



Medlemstidning för Västra Kretsen av Klubb Maritim Förening för fartygshistorisk forskning

Utkommer med fyra nummer per år.

Huvudredaktör och ansvarig utgivare:
Krister Bång, tel 031-26 38 38

Övriga i redaktionen:
Lennart Bornmalm, tel 031-25 77 42
Jan Johansson, tel 031-12 26 14
Bertil Söderberg, tel 031-45 91 98

Redaktionens adress: Årsavgift 1999: 180 kr
Länspumpen Postgiro 81 57 68-7
Box 421, 401 26 GÖTEBORG Lösnummerpris: 50 kr
E-post: lanspumpen@partille.mail.telia.com

Tidningen får citeras om källan anges. För återgivande av signerade artiklar och illustrationer erfordras dock författarens och redaktionens tillstånd.

Årgång 28. Nummer 107 från starten.
ISSN 0281-4242

Tryckt hos Tryckeri AB Framåt, Göteborg.
Upplaga: 2 500 exemplar.

Förutom Tidningen Länspumpen har Västra Kretsen egen klubbkatalog med ett stort bibliotek, fotoarkiv med flera tusen negativ och fartygsfotografier samt äger bogserbåten Herkules.

Sjökortet på framsidan är från Sjökort Nr 70, Marstrand. Kartplåt 1891, utgåva 1 juni 1926. Sjöfartsverkets publiceringstillstånd nr 2905-9250589 (t o m år 2002)

Redaktionellt

När detta skrives är det en underbar sensommardag. "Utomhussåsongen" för oss båtologer är långt ifrån över. När detta läses är det förmodligen höst. Kanske har Du något trevligt att berätta från sommaren? Något att läsa om till jul?

Länspumpen befinner sig just nu i en positiv spiral. Genom olika marknadsföringsåtgärder har vi lyckats höja vår läsarskara med över 10%. Detta har medfört att vårt senaste nummer, 1999:2, tagit slut. I fortsättningen skall vi trycka vår tidning i tillräckligt stort antal. Välkommen Du som nyligen tillkommit! Vi skall göra vårt bästa för att Du skall trivas.

Vi har också lyckats teckna ett mycket förmånligt avtal för Länspumpens läsare om försäljning av den nyutkomna boken **Fyrskepp**. Vi kan erbjuda den för endast 400:- kr. I bokhandeln är priset omkring 500:- kr. Så passa på!

Redaktörerna

Innehållsförteckning

- 3 Svenskflaggade tankfartyg Lennart Rydberg
- 10 Världens längsta kryssningsfartyg. . Anders Rydberg
- 15 Storbackefiske med
LL 798 Falkland Lennart Olsson
- 20 För 100 år sedan Holger Magnusson
- 22 Skutor från Halla Torsten Hagneus
- 23 Lemunda sandstensbrott
och dess fartyg Per-G Winnestad
- 34 Historien om Coriola. Jan Johansson
- 36 Frågor och Svar Red. Jan Johansson
- 40 Det gamla fotografiet
- 41 Herkules 60 år Bertil Söderberg
- 42 Böcker på Frivakten Red. Lennart Bornmalm

Omslagsbilden: *Gert Mengwalls Lindfjord på väg upp mot Rotterdam. Foto: Hans Krայenbosch.*

FYRSKEPP I SVERIGE

Nu har boken om Fyrskepp äntligen kommit.

Klubb Maritim-medlemmen **Björn Werner** har ägnat de senaste tio åren åt att samla material på det han haft ett djupt intresse för sedan barnsben. Fyrskepp, som är rikt illustrerad, är på 240 sidor. Den behandlar alla fyrskepp som funnits utefter Sveriges kuster från 1831 till 1972 då det sista drogs in.

Det är inte enbart de enskilda fyrskeppens egen historia som skildras utan även t ex platserna där de låg och livet ombord.

Boken är ett "måste" för alla som har sjöfart till hobby eller gagn.

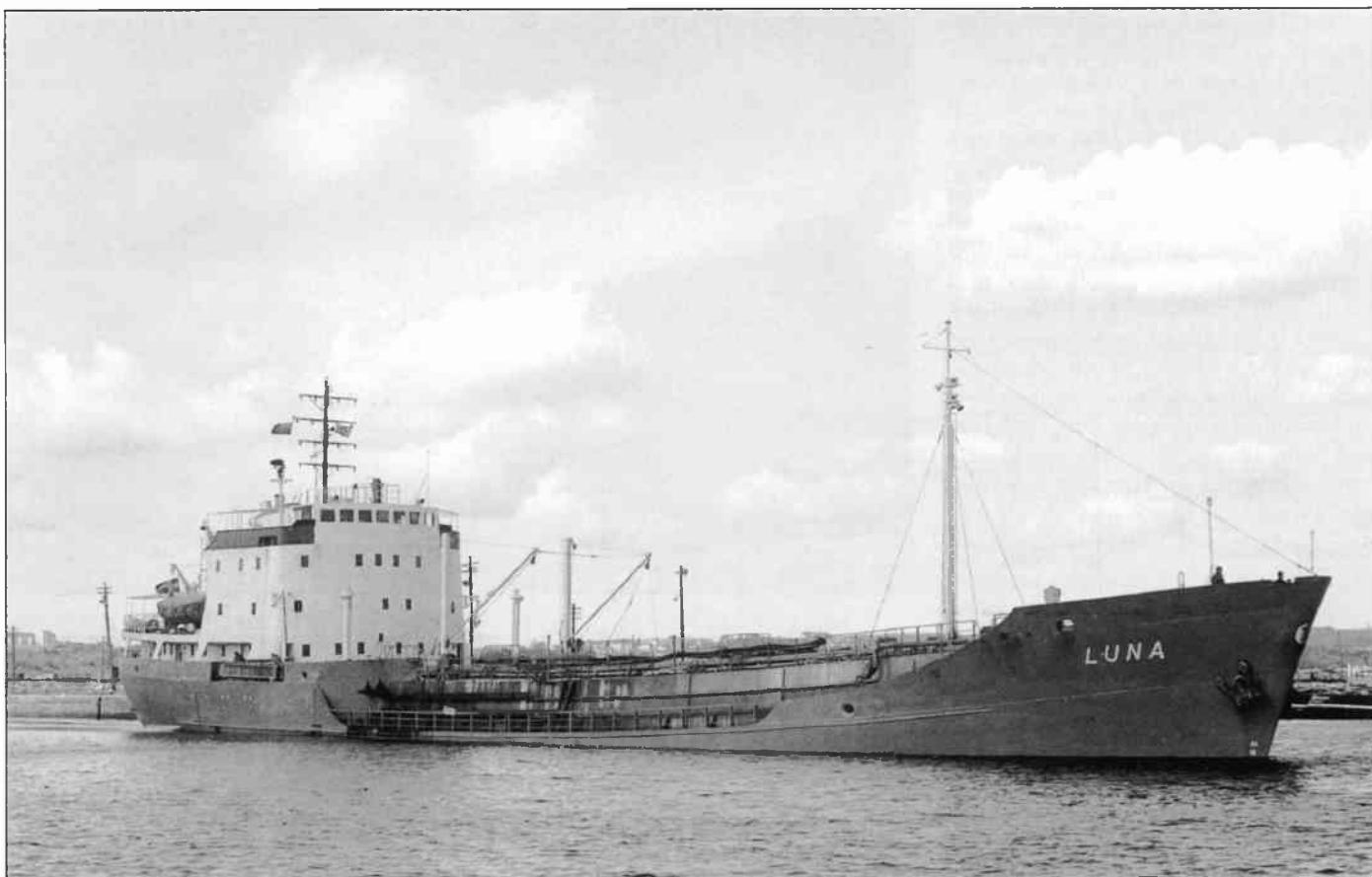
Exklusivt pris för Länspumpens läsare 400:- kronor (inklusive porto).

Pris i bokhandeln 500 – 530 kr.

Sätt in beloppet på Länspumpens postgiro 815768-7

så kommer boken hem till Dig inom 14 dagar.

(Boken släpps den 26 oktober och distribution sker därefter).



Luna var först ut i OT-Rederiernas serie som byggdes vid Lödöse Varf. Foto: John Clarkson.

Svenskflaggade tankfartyg i storleken 3 000 – 4 000 ton dw

Av Lennart Rydberg

I tidigare artikelsier i Länsumpen har svenska tankfartyg byggda vid varv utomlands (Länsumpen 1993:4, LP 1994:1 och LP 1994:2) och svenska tankfartyg i storleken 5 000–10 000 ton dw (Länsumpen 1995:1 och LP 1995:2) samt i intervallet 4 000–5 000 ton dw redovisats (Länsumpen 1996:4). I det följande kommer svenskflaggade tankfartyg under 4 000 ton dw att redovisas. Eftersom det rör sig om 75 stycken är de uppdelade i intervallen 3 000–4 000 ton dw, 2 000–3 000 ton och 1 000–2 000 ton dw. I intervallet 3 000–4 000 ton dw finns det eller har det, i svenska handelsflottan, funnits 18 fartyg. OT-rederierna i Skärhamn har varit ägare till sex stycken varav fyra L-fartyg från Lödöse (*Luna, Lena, Lisa, Lana*) samt ytterligare två systrar från Lödöse varv (*Venern, Melaren*). Fyra systrar byggdes vid Kalmar varv för Kihlbergsgruppen i Göteborg (*Cora, Coralla, Corina, Corsica*). Ett udda fartyg byggdes i Sölvesborg, nämligen ett COB-fartyg (*Sara Cob*). Ett nybygge kom från Tyskland (*Tärnsjö*). En vänermaxtanker är byggd i Falkenberg (*Forsvik*). Tre fartyg har inköpts, varav ett från Danmark (*Chess*), ett från Tyskland (*Lindfjord*) och ett från Turkiet (*Margita*). Två fartyg har genom ombyggnader ökat sin dödvikt och hamnat i storleksintervallet (*Bellona* som byggdes i storleksintervallet 2 000–3 000 ton som *Stella Atlantic* och *Sirius* som ursprungligen tillhörde intervallet 1 000–2 000 ton dw som *Ekfjord* men som genom ombyggnader först hamnade i intervallet 2 000–3 000 ton och sedan förstörades ytterligare). Nedan följer en sammanställning av de individuella fartygens öden.

Luna

Den första av fyra systrar från Lödöse varv till OT-rederierna i Skärhamn levererades 28 juni 1965 och döptes till **Luna** (reg.nr 10610). Hennes längd var 86,78 m ö.a., l.pp 80,0 m, bredd 12,5 m, djup 6,1 m och djupgående 5,8 m. Dödvikten var 3 187 ton och bruttot 2 307 ton. Hon utrustades med en 8-cylindrig 4-takts enkelverkande M.W.M. diesel på 2 200 EHP som gav en fart av 12,5 knop. Hon såldes 1974 till p.r. Arne E. Mengvall, Uddevalla för 8,5 milj kr och döptes om till **Bellona**. 1974 såldes hon till Dublin Shipping Ltd, Dublin och fick namnet **Rathowen** under Irlandsk flagg. I september 1983 såldes hon till Lavinia Corp., Panama och döptes om till **Baltic Prosperity** under Panamaflagg. Under detta namn och denna flagg återfinns hon fortfarande.

Stella Atlantic

Stella Atlantic (reg.nr 10617) levererades den 8 juli 1965 från Oskarshamns varv

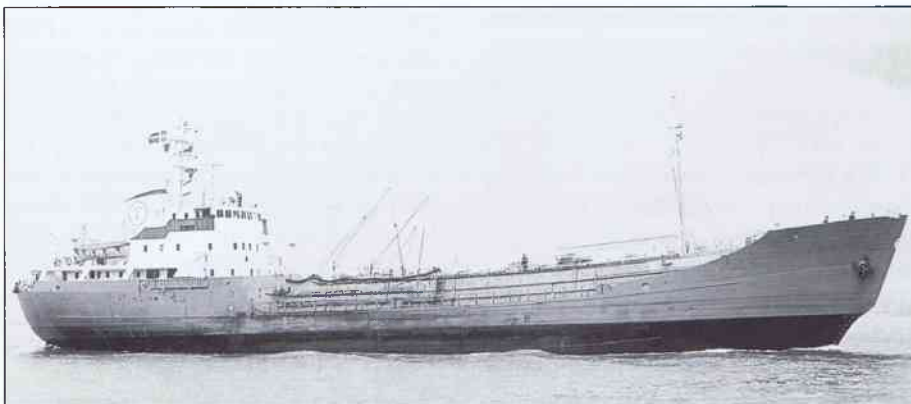
till Bertil Skanse & Co, Skärhamn. Hennes mått var längd ö.a. 87,03 m, l.pp 82,2 m, bredd 12,4 m, djup 6,02 m och djupgående 5,45 m. Dödvikten var 2 949 ton och bruttot 1 599 ton. Hon utrustades med en 9-cylindrig 4-takts enkelverkande MAN diesel på 1 990 BHP som ger en fart på 13 knop. Hon såldes 1971 till AB Malaga, Skärhamn för 5,5 milj. kr. 1973 övertogs hon av Lars G. Johansson m fl för 4,5 milj. kr. Hon såldes 1978 till p.r. Castor i Uddevalla (Arne Mengvall, Gert Mengvall) för 6,6 milj. kr och fick därvid namnet **Bellona**. **Bellona** genomgick en omfattande 14-månader lång ombyggnad Swinoujscie Polen 1996 varvid hela lastlådan byttes ut. Hon fick nya mått med bredd 13,17 m och djupgående 6,48 m. Tonnaget blev 3 797 dw och 2 366 bruttoton.



Stella Atlantic var ett udda bygge från Oskarshamns Varv. Foto: Bertil Zandelin.



Efter 13 år i Skärhamn såldes Stella Atlantic till Uddevalla där hon fick namnet Bellona. År 1996 genomgick tankern en fullständig ombyggnad i Polen och fick nytt utseende (nedan). Foto: Hans Krayenbosch.



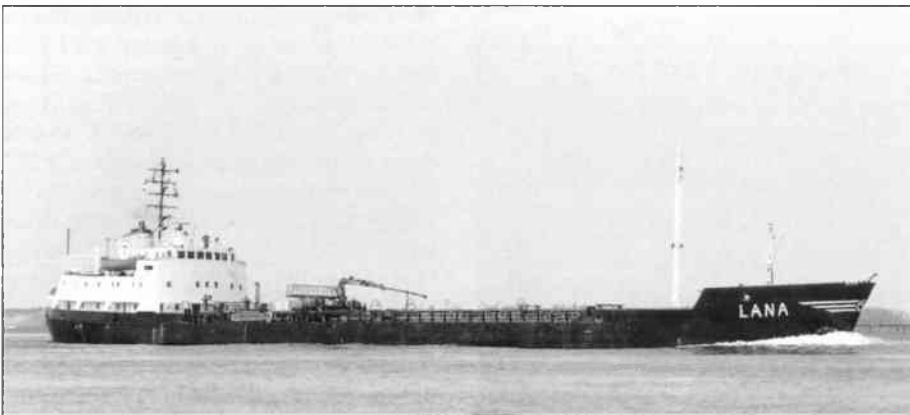
På detta foto av Lena ser man tydligt isbrytarstaven.

Lena

OT-rederiernas L-system nummer två, **Lena** (reg.nr 10650) levererades 3 december 1965 från Lödöse varv till OT-rederierna, Skärhamn. Dödvikten var 3 200 ton och bruttot 2 307 ton. Hon såldes 1977 till Kara Shipping Co Ltd (Krogh-Johansen A/S), Valetta för 3,3 milj. kr och under Maltaflagg ändrades namnet till **Wena**. 1984 övertogs hon av Prince Arac Inc. (Ugland), Monrovia, Manila och under namnet **Prince Arac** seglande hon under Filippinsk flagg. Hon exploderade och sjönk vid Guayaquil, Ecuador 10 november 1986.



Sedan **Lisa** sålts till Grekland fick hon namnet **Sidon**. Här ligger hon i Valletta, Malta.



Efter förlängningen lastade **Lana** 4 832 ton. Foto: Hans Krayenbosch.

Lisa

Nummer tre i serien, **Lisa** (reg.nr 10686) levererades 2 maj 1966 från Lödöse varv till OT-rederierna, Skärhamn. Dödvikt 3 200 ton och brutto 2 307 ton. Hon såldes 1975 till p.r. A. E. Mengvall, Uddevalla för 8,5 milj kr varvid det nya namnet blev **Bellona**. I juni 1978 såldes hon till Corinthian Mar Inc, Piraeus, överfördes till grekisk flagg och omnamnades **Sidon**. Hon låg upplagd från 1981 i Chalkis under fem år. Hon överfördes sedermera till Greek Tanker Shipping. Hon kom i fart igen 1989 och gick som bunkerbåt i Grekland under namnet **Arcadia**. I mars 1994 såldes hon Abdul Salam Obaid Doe Shipping Co. Ltd, Kingstown. Nytt namn blev **Al Falah** under S:t Vincentflagg. Under 1995 återfick hon sitt första namn, **Lisa**, hos samma ägare.

Lana

Den sista systemen i serien, **Lana** (reg.nr 10849), levererades 26 juni 1967 som Bitumen/Sulphur acid/oil tanker från Lödöse varv till OT-rederierna, Skär-

hamn. Hon var i stort sett syster med de tidigare tre men djupet ökades till 7,60 m och dödvikten till 3 400 ton. Bruttonnage blev 2 854 ton. Tankern förlängdes 1974 i Oskarshamn och förbyggdes och fick ny motor 1981 i Lödöse. Hon lastade efter detta 4 832 ton och mätte 3 041 ton brutto. Hennes mått blev längd ö.a. 105,02 m, djupgående 6,37 m. Hon såldes i november 1988 till Orleans Shipping Ltd, Gibraltar för US\$ 1,3 milj och döptes under brittisk flagg om till **New Orleans**. Från 1988 står Dilmun Shipping Co Ltd, Georgetown, Cayman Islands som ägare. Hon såldes i mitten av 1989 till Socanav Inc, Montreal och döptes om till **Nancy Orr Gaucher** under kanadensisk flagg. I början av 1994 flaggades hon ut till Bahamas. Under 1997 såldes hon till Bitumen Shipping & Trading Co., Bahamas och döptes om till **Petrawak**.

Ekfjord

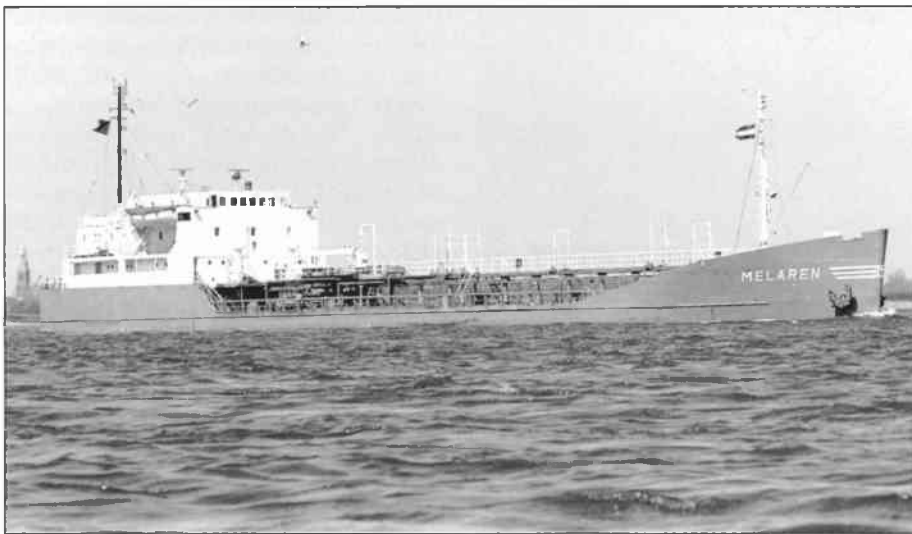
Ekfjord (reg.nr 11132) var en shelter-deckad tanker som levererades 30 april 1970 från Flekkefjord Slipp & Maskinfabrik, Flekkefjord, Norge till Hans Yngve Johansson och Ivar Johansson, Donsö. Hon sjösattes som **Tankfjord**. Hennes längd ö.a. var 76,0 m, l.pp 70,0 m, bredd 12,0 m, djup 5,05 m, djupgående 4,33 (3,05) m. Dödvikten var 1 430 (1 980) ton och bruttot 909 (499) ton. Hon var utrustad med en 8-cylindrig 4-takts enkelverkande Nohab-Polar diesel utvecklande 1 400 BHP som gav en fart på 12 knop. Hon förlängdes och förhöjdes 1971 i Karlstad. De nya måtten blev längd ö.a. 85,88 m, l.pp 79,48 m, bredd 12,02 m, djup 5,06 m och djupgående 4,61 m. Nytt tonnage 2 534 ton och brutto 1 199 ton. Hon såldes 1976 till p.r.



Ekfjord hette under sjutton år **Sivona** och hörde hemma på Vrångö och i Djursholm. Här backar hon ut under överinseende av fotografen Rickard Sahlsten.



Man ser tydligt att slussarna till Vänern fått bestämma tankern **Venerns** utseende. Foto den 25 april 1972 av Krister Bång.



I en annan vinkel ser systerfartyget **Melaren** inte lika kantigt ut.



En vanlig syn i Göteborg. **Vingasjö** lastar olja för vidare befordran till hamnar runt Östersjön. Foto Krister Bång den 1 juni 1984.

Vrångö (Claes Göran Carlsson) för 9,55 milj kr och döptes om till **Sivona**. Partrederiet har skiftat ägare genom åren men tankern har haft Vrångö som hemort utom 1980–1982 då hon hörde hemma i Djursholm. Tillhörig rederiet Svenska Björn i konkurs såldes hon på exekutiv auktion 1993 till Dala Rederi och Förvaltnings AB för 6,3 milj kr. Hon döptes om till **Picasso** och fick en ny tanklåda med förhöjt däck på Falkenbergs varv. Ombyggnaden var klar i slutet av februari 1994 och dödvikten ökade då till 3 084 ton och bruttot till 1 660 ton. Hennes längd blev 86,46 m, bredd 12,1 m och djupgåendet 5,35 m. Under 1996 såldes hon till Sirius Rederi AB (Jonas Backman), Donsö och fick därvid namnet **Sirius**.

Venern

Två tankfartyg avsedda för insjötrafik beställdes av OT-rederierna i början av 1970-talet och det första, **Venern**, (reg.nr 11194) levererades 11 februari 1971 från Lödöse varv till OT-rederierna, Skärhamn. Längden ö.a. var 87,0 m, lpp 84,31 m, bredd 12,5 m, djup 5,92 m och djupgående 4,85 m. Dödvikten var 3 257 ton och bruttotonnaget 1 599 ton. Två st. 9-cyl 4-takts enkelverkande Ruston dieslar på 1 800 BHP gav en fart på 11 knop. Hon såldes 1984 av Shipinvest till Stable Shipping Co SA, Panama (Sovjet) för knappt 1,5 milj US\$ för fart i Svarta Havet. Vid köpet döptes hon om till **Belyaevka**, ett namn som hon fortfarande bär. Som ägare står numera Ilyichyovsk, Ukraina.

Melaren

Melaren (reg.nr 11208), systerbåten till den föregående, levererades 10 maj 1971 från Lödöse varv till OT-rederierna, Skärhamn. Mått och maskineri var identiska med **Venerns**. Dödvikt 3 255 ton och brutto 1 599 ton. Hon såldes 1984, liksom systemen, av Shipinvest för knappt 1,5 milj US\$ till Stable Shipping Co SA, Panama (Sovjet) för fart i Svarta Havet. I samband med försäljningen omdöpt till **Berezino**.

Tärnsjö

Från C. Lühring Schiffswerft, Brake/Unterweser levererades 18 januari 1972 tankern **Tärnsjö** (reg.nr 11246) till Tärntank Rederi AB, Donsö. Hennes längd ö.a. är 96,1 m, lpp 88,4 m, bredd 12,5 m djup 7,15 m och djupgående 5,96 m. Dödvikt är 3 950 ton och bruttot 1 999 ton. En 8-cylindrig 4-takts enkelverkande MaK diesel på 2 000 EHP ger en fart av 12 knop. I november 1979 såldes 50 % till Sture och Willy Johansson, Donsö och namnet ändrades till **Vingasjö** som hon fortfarande bär.



Kihlbergs stora serie kalmarbyggen får representeras av *Coralla*. Foto ur Bertil Söderbergs samlingar.

Cora

Kihlbergsrederierna i Göteborg var för några decennier sedan flitiga att beställa fartyg bl a på koncernens eget varv i Kalmar. Den första kemikalietankern av fyra från Kalmar Varv, **Cora** (reg.nr 11586), levererades 18 december 1975 till Red AB Sustento, Göteborg. Längden ö.a. var 96,0 m, l.pp 85,0 m, bredd 14,0 m, djup 6,2 m och djupgående 5,5 m. Dödvikten var 3 450 ton och bruttot 1 599 ton. Hon utrustades med en 12-cylindrig 4-takts enkelverkande B&W Alpha diesel på 3 180 BHP och gjorde en fart på 14 knop. Hon såldes i januari 1980 till Silverness Shipping Ltd, London för 5,6 milj US\$ och döptes om till **Silverkite** under engelsk flagg. 1981 överfördes tankern på Silverkite Shipping Ltd, London. (Erskine Bridge Shipping Ltd, London). Senare 1981 såldes hon till Westlake Shipping Corp, Monrovia, och sattes under Liberiaflagg med namnet **Westlake**. 1983 överfördes hon på Westtank Marine Pte Ltd, Singapore och seglade vidare med samma namn men med Singaporeflagg. 1985 såldes hon till Mar Smeralda SpA, Palermo och döptes om till **Guilia Berlingieri** under italiensk flagg. 1989 byttes namnet till **Jacqueline**, fortfarande med italiensk flagg. 1989 överfördes hon på Trasmare Transporti

Mare Ferrestri SpA, Roma och döptes om till **Chemical Voyager**. Flaggan i aktern bibehölls. I mars 1991 återfick tankern namnet **Jacqueline**, nu med SIGMAT-Societa Italiana Gestioni Marittime Aeree e Terrestri SpA, Palermo som ägare. Sommaren 1994 såldes hon till Elbana di Navigazione S.r.L., Palermo och döptes om till **Ermes**. Fortsatt fart under italiensk flagg.

Coralla

Nummer två i serien, **Coralla** (reg.nr 12073), levererades 15 juni 1976 från Kalmar Varv till Ångbåts AB Kalmarsund, Göteborg. Mått och tonnage var identiska med **Coras**. Hon såldes efter några år 1980 till Buries Markes Ltd, London för 5,67 milj US\$ och omdöptes **La Loma** och fick brittisk flagg. Hon såldes 1982, efter motorhaveri, till Societa Italiana per Azioni di Armamaneto e Gestion (SAGITAL), Genua, och döptes om till **Capo Miseno** under italiensk flagg. Ägare blev Finaval SpA, Roma. Under 1999 har tankern bytt namn till **Charlotta** och ägare till Vita Marine S.A-M., Valetta.

Corina

Tredje fartyget i serien, **Corina** (reg.nr 12143), levererades 2 december 1976 från Kalmar Varv till Rederi AB Nauthall, Stockholm. Mått och tonnage samma

som för **Cora**. Hon såldes 1983 till Chemical Carriers SpA, Palermo för 2,3 milj US\$ och döptes under italiensk flagg om till **Chemidue**. I början av 1988 övertog hon av Polisan Kimya Sanayli AS, Istanbul. Hon fick i samband med detta nytt namn, **Polisan 2**. I mars 1996 bytte tankern ägare inom Turkiet till Dentas Denizcilik ve Ticaret AS, Istanbul och fick därvid namnet **Dentas**.

Corsica

Sist ut i serien blev **Corsica** (reg.nr 12303) levererad 20 januari 1978 från Kalmar Varv till Ångbåts AB Kalmarsund, Göteborg. Mått och tonnage var identiska med **Coras**. Hon såldes 1981 till Ambria S.A., Panama och under Panamaflagg blev hon omdöpt till **Castor Chimica**. Våren 1984 såldes tankern till A/S Kjemi-Trans K/S (I/S Seatrans, Hop), Bergen och under Bahamasflagg fick hon bära namnet **Trans Chimica**. Hon seglar vidare under detta namn.

Stör

En tanker av varvets standardtyp byggdes 1971 vid C. Lühring Schiffswerft, Brake/Unterweser för Carl Büttner, Hamburg och levererades med namnet **Stör**. Hennes mått var längd ö.a. 86,63 m l.pp 78,59 m, bredd 12,52 m, djup 7,17 m



Ett udda fartyg var **Sara Cob**. Hon kunde lasta både olja, bulkods och containers. Hon låg mest stilla under sin tid under svensk flagg men på detta foto anländer hon till Halmstad den 25 september 1981. Foto: Krister Bång.



Öckerötankern **Forsvik** på väg att underskrida Göta Älvbron i Göteborg den 14 juli 1982. Foto: Krister Bång.



Ett originellt skorstensmärke på tankern **Chess**, en oljedroppe i schackmönster. Örjan Kronvall tog fotot i Öresund den 10 augusti 1985.

och djupgående 5,62 m. Dödvikten var 3 150 ton och bruttot 1 562 ton. Hon utrustades med en 8-cylindrig 4-takts enkelverkande MaK diesel på 1800 BHP som ger en fart på 12 knop. Denna tanker inköptes 1980 av Arne Mengvall/Gert Mengvall m fl, Uddevalla för 6,5 milj DM och döptes då om till **Lindfjord** (reg.nr 12697). Efter 17 år med detta namn såldes hon till Petronavia Shipping Co., Piraeus för 1 125 milj US\$ och döptes om till **Vassiliki**.

Sara Cob

Ett udda fartyg, nämligen en COB (container-oil-bulk) anpassad för vänertrafik, levererades 10 december 1980 från Sölvesborgs varv till Stig-Åke Svensson m fl, Hammarö och fick namnet **Sara Cob** (reg.nr 12795). Hennes längd ö.a. var 87,03 m, l.p.p 84,03 m, bredd 13,01 m, djup 6,81 m och djupgående 5,59 m. Dödvikt 3 029 ton och brutto 2 496 ton. Hon utrustades med en 12-cylindrig Bergen diesel 4-takts enkelverkande på 2 400 BHP som gav en fart på 14 knop. Hon fick tas tillbaka av varvet p g a problem och kom att hamna i det statliga rederiet Zenits flotta. Fartyget såldes 1984 av Zenit Dry Cargo AB, Göteborg till Penta Shipping A/S Drammen för 10 milj norska kr. Hon döptes i samband med detta om till **Saga Cob**. 1990 fick hon nytt namn igen, **Else**. Som ägare stod KS Penta Shipping A/S, Drammen och hon blev registrerad i NIS. 1991 ändrades namnet till **Else Cob** men redan 1992 återfick hon namnet **Else**. 1993 såldes fartyget av Fokus Bank A/S, Drammen till Sakhalin Fish & Sea-product Processing Fleet base i Ryssland. Hon byggdes om till rent tankfartyg vid Drammens Skipsreparasjon A/S, Drammen och tjänstgör som försörjningsfartyg för ryska havsfiskeflottan i Stilla Havet. Fick troligen behålla namnet **Else**. Hon togs ur Lloyds klassning i oktober 1993 på ägarnas begäran.

Forsvik

En produkttanker av Vänermax-storlek, **Forsvik** (reg.nr 12901), levererades 4 september 1981 från Falkenbergs varv till Rederi AB Brevik, Öckerö. Hon var syster till **Leckö** och **Lurö** och har samma mått (se artikel i Länsumpnen 1996 nr 4, Svenska tankfartyg i storleken 4 000–5 000 ton dw). Dödvikten är 3 889 ton och bruttot 2 346 ton. Maskineriet utvecklande 2 400 hk ger en fart på 12 knop. Hon bär fortfarande detta namn efter 17 års fart.

Chess

Från Danmark kommer **Chess** (reg.nr 13323), kemikalie- och veg.oiltanker byggd som Fredensborg för Dannebrog Rederi A/S, Köpenhamn. Hon levererades från Vaagens Verft A/S, Kyrksæterøra, Norge 1975. Måtten är längd ö.a. 82,71 m, l.pp 76,41 m, bredd 13,01 m, djup 8,72 m och djupgående 6,59 m. Dödvikt 3 506 ton och brutto 1 594 ton. Fartyget är utrustad med en Atlas-MaK 8-cylindrig 4-takts enkelverkande diesel på 2 400 BHP och gör en fart på 12,5 knop. Hon inköptes 1985 av Sture Svanström m fl, Hovås, för 11 miljoner kronor och fick då namnet **Chess**. Hon vidare-sålades 1987 till Rederi AB Brevik, Göteborg för 15 milj kr och fick då sitt nuvarande namn **Tankvik**.

Margita

Av utländsk härkomst är även **Margita** (reg.nr 14059), en margarin och kemikalietanker byggd 1971 som Alchemist Flensburg av Ernst Mentzer Schiffswerft, Geesthacht för Hamburger Lloyd (Cyperus) Ltd, Famagusta. Hennes mått är längd ö.a. 87,03 m, l.pp 80,22 m, bredd 13,5 m, djup 6,1 m och djupgående 5,1 m. Dödvikten är 3 278 ton och bruttot 1 671 ton. Hon är utrustad med en 8-cylindrig 4-takts enkelverkande Atlas-MaK diesel på 1 900 BHP som ger en fart på 12,5 knop. 1979 döptes hon om till **Chemathene** med ägare Chemathene Shipping Enterprise, Piraeus (Seven Seas Management Ltd). 1980 återfick hon namnet **Alchemist Flensburg** men fick Cypernflagg hos Alchemist Flensburg Shipping Co Ltd. Hemorten blev Limassol. År 1984 hamnade tankern hos Arsay Denizalik ve Ticaret AS, Istanbul, som **Deniz-A** under turkisk flagg. Inköptes i mars 1990 av Rederi AB Neta, Hovås m fl för 2,6 milj US\$ och fick under svensk flagg namnet **Margita**.

Monsun

Möjligen borde också Kihlbergrederiernas **Monsun** ingå i materialet. Denna tanker på 3 005 ton dw och 1 533 ton brutto ingick i en standardtyp från ägarens varv i Kalmar och sjösattes 1972 under namnet **Monsun** men såldes



Margarintankern **Margita** passerar Sillfarsholmen i den inre leden mellan Valö och Rivö på väg in till Göteborg. Foto: Bertil Söderberg.

under utrustning och levererades till Ahrenkiel, Tyskland som **Frisia**. Tankern hade en längd ö.a. på 85,81 m, l.pp. 79,48 m, bredd 12,02 m, djup 6,65 m och djupgående 5,45 m. Maskineriet var en 18-cylindrig 4-takts enkelverkande Alpha diesel utvecklande 2 250 bhp som medgav en fart med last på 14,5 knop. Redan 1973 döptes hon om till **Ofrisia** och 1974 till **Multitank Frisia**. Hon har fört både

Singaporeflagg och Liberiaflagg men hela tiden kontrollerats av Ahrenkiel. Efter 24 år med detta namn såldes hon under 1998 till Transporti Petrolchimici TPC, Italien och fick namnet **Punta Chiappa**.

Några fartyg i denna storleksklass har inte byggts för svensk räkning på många år och det finns heller inte några i beställning. ■

Fartygsnyckel				
Reg.nr	Namn	Tidigare namn	Senare namn	Öde
10610	Luna		Bellona, Rathowen, Baltic Prosperity	I fart
10617	Stella Atlantic		Bellona	I fart
10650	Lena		Wena, Prince Arac	Exploderade och sjönk 1986
10686	Lisa		Bellona, Sidon, Arcadia, Al Falah, Lisa	I fart
10849	Lana		Orleans, Nancy Orr, Gaucher, Petrawak	I fart
11132	Eksfjord	Tankfjord	Sivona, Picasso, Sirius	I fart
11194	Venern		Belyaevka	I fart
11208	Melaren		Berezino	I fart
11246	Tärnsjö		Vingasjö	I fart
11586	Cora		Silverkite, Westlake, Guilia Berlingueri, Jacqueline, Chemical Voyager, Jacqueline, Ermes	I fart
12073	Coralla		La Loma, Capo Miseno, Charlotta	I fart
12143	Corina		Chemidue, Polisan 2, Dentas	I fart
12303	Corsica		Castor Chimica, TransChemica	I fart
12697	Lindfjord	Stör	Vassiliki	I fart
12795	Sara Cob		Saga Cob, Else, Else Cob, Else	I fart
12901	Forsvik			I fart
13323	Chess	Fredensborg	Tankvik	I fart
14059	Margita	Alchemist Flensburg, Chemathene, Alchemist Flensburg, Deniz-A		I fart



Den ståtliga lyxkryssaren *Norway* håller på att lägga till i Skandiahamnen i Göteborg. Foto Anders Rydberg den 5 juli 1999.

Världens längsta kryssningsfartyg besöker Göteborg

Av Anders Rydberg

Måndagen den 5 juli 1999 hade Göteborg storfrämmande. Den dagen besöktes staden av världens längsta passagerarfartyg, kryssningsfartyget *Norway*. Morgonen bjöd på mulet väder när *Norway* assisterad av Röda Bolagets bogserbåtar *Björn* och *Lars* närmade sig Nya Älvsborgs Fästning för att sedan lägga till i Skandiahamnen. En av bogserbåtarna hälsade *Norway* på traditionellt vis genom att spruta vattenkaskader högt upp i luften. Den kaj där *Norway* förtöjdes var den där normalt världens största containerfartyg tillhöriga Maersk Line och världens största kombinerade ro/ro- och containerbåtar som seglar för Atlantic Container Line brukar ligga. Vid kaj låg vid tillfället ett av ACL-fartygen som förövrigt är 23 meter kortare och en och en halv meter smalare än *Norway* men alltså ändå i nästan samma storleksklass skrovmässigt sett.

Norway började sitt liv som ett franskt passagerarfartyg avsett för trafik över Nordatlanten.

För närmare fyrtio år sedan, den 11 maj 1960, sjösattes det fartyg som sedan dess burit titeln "världens längsta passagerarfartyg". Skeppet byggdes vid det franska varvet Chantiers de l'Atlantique i

S:t Nazaire och kölsträckningen ägde rum redan i oktober 1957. Gudmodern Madame de Gaulle som döpte fartyget till *France*. Syftet med bygget var att ersätta rederiet Compagnie Generale Transatlantiques på 1920-talet byggda *Ile de France* och *Liberté* i trafiken mellan Le Havre, Southampton och New York.

Ile de France (44 356 bruttoton) hade tagits ur trafik 1958 och *Liberté* (51 839 bruttoton) var i drift tills *France* levererades. Men det var inte bara för att ersätta dessa två gamla turbinångare hon byggdes, det var också för att skapa en värdig efterföljare till den på 1930-talet byggda och på 1940-talet totalhavererade *Normandie*. Hon var vid leveransen 1935 både världens största och världens snabbaste passagerarfartyg, samt en nationalsymbol för Frankrike. *France* skulle nu påminna världen om republiken Frankrikes storhet. *France* kom att byggas på samma bädd som *Normandie*.

Sagan om *Normandie* blev tyvärr väldigt kort ty redan sju år efter leveransen fattade hon eld då hon befann sig under ombyggnad till trupptransportfartyg ligande vid en pir i New York. Under släckningsarbetet kantrade hon och sjönk. Hon bärgades senare men sattes aldrig i stånd utan skrotades efter krigs-



Föregångaren *Normandie* totalhavererade efter en brand i New York 1943.

lutet. För att förhindra att **France** skulle kunna drabbas av samma öde använde man sig nästan uteslutande av icke brandfarliga material när man inredde henne. **France** utrustades dessutom med fullständig luftkonditionering för passagerarnas och besättningens bekvämlighet.

Med en längd av 315,5 meter slog **France** världens till tonnage största fartyg, **Queen Mary** och **Queen Elizabeth**,

med flera meter. Fortfarande, efter nästan fyra decennier, är detta fartyg världens längsta passagerarfartyg men däremot inte till bruttotonnaget världens största. Under nittiotalet har ganska många nya kryssningsfartyg sett dagens ljus som har ett större bruttotonnage men som däremot är betydligt kortare. Inte ens världens största, **Voyager of the Seas**, med ett beräknat bruttotonnage på

över 140 000 ton kommer att överträffa **France** då det gäller längden. Medan **France** byggdes som en låg och långsträckt herrgård (ursäkta liknelsen) är moderna kryssningsfartyg mer att jämföra med moderna höghushotell. En anledning till att **France** byggdes så lång var att man räknade med att hon alltid skulle kunna rida på tre vågtoppar och därmed eliminerades risken för stampning. Skrovet uppdelades av 14 vattentäta skott i 15 avdelningar.

För att återgå till jämförelsen med **Queen Mary** och **Queen Elizabeth** var bruttot på **France** betydligt mindre eller 66 348 ton mot de andras 81 237 ton respektive 83 673 ton. Efter att de två stora Cunardfartygen tagits ur drift under senare hälften av 1960-talet för att användas som hotell blev dock **France** inte bara världens längsta utan också världens största seglande passagerarfartyg, en titel som hon sedan höll i ungefär tjuugo år. Dödvikten, nästan 14 000 ton, var vid färdigställandet större än ett dåtida normalt lastlinjefartyg.

France levererades i slutet av 1961 och hennes första resa var en kryssning till Kanarieöarna. I februari året därpå sattes hon in i sin reguljära fart mellan Frankrike, England och USA, men hon användes också emellanåt till kryssningar. I trafiken över Nordatlanten fanns det plats för omkring 2 000 passagerare.



Prestigekryssaren *France* har just sjösatts i St Nazaire döpt av Madame de Gaulle. Foto från Svensk Sjöfarts Tidning.



Fartyget gick i tidvis reguljär trafik mellan Europa och Amerika. Här lämnar **France** Southampton fotograferad av J C Lund.

Passagerarinredningen var flexibel eftersom en del hytter kunde användas antingen för passagerare som reste i första klass eller av dem som reste i turistklass. Beroende på denna omständighet fanns det därför plats för mellan 407 och 617 förstaklassresenärer och mellan 1 247 och 1 637 turistklasspassagerare. När **France** vintertid sattes in i kryssningstrafik tog hon ungefär 1 600 personer vilka alla färdades i en klass. Besättningen uppgick till drygt 1 100 man (eller kvinnor, förstås).

I förskeppet fanns det ett garage med plats för 94 personbilar "av största amerikanska typ" och på soldäck hade fartyget en kennel där man tog hand om passagerarnas hundar, komplett med lyktstolpar som räckte till för att tjugo jockar skulle kunna pinka revir (hoppсан, så tokigt det kan bli!) för att kunna rastas, menar jag förstås.

France drevs av sexton ångturbiner som var kopplade i uppsättningar om fyra till fyra propellrar. Det fanns två maskinrum med fyra pannor vardera belägna alldeles för om dessa och tillsammans bildade detta en kompakt maskinhet vars längd framgår av skorstenarnas placering eftersom den främre skorstenen var placerad rakt ovanför den första uppsättningen med fyra pannor och den aktra skorstenen ovanför de övriga fyra. Turbinerna i det främre maskinrummet drev de två yttre propellrarna medan turbinerna i det aktra stod för drivkraften till de två inre. Servicefarten var 31 knop

men med fullt effektuttag, 160 000 hk, kunde **France** komma upp i över 35 knop. **France** var alltså ett mycket snabbt fartyg men inte så snabbt att hon kunde ta Atlantens Blå Band från **United States**. Under sitt första år i tjänst tillryggalade **France** en distans på 158 000 nautiska mil med en genomsnittshastighet av 30,3 knop. I samband med kölsträckningen uppgavs att maskinrummet och maskinläggningen konstruerats med tanke på en eventuell övergång till atomreaktorer. För passagerarnas komfort var hon vid leveransen utrustad med två par stabilisatorer av fabrikatet Denny-Brown.

Utseendemässigt var **France** ett mycket elegant fartyg. Byggt enligt den tidens principer med en klipperstäv och ett långsträckt förskepp, en lång, låg överbyggnad och ett utdraget, sluttande akterskepp hade hon mycket vackra linjer. Förskeppet var för övrigt överbyggt på samma sätt som hos många idag nybyggda kryssningsfartyg och alla vinschar och ankarspel befann sig under detta översta "vägbrytardäck". För att få ned displacementen på **France** var stora delar av överbyggnaden tillverkade av svetsad aluminiumlegering och totalt användes 1 600 ton av denna metall vid byggandet. Skorstenarna såg mycket speciella ut med stora horisontella vingar nära topparna. Genom dessa vingar ledades avgaserna ut på sidorna om skorstenarna i syftet att få så lite nedsläpp på passagerardäcken som möjligt.

År 1957, då skeppet kölsträcktes, beräknades kostnaden till 27 360 miljoner francs och ungefär en fjärdedel av denna summa eller 7 660 miljoner francs skulle byggnadsvarvet erhålla som en subvention från franska staten. Omräknat i brittisk valuta blev kostnaden ungefär trettio miljoner pund. Den del som rederiet fick betala, dvs totalpriset exklusive det statliga stödet, motsvarade ungefär 340 miljoner svenska kronor.

I början blev verksamheten med **France** en stor framgång. Efter ett års drift presenterades en sammanfattning av resultatet, där det visade sig att fartyget hade haft en genomsnittlig beläggning under 43 reguljära resor över Atlanten på 83 %. Detta kan jämföras med utfallet för första året med **Normandie** där beläggningsprocenten stannade vid drygt 53 % och på den tiden var ändå inte flyget någon konkurrent att räkna med. Av de passagerare som reste med **France** det första året var tre fjärdedelar amerikanare och hälften av dessa kom från New York-området. Många kom också från Förenta Staternas Stilla Havskust men relativt få från det amerikanska inlandet. Man märkte också ett ökande intresse från passagerarnas sida för att embarkera eller debarkera i Southampton. En av anledningarna till detta var troligen att man låtit **France** förtöja i docka inne i Southampton medan **Normandie** på sin tid ankrade på redde utanför hamnen. Ekonomiskt gjorde den

høga beläggningen att **France** under sommarmånaderna under flera resor seglade in mer än 6 miljoner kronor per resa med ett toppresultat på 7 miljoner. Rederiet tjänade också pengar på postbefordran och på en resa hade man så mycket som 8 000 postsäckar. Fartyget var dessutom mycket bränslesnålare än **Normandie** och förbrukade trots högre fart bara ungefär halva mängden bränsle per distansminut.

Sammantaget kunde **France** under det första året inte bara betala de vanliga löpande och fasta kostnaderna för driften ombord utan också sin egen amortering och därutöver också ge ett rejält bidrag till rederiets allmänna omkostnader. Rederiet var hoppfullt inför framtiden eftersom levnadsstandarden ökade i såväl Amerika som i Europa, och man öppnade flera nya försäljningskontor på båda kontinenterna. Ett nytt grepp i marknadsföringen var också kombinationsresor med fartyg ena vägen och flyg andra vägen.

I juni 1963 noterade fartyget ett nytt rekord med 1 992 passagerare på en resa österut från New York till Europa, d v s praktiskt taget alla hyttplatser var sålda. Under de följande åren fortsatte framgången och under sina fyra första år var hon bokad till i genomsnitt 75 % på reguljära resor över Atlanten och fullbokad under de tio kryssningar hon utförde under perioden. Tekniskt hade fartyget fungerat helt friktionsfritt.

Tyvärr höll inte framgången i sig och redan 1969 förekom uppgifter i fransk press att den franska regeringen diskuterade möjligheterna att skrota **France** eftersom hon kostade staten för mycket att driva. Förlusten uppgick till 100 miljoner kronor per år. Redan året därpå hade dock en omsvängning till det bättre



Foto från promenaddäcket på **France** taget 1962. Måhända är dagens kryssningsresenärer lite mindre strikt klädda? Foto från *Svensk Sjöfarts Tidning*.

skett eftersom rederiet rapporterade att efterfrågan på biljetter till de reguljära resorna ökat trefaldigt efter att ett antal flygkapningar hade ägt rum. Men människor har kort minne och effekten blev kortvarig så senare under 1970 föreslogs det att **France** skulle tas ur linjetrafiken och bara användas på kryssningar. Mycket snart startade en konflikt mellan rederiet Compagnie Generale Transatlantique och det franska sjöfolksförbundet. Det började med att restaurangpersonalen i turistklass begärde en timmas extra övertid men fick blankt nej. När **France** skulle avgå på den första av tre veckokryssningar den 30 oktober från

Le Havre "ockuperade" ett par av restaurangpersonalen landgången. Rederiet svarade helt oväntat med att ställa in inte bara denna kryssning utan också de två följande och 4 800 passagerare blev besvikna och förbannade. Rederiet sade till fackföreningen att nu fick det vara nog, och presenterade ett förslag till omorganisation som innebar att besättningens skulle minskas med mindre än 1 %. Restaurangpersonalen skulle få garanterade månadslöner och att strejkförbud skulle gälla mellan avtalsperioderna. Facket svarade nej men man erbjöd sig att dra tillbaka kravet på den extra övertidstimman. Situationen redde ut sig så småningom och **France** började sedan kryssa, huvudsakligen i Karibien. År 1972 gjorde hon bland annat en lyxkryssning jorden runt på tre månader där en svit för fem personer kunde bokas för det facila priset av en halv miljon kronor.

France fortsatte att göra såväl kryssningar som reguljära resor över Atlanten. Men passagerarunderlaget till den transatlantiska trafiken minskade kontinuerligt även under sjuttioalet och 1974 deklarerade den franska regeringen att man inte ville betala några subventioner till driften längre. Rederiet C.G.T. förklarade då att det i oktober samma år skulle ta sitt flaggskepp ur drift och lägga upp det. Den franska sjömanskåren svarade på detta med en strejk som lamslog hela den franska handelsflottan och man krävde att regeringen omedelbart skulle ändra sitt beslut. Besättningen på **France** avsatte kaptenen och tog kontroll över fartyget och ankrade henne i inloppet till



Norways imponerande förskepp. Foto av Anders Rydberg vid ett besök i Oslo.

Le Havre där hon blev ett effektivt hinder för andra större fartyg som ville komma in i hamnen. Myndigheterna visste inte om man skulle rubricera aktionen som strejk, ockupation eller myteri. De nästan 1 300 passagerarna fördes i land med hjälp av en färja som normalt gick i trafik över Engelska Kanalen. Efter några veckor avbröts strejkaktionen och **France** lades upp i hamnen.

Redan innan uppläggnings hade samtal förekommit med det sovjetiska sjöfartsministeriet om en eventuell försäljning av skeppet till Sovjetunionen. Det blev inget av med detta och den ryska sjöfartsministern Timofei Guzhenko framhöll som skäl att fartyget var för stort för de flesta ryska hamnar och dessutom alldeles för dyrt att köpa och att driva. År 1975 rapporterades såväl regeringen i Quebec som staden Montreal föra förhandlingar med rederiet om att köpa **France** till ett pris av ungefär 140 miljoner kronor för användning som flytande hotell (flotell). Anledningen var att man vill förstärka hotellkapaciteten inför OS i Montreal 1976. Även denna affär gick om intet.

År 1977, alltså ytterligare ett par år senare, köptes hon av en förmögen man vid namn Akkram Ojeh från Saudiarabien, men fartyget förblev upplagt i Le Havre till i juni 1979, då norrmannen Lauritz Kloster blev ny ägare. I samband med det ändrades namnet till **Norway**. Två månader senare började Hapag-Lloyd Werft i Bremerhaven utföra en stor ombyggnad som innebar att maskinstyrkan minskades till en fjärdedel genom att ett antal turbiner plockades bort och passagerarkapaciteten ökades till 2 400 personer. Efter det var servicefarten 17 knop (maxfart 25 knop) och bruttotonnaget ökade till 70 700 ton. Den första kryssningen för Kloster påbörjades den 1 juni 1980.

År 1984 utfördes ytterligare en ombyggnad av maskinrummet och alla ångdrivna hjälpmaskiner ersattes av dieselmotorer. År 1986 registrerades **Norway** på Kloster Cruise i Oslo och fyra år senare ändrades hemmahamnen till Nassau. År 1990 var det dags för ännu en ombyggnad vid varvet i Bremerhaven. Då byggdes två nya däck till som placerades ovanför kommandobryggan och de sträckte sig långt akteröver. Med hjälp av denna tillbyggnad kunde **Norway** därefter ta 2 560 passagerare och bruttotonnaget växte nu till 76 049 ton. Tyvärr medförde denna ombyggnad att en del av harmonin i linjeföringen försvann i och med att fartyget efteråt förefaller något "topptungt". Ändå, speciellt vid en jämförelse med den senaste tidens nybyggda kryssningsfartyg som mest



Länspumpen hyrde bogserbåten **Herkules** för att föreviga **Norways** avgång från Göteborg. En av deltagarna ombord var Curt S. Ohlsson som tog denna granna bild av fartyget.

påminner om stora hotell i varmare länder med en mängd "balkonger", är det svårt att inte uppskatta skönheten hos **Norway**.

Kloster Cruise ändrade så småningom namn till Norwegian Cruise Line. **Norway** ingår nu i Norwegian Cruise Lines stora flotta av medelstora och stora kryssningsfartyg. Hon är när detta skrivs i juli 1999 äldst och störst i flottan men senare, troligen redan under denna månad, kommer ett något större nybygge att levereras från ett tyskt varv. Detta fartyg kommer att segla under namnet **Norwegian Sky** och får ett bruttotonnage på uppskattningsvis 80 000 ton. Hon kommer att få ungefär samma passagerarkapacitet som **Norway** men blir trots det 59 meter kortare (d v s längden blir drygt 256 meter) och 1,5 meter smalare eller drygt 32 meter bred. Med den bredden kommer **Norwegian Sky** att kunna passera Panamakanalen vilket är en omöjlighet för **Norway**. Också deras djupgåenden skiljer sig åt: **Norway** sticker 10,5 meter medan nybygget bara har ett djupgående på 7,9 meter.

Enligt Norwegian Cruise Lines aktuella hemsida tar **Norway** numera 2 032 passagerare fördelade på tolv däck. Besättningen uppgår till 920 personer. Passagerarna kan välja mellan olika matsalar. I Windward Dining Room finns plats för 552 gäster och i Leeward Dining Room kan 750 utsultna personer fördelade på två våningar kasta sig över maten. Fast man kastar sig nog inte över maten på ett första klassens kryssningsfartyg – man måste kanske uppföra sig med lite mera stil? Le Bistro uppe på Pool Deck är en liten intim restaurang för 96 gäster och The Great Outdoor har plats för 244 personer som äter utomhus på däck. Det finns också sju olika barer och tre pooler att förlusta sig i. En pool ligger inomhus och två ute på däck.

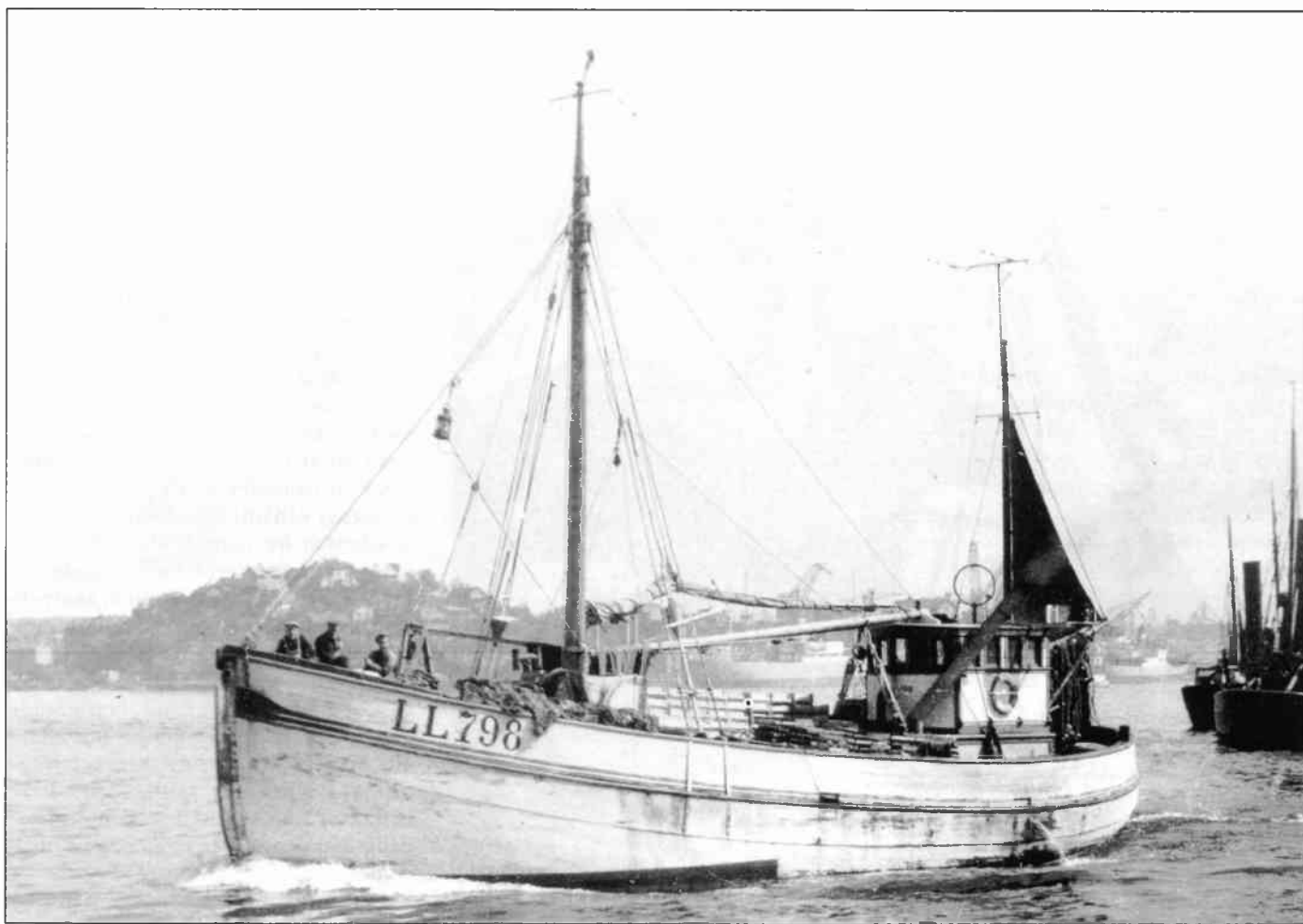
Fotona av **Norway** är tagna i Oslo i juli förra året och i Göteborg den 5 juli i år.

Norway har också tidigare besökt Göteborg och på grund av sin höjd kan hon inte komma under Älvsborgsbron utan måste förtöja i Skandiahamnen. Kryssningar i Europa är inte det vanligaste området för **Norway**. Oftast gör hon kryssningar i Karibien med utgångspunkt från Miami. NCL erbjuder bland annat en sjudagars Eastern Caribbean Cruise då man besöker hamnarna St. Marten, St. John, St. Thomas och Bahamas samt en lika lång Western Caribbean Cruise där fartyget går till Jamaica, Cayman Islands, Cozumel i Mexico och Bahamas.

Ett av de något mindre kryssningsfartygen i NCL-flottan är **Norwegian Dream** med sina 50 760 bruttoton. **Norwegian Dream** levererades 1992 från samma varv som byggde **Norway**, alltså det franska Chantiers de l'Atlantique, men fartyget hette då **Dreamward**. Vid leveransen mätte hon 39 217 bruttoton och var 190 meter lång men fartyget förlängdes 1998 med en sektion på 40 meter. En liknande operation har också företagits på hennes systerfartyg **Norwegian Wind** som byggdes 1993 som **Windward**.

Nu visar det sig att **Norway** så småningom kommer att förlora titeln "världens längsta passagerarfartyg". Malaysiska Star Cruises har nämligen alldeles nyligen (augusti 1999) offentliggjort att man avser att skriva intentionsavtal om att beställa två kryssningsfartyg vid tyska Meyer Werft, som kommer att bli en halv meter längre än **Norway** eller 316 meter långa. Leveranserna kommer dock att ske först år 2003 och 2005 – så **Norways** ställning som världens längsta passagerarfartyg är inte hotad än på några år.

Källor: Lloyd's Register of Ships, Ocean Ships (David Hornsby) samt Die Grosse Passagierschiffe der Welt (Arnold Kludas), Svensk Sjöfartstidning. ■



LL 798 Falkland på väg ut från Göteborgs fiskhamn i slutet av 1940-talet. Foto ur Jacky Leissners arkiv.

Storbackefiske med LL 798 Falkland

Av Lennart Olsson

Lennart Olsson bor på Klädesholmen och började som fiskare 1969. Hans far Holger Olsson, också han fiskare, gjorde under några år efter andra världskriget flera resor med storbackor ombord på LL 798 Falkland från Tjörnekalv till vatten kring Shetland. I denna artikel får vi följa honom under några fiskeresor under åren mellan 1948 och 1952. Eftersom storbackefisket kanske inte är så känt bland alla läsare har författaren inledningsvis valt att göra en allmän beskrivning av fisket.

Storbackefisket

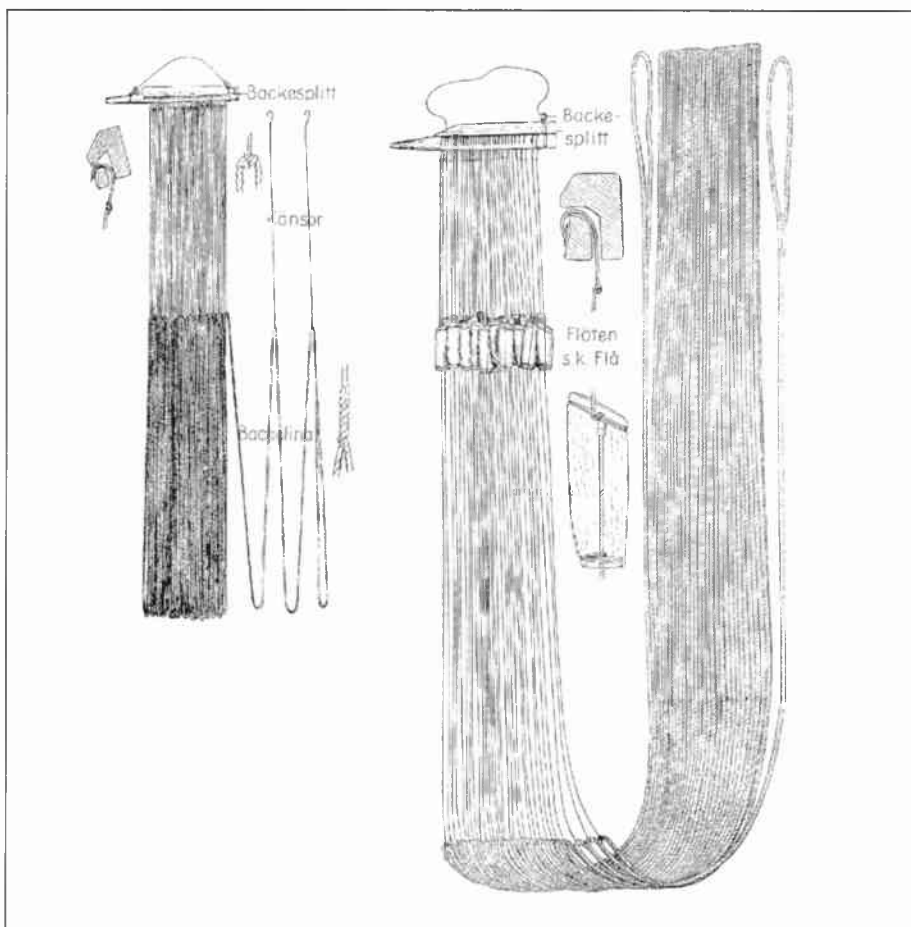
Detta fiske har månghundraåriga anor i Västeuropa och holländarna betraktas som dess pionjärer. Från början av 1800-talet och fram till år 1880, var storbackefisket det viktigaste fisket i Bohuslän och svarade då för 60–70 % av fångsterna. Fisket bedrevs mest på avlägsna vatten och då krävdes också stora sjöugliga båtar. Dessa kallades för bankskutor, vilka hade en längd mellan 55 och 65 fot och besättningar på 10 till 14 man. För över 100 år sedan seglade bohuslänningarna den långa vägen upp till fiskebankarna utanför Ålesund i Norge. Där pågick fis-

ket efter långa, torsk och hälleflundra under ett par månader. Fångsterna blev goda och man lärde även norska fiskare detta fiske. Några årtionden senare seglade bohuslänska fiskare tvärs över Nordsjön och satte sina backelänkar i vatten kring Shetlandsöarna, Orkney och Hebriderna. Här fanns gott om långa som till en början saltades men senare fördes hem färsk för beredning av spilllånga och lutfisk. Efter sekelskiftet byttes bankskutorna ut mot de engelska kuttarna och det svenska storbackefisket var det mest betydelsefulla fisket i fiskelägena på Tjörn och Orust som hade flest del-

tagande båtar. I början av maj styrde båtarna ut till avlägsna fiskevatten nord och väster om Shetland.

Redskapen

Långan fiskas alltså med backor, vilka är kraftiga långrevar som består av en kraftig lång lina vid vilken känсор eller tafsar har fästs med jämna mellanrum med vardera en krok. Varje backa kallas för "backehundre", vilket kommer av det antal krokar som brukar användas till backan. Antalet krok har dock varierat från olika tider och platser. I äldre tider kunde upp till 120 krokar ingå i ett så kallat storbackehundre. Oftast var det jämnt 100 krokar, men antalet var stundom 80 eller lägre – och under efterkrigstiden ner mot 65 krok per storbackehundre. Länken består vanligen av ett 70-tal backor vilka vardera mäter cirka 325 meter. Eftersom fisket bedrivs nere längs havsbotten, förses den långa backelänken med kraftiga draggar i båda ändarna. Detta för att backelänken skall vara



En storbackelänk är en långrev, vilken är uppbyggd av mindre enheter, backehundren. Krokarna sitter på kansor, tafsar. Storbackelinan var tidigare hampa eller bomull, men är numera av syntetmaterial. Flån (flöten) var tidigare av pilbark doppad i kokande vax, numera av plast.

var Frans Fager från Klädesholmen, som deltog i storbackefisket i över 40 år i rad i farvattnen kring Shetland och Rockall. Alltså från 1945 till i mitten av 1980-talet. Han tillhör en av legenderna inom storbackefisket i Sverige.

Under de första 25 åren efter andra världskriget deltog i genomsnitt cirka 20–25 fiskelag i storbackefisket årligen. Till exempel till 1968 var det 21 båtar som deltog, vilket året efter hade sjunkit till 18. Åren därefter sjönk antalet snabbt och 1975 var det endast fem fartyg som bedrev denna typ av fiske, och under 1980-talet var det endast GG 402 Britta från Skärhamn och LL 158 Sandö från Grundsund. Oaktat att förtjänsten var god till mycket god, där varje fiskare på två till tre storbackefiskeresor kunde tjäna väl en normal årsförtjänst, var arbetet både hårt och slitsamt, varför det för ovanligt folk var svårt att hänga med. Vidare var man i stort sett bortrest under hela den svenska sommaren, när vi har det som bäst i Sverige. Därför blev det också svårt med nyrekryteringen till backefisket – och för den generation jag själv tillhör blev detta fiske inte särskilt lockande även om förtjänsten var god.

Förberedelser

Redan under vinterhalvåret började förberedelserna för vårens backefiske. Varje man hade ansvaret för sina backor som kallades för storbackehundre. En backa bestod av en lång backelina, grov som en



Efter avslutad militärtjänstgöring i maj 1948 gick Holger Olsson ut på sin första fisketur med backor till Shetland ombord på LL 798 Falkland. Här gör han i ordning sina backor. Foto från Holger Olsson.

blyertspenna, på vilken det satt storkänсор fastknutna med cirka 5 meters mellanrum. Storkänсорna är mellan 1,2 och 1,5 meter långa. På storkänсорna satt ett flå (flöte) av pilbark doppad i kokande vax. Längst ned på storkänсорna satt kroken. Flået ersattes under 1950-talet av en plastkula. Storbackans (backehundre) längd är 375 meter och har 65 krokor. I en backelänk där havsbotten var jämn och bra kunde man ha upp till 7 st hundre till mans, dvs en sammanhängande länk på cirka 4 500 meter. Totalt hade då sex besättningsmän ombord en samlad länk på cirka 27 000 meter.

I och med att var man hade ansvar för sina backor satt man i skansarna på båtarna under lediga stunder och jobbade med att ha backorna i ordning till vårfisket i maj. Man hade också med sig halvkänсор som ett resultat av att många krokor gick förlorade då längan högs av krokarna med en kläpp (huggkrok). Detta för att inte tappa längan tillbaka i havet då den nådde fartygets reling. På så vis gick många krokor förlorade. Därför band man dit en ny bit känsa med en krok på. Efter cirka 3–4 veckors förberedelser gjordes båten klar. Trål- eller snurrevadsutrustning togs iland och årligt underhåll av båten ägde rum på varv. Båten togs alltså upp på slip och målades och motorn fick en översyn så att den skulle vara i bra skick inför två eller tre fisketurer till fiskevattnen runt Shetlandsöarna. Även i hemmen var det förberedelser inför avresan. Brödkakor skulle bakas och mat köpas in. En del mat som bröd, smör och pålägg hade var man för sig, medan den övriga maten inför huvudmålen tillhandahölls ombord. Även kläderna skulle iordningställas – så hela familjen var alltså engagerad i förberedelser av något slag. Efter bunkring av olja och is var så dagen inne då man skulle lämna hemmahamnen för fem à sex veckors fiske vid Shetlandsöarna. När båtarna lämnade hemmahamnen var i regel familjerna samlade på bryggan och vinkade av. Nu fick övriga familjen klara sommaren och barnens sommarlov utan pappans närvaro och delaktighet. Kanske blev det några baltastjärnor till augusti när han kom hem för två veckors semester. Avgångsdagen bestämdes av när man kunde få köpa makrill, vilket man hade som agn till backorna. Makrillen kom först till bland annat Haugesund i Norge. Därför gick första färden från hemmahamnen till Haugesund för köp av agn. Detta var ungefär runt den 7 maj.

Arbetslivet ombord på LL 798 Falkland

LL 798 Falkland byggdes 1947 vid Djupviks varv för bröderna Justus Karlsson



Under en backefisketur är det ett ständigt arbete med översyn och reparation av redskapen. Från vänster, Ossian Johansson som agnar sina backor och bakom honom lägger John Johansson i ordning backorna, medan Martin Olsson, Ture Karlsson och Roland Lorentsson också agnar sina backor. Foto: Holger Olsson.

och Emil Karlsson samt Karl Oskar Johansson. Hon var 70 fot lång och utrustad med en 2-cyl Skandia råoljemotor på 180 hk.

Holger Olsson fiskade under åren 1948 till 1956 ombord på LL 798 *Falkland* – och här får vi stifta bekantskap med honom och den övriga besättningen under några fiskeresor med storbackor i slutet av 1940- och början av 1950-talet. Vi påbörjar vår resa då LL 798 *Falkland* lämnar hemmahamnen Tjörnekalv på morgonen den 7 juni 1948 med kursen satt V 1/2 N mot Haugesund i Norge. Besättningen utgjordes av bröderna Justus och Emil Karlsson, samt Holger Olsson från Tjörnekalv, Roland Lorentsson, Martin Olsson och Rune Arvidsson från Rönnäng, samt Bror Petterson från Klädesholmen.

Efter avgången hemifrån upprättades ett vaktschema vilket innebar 3 timmars styrning och smörjning av maskinen m m för två man. Resan till Haugesund tog ungefär 36 timmar. Kocken ombord var ständigt i arbete med att tillaga maten till de olika målen. Efter ankomsten till Haugesund gällde det att få tag på makrill till agn. Här möttes under några dagar de fiskare som deltog i storbackefisket. Efter att makrillen tagits ombord avgick båtarna och kurs sattes mot Shetlandsöarna. Denna resa tog ungefär ett dygn. Under utfärden agnades backorna, d v s en bit makrill sattes på varje krok. Vid framkomsten till fiskevattnen sattes backorna vid tretiden på morgonen. Tidigt använde båtarna ett sorts skiftsystem, där tre man var uppe och satte backorna, medan de övriga fick sova till kl 4.30. Först kastades välet (bojen) med en flagga på, samt draggen i

sjön. Sedan sattes backetråget som backan låg upprinkad i på låringen på båten. Farten ökas sedan och backan med krokar, storkänсор och flån rinner ned i vattnet med en fart av runt 100 krok i minuten – om det fungerar bra.

När backan lider mot sitt slut tar man upp ett nytt tråg och knyter slutändan på backan med första ändan från nästa tråg. Så går det undan tills hela länken är satt och slutändan går i sjön med dragg och vält med flagg. Vid detta arbetsmoment befinner sig en man i hytten och de två övriga på däck fullt sysselsatta med att byta tråg, binda ihop backeändarna samt med att övervaka så inget hänger upp sig. När backorna är satta kör fiskebåten tillbaks till det första välet (vakare). Vid slät (jämn) botten sattes cirka 7 hundra

per man vilket ger ungefär 45–50 hundra. Sammanlagt blir detta nästan 3 000 stycken krokar. Kocken ombord har inte så många hundra som de övriga eftersom han tillagar maten. Dennes uppgift kunde oftast vara mycket tuff för en ung kille på runt 16–17 år. Dels var ju shetlandsturerna långa, cirka 5–6 veckor och skulle dels sjösjukan bli svår var det ingen avundsvärd lott att dels koka mat i ett trång byssa, samt att stå på en fartygsdurk som hela tiden rörde sig, där man fick hålla sig med en handen och laga mat med den andra. Dessutom skulle han taga hand om sina backor samt hjälpa till med fisken. Men så blev det duktiga pojkar av dem också. Det kocken fick höra av fiskargubbarna var att de ville ha mycket mat, god mat och mat i rättan tid.

Vid kl 4.30 väcktes den övriga besättningen och efter en kopp kaffe och en bit smörgås, var det dags att starta dagens arbete. Nu skulle backorna dragas upp och varje man tog hand om sina backor. Arbetsrutinerna ombord var att en man stod i hytten och såg till att rätt fart hölls, samt att backorna stod i rätt position i förhållande till båten. Näste man stod vid relingen och bevakade backans väg från havet in mot båten. Fanns det en långa på kroken fick han vara snabb att hugga den innan reven gick in över relingen genom rullen. Skulle han missa denna manöver gick långan in i rullen och åkte tillbaka i havet. Redskapet som långan hugges med kallas kläpp vilket är en tråkapp med en krok på. Långan hugges med kläppen innan den når relingen på båten och rullen och kastas in på däck. Det tredje arbetsmomentet var att den man vars storbacka drogs tar själv hand om den. Backan går från rullen bort mot vinschen där det sitter en rund skiva på ena nocken. På denna går



Fyra man håller på att diska upp efter middagen. Från vänster, Roland Lorentsson, Martin Olsson, Emil Karlsson och Holger Olsson. Foto från Holger Olsson.

backan ett varv på denna skiva innan den skall läggas tillbaka i tråget. Här var då denne mans uppgift att ta emot och hålla emot samt att skjuta upp backan på sitt tråg. Här skiftas så arbetsmomenten mellan manskapet på dessa tre platser tills länken är dragen och draggen samt välet är ombord igen. Efter det att backorna är dragna börjar man rensa fisken, stora långor isas och läggs i en bing i lastrummet mindre långor saltas. När fisken är klar börjar varje man att göra i ordning sina backor. Varje man har sin bestämda plats. För varje fisk som fångats fattas det en krok på backan – eftersom denna vanligen rycks av när långan huggs av känsan. Därför får man nu knyta i en ny halvkänsa med krok på. Halvkänсор får varje fiskare ha med sig i reserv på resan, vilket tillhör förberedelserna. Sedan sätts en bit makrill på varje krok och detta kallas att ägna backor. Även själva backan måste kontrolleras så att inga brott finnes, annars får man knyta ihop eller splitsa ihop ändarna. Mellan arbetsmomenten måste även kocken ha maten klar till manskapet. Till frukost är alltid fläsk, ägg och stekta potatis populärt. Till middag äts ofta fisk, det är ju både billigt och bra här ute. När varje man är klar med sina backor, fisken är under däck och ligger i sina bingar är arbetsdagen ofta tillända. Ett kvällsmål samt en liten pratstund avslutar vanligen dagen. Så snart att backorna är dragna ankras båten upp och ligger så under natten. Då får man dela upp natten i ankarvakter. På detta sätt fortsätter arbetsdagarna om vädret tillåter från måndag till lördag. Ofta blir det dock stormdagar, då det blir svårt att fiska. På söndag sover trötta fiskare ut i sina kojor. Detta är en behövlig vila efter en veckas slit med backor, fisk och sjögång. Tänk att hela tiden få balansera och parera rullningarna på båten och att ha en arbetsplats som hela tiden rör sig, samt att få hålla sig med en hand för att ej tappa balansen.

Ett inslag under söndagen var när Holger Olsson tog fram dragspelet som fått följa med på turen och spelade och sjöng religiösa sånger för den övriga besättningen. Med radiotelefontjänst hjälpsjöng och spelade han även för de andra fiskebåtarna som låg stilla för ankar under söndagen. Detta fiske som nämnts ovan var öster om Shetlandsöarna, men man fiskade även V och NV om Hebriderna och ibland också i närheten av ön St Kildas höga klippor, vilket är ytterligare ett dygn att köra. Här var dock sämre botten att fiska på så man använde kortare länkar och hade cirka 3 hundra till mans i varje länk Detta medförde att man hade flera länkar, vilka kallades "stubbar". Har man 3 hundra per man



LL 798 *Falkland* har här anlänt till Hull i England med last, troligen någon gång i mitten av 1950-talet. Det tidigare mindre däckshuset har här ersatts med ett större av metall. Foto: Holger Olsson.



De äldre mindre däckshusen på såväl *Falkland* som *Lövön* ersattes mot större vid Djupsviks varv i mitten av 1950-talet. Här nymålade och klara för en backefisketur. Foto: Holger Olsson.

blir det 3 stubbar och fyra hundra blir 4 stubbar.

Senare på 1960-talet gick fisketurerna ända till Rockall. En klippa i Nordatlanten 200 distansminuter VNV Hebriderna. Backeträgen ersattes av träbaljor, vilka senare blev plastbaljor. En plåtränna monterades i aktern på båtarna på sextioalet där sidoplåtarna skyddade för krokarna. Backefisket hade många farliga moment som vassa krok, skarpa agneknivar och så sjögången. Det gick åt mycket olja till motorn vid dessa långa turer så man hade extra oljefat på däck. När dessa fat var tömda på olja fylldes de med lever från långan som senare såldes. Även färskvattnet var dyrbart så här fick man spara. Alltså ingen onödig tvättning. Efter att ha fiskat i cirka 4 veckor

styrdes färden hemåt, hade fisket gått bra kunde man ha 40–50 ton långa med sig hem beroende på hur stor båten var och hur mycket man kunde lasta i den. Ofta gick hemfärden via Haugesund för att sedan fortsätta hemåt. Att få återse Pater Noster och Karlstens fästning på Marstrand måste ha varit en härlig känsla efter en så lång fisketur. Långan lossades på flera platser, inte bara på Klädesholmen utan framför allt i Skärhamn och Mollösund. Efter en vecka hemma, vilket var runt midsommar gick man ut på ytterligare en fisketur och återkom igen i augusti. Sedan blev det några veckors semester som gick åt att måla, samt att återställa båten för trålfiske efter sill framför allt på Fladen Ground i Nord-sjön. ■

Robert Fredrikson – Rio-seriens skapare

Av Holger Magnusson

Robert Fredrikson föddes i Luleå den 4 augusti 1899. Hans fader var grosshandlare. Robert blev civilingenjör på Chalmers 1922. Praktiserade 1922–1925 på tyska varv och 1925–1926 på Lindholmens Varv i Göteborg. Var biträdande varvsingenjör 1927–1932 på Kockums Mek. Verkstads AB och sedan varvsingenjör 1932–1934 på samma varv.



Robert Fredrikson, teknisk direktör på Rederi AB Nordstjernen.

Från år 1944 var Robert Fredrikson anställd som teknisk direktör på Rederi AB Nordstjernen i Stockholm. Denna befattning innehade han ända till sin pensionering 1964. Han var styrelseledamot i flera bolag anslutna till Johnson-Koncernen, bl a Lindholmens Varv, Karlstad Mekaniska Verkstad, Motala Verkstad och Hedemora Verkstäder.

Direktör Fredrikson blev 88 år gammal. Han bodde på Stigbergsgatan på Söder i Stockholm. Bostadshuset ligger i ett kulturresevat alldeles nedanför navigationskolan. Lägenheten var helt fantastisk med en sagolik utsikt över det vackra Stockholm.

Fredrikson hade två stora hobbies som jag själv kom i kontakt med. Han var en mycket duktig amatörmålare och var stolt över att få visa sina alster. Vidare



Första fartyget var *Rio de Janeiro* som här gör sin leveranstur från Lindholmens Varv den 20 september 1957.

älskade han franska ostar. När vi var i Paris skulle han alltid besöka en exklusiv ostaffär för inköp. En sådan affär hade minst 365 ostar i sitt sortiment.

I slutet av år 1955 fick Lindholmens Varv en beställning på en serie lastfartyg från Rederi AB Nordstjernen. Under åren

Fartygen fick sex lastrum med stål-luckor från Mac Gregor. För att lasthanteringen skulle gå så smidigt som möjligt utrustades fartygen med 12 kranar av Aseas tillverkning.

Dödsvikten var 8 980 ton och dimensionerna 141,99x19,26x11,16 m. Djupgå-

★ FÖR 100 ÅR SEDAN ★

1957 till 1964 levererades totalt sju fartyg i denna serie. Det första fartyget som levererades fick namnet *Rio de Janeiro*. Därför kom serien att kallas Rio-serien.

Fartygen byggdes som closed shelter-däckare med tre genomgående däck till Lloyd's klass 100A1 "strengthened for navigation in ice".

endet var 8,55 m.

Maskineri på 12 000 hk och två propellrar gav en fart av 19 knop.

Rio-fartygen ansågs mycket vackra. De har i svensk och utländsk press aldrig tidigare skrivits så många rosade, berömande och lyriska artiklar som om dessa fartyg. Detta gällde då kanske i första



Rio-fartygen (här *Santos*) var vackra från alla håll. Foto: Bertil Söderberg.

hand maskineriet. Den långslagiga, lågvarviga två-taktsmotorn, s k katedralmotorn, av fabrikat G V, B & W, Sulzer m fl var utbytt mot fyra "medium speed" dieselmotorer av Pielsticks fabrikat.

En utländsk artikel var så lyrisk, att om man hade tillräcklig fantasi och blundade, så såg man blommor och blader frodas i maskinkappen.

För att ge en bakgrund till valet av dessa medelvarvmotorer kan jag nämna följande:

Redan år 1944, d v s samma år som direktör Fredrikson började sin verksamhet på Nordstjernen, tog Johnsonkoncernen kontakt med ingenjör Gustaf Pielstick i Paris och framförde en förfrågan huruvida denna var beredd att konstruera 4-takts medelvarvmotorer för handelsfartyg. Ingenjör Pielstick var tysk och hade tidigare konstruerat högvarvi-



Rosario går genom Engelska kanalen efter att hon förlängts. Foto: Skyfotos.

Fartygsnamn	Nybygg.nr	Sjösättning	Leverans	Reg-nr	Signal	Förlängd	Skrotad
Rio de Janeiro	1037	1957-02-28	1957-09-20	9779	SFHA	1969	1980-81
Buenos Aires	1053	1957-06-28	1957-12-28	9805	SLGA	1969	1984
Montevideo	1054	1958-04-10	1958-10-20	9876	SDGT	1968	1988
Santos	1055	1958-12-12	1959-06-18	9935	SKBN	1969	1983
Rosario	1056	1959-10-14	1960-04-11	10000	SFPT	1969	1983
Brasilia	1057	1960-05-04	1960-12-09	10102	SLZD	1968	1984
Bahia Blanca	1081	1963-10-18	1964-04-20	10473	SIJX	1968	1985

ga dieselmotorer för tyska marinen. Under nazitiden lyckades han dock fly till Frankrike. Ingenjör Pielstick ställde sig helt positiv till projektet.

Resultatet blev att ett företag bildades, som fick namnet Société d Etudes de Machines Thermiques (S E M T). Redan 1948 förvärvade Nordstjernen licens för de nordiska länderna för tillverkning av de av Pielstick konstruerade 4-taktsmotorerna.

De huvudmotorer som installerades i Rio-fartygen hade beteckningen PC-2 med en cylinderdiameter av 400 mm och slaglängden 460 mm. Effekten var 250 ehk/cyl vid 425 varv/min.

Huvudmaskineriet i Rio-fartygen bestod av fyra 12 cyl PC-2 maskiner, vardera utvecklande 3 000 ehk vid 425 varv/min.

Motorerna är parvis anslutna till var sin axelledning via Asea elektriska slirkopplingar och reduktionsväxlar, som

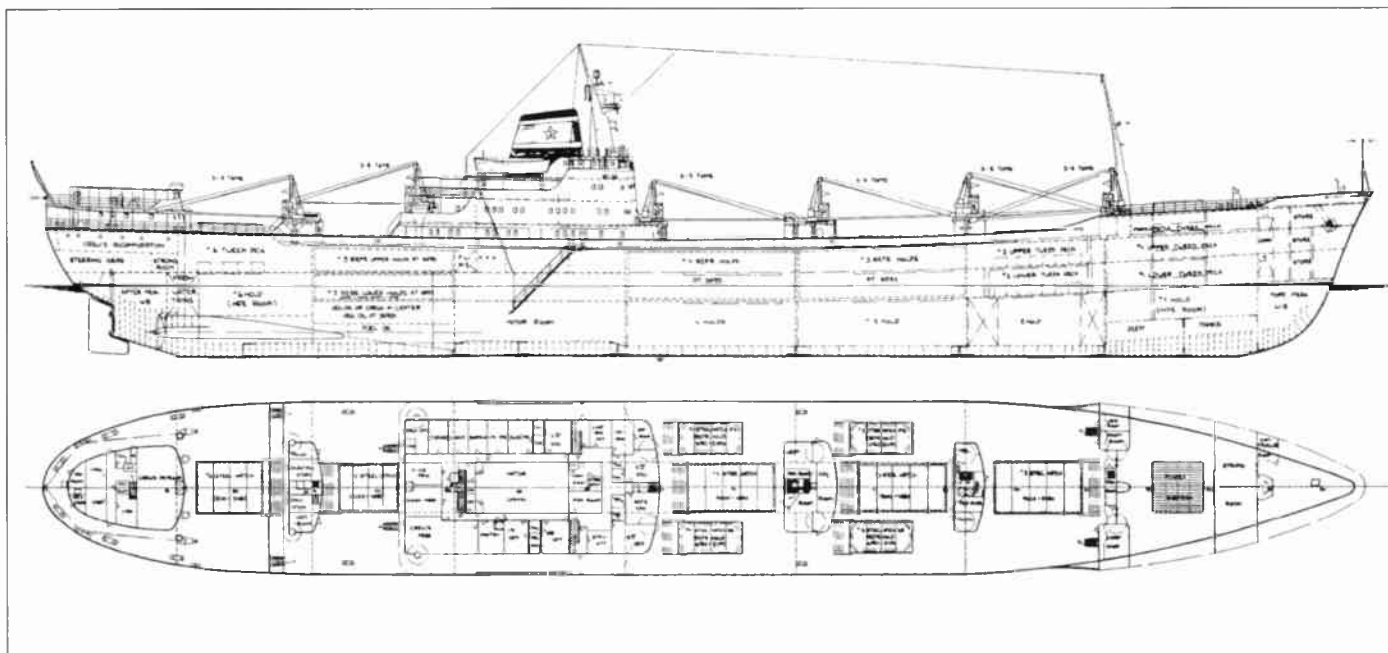
reducerar varvtalet till 125 varv/min för propellrarna.

De fördelar, som man kan tillskriva ett "medium speed" maskineri visavi katedralmotorn är följande:

1. Lägre investeringskostnad.
2. Mindre vikt.
3. Maskinrummen kan göras mindre med avseende på längd och volym.
4. Propellertillverkningsgraden kan bli högre genom att ett lägsta varvtal och en optimal diameter kan väljas för propellern med avseende på fartygets linjer och fart.

En nackdel, som måste påräknas är, att den specifika bränsleförbrukningen för katedralmaskinen idag, är betydligt lägre än för medelvarvmotorn.

Vidare kan en sämre och billigare tjockolja användas, vilket i hög grad medverkar till att hålla driftskostnader-na nere. ■



Skutor från Halla

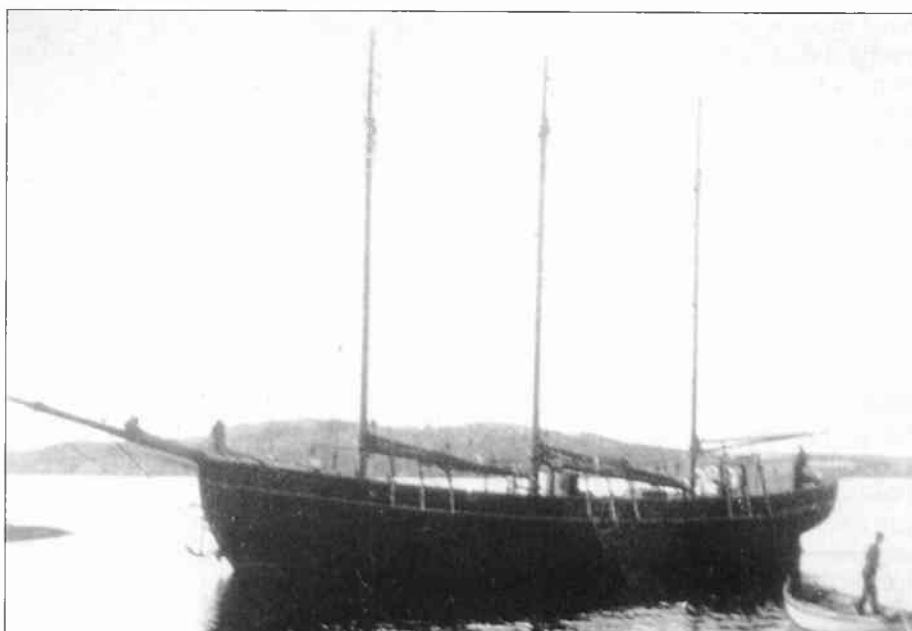
Av Torsten Hagneus

På hösten 1906 lade skeppsbyggmästare Detlef Schöning i Friedrichstadt en köl av bok till en tremastskonare, men spant och bordläggning blev av ek. Den 13 april 1907 skrev Schöning bilbrevet, där han intygade, att han under år 1906 och 1907 hade byggt en tremastad gaffelsegelskonare, som hade fått namnet **Henrich** till skepparen Carsten Carstens i Lohklint vid Breiholz, men hemorten blev Hamburg. Vid skeppsmätningen fastställdes tonnaget till 91,7 Brt och 70,4 Nrt med dimensionerna: 24,90x6,80x2,52 m. Carstens var född 1864 och dog 1947 och hade redan haft en **Henrich**, som var byggd 1899 i Barth, lastade 120 ton, och i mars 1906 blev såld till Åhus och omdöpt till **Hilma**. Skeppsbyggmästaren, Detlef Schöning, var född 1866 och son till en tunnbindarmästare i Friedrichstadt, som ligger vid floden Eider. Han gick i skeppstimmermanslära på ett varv i staden, gjorde en resa till Indien på en fullriggare från Hamburg, och övertog efter hemkomsten ett varv i sin hemstad och detta var hans tionde nybygge. Carsten Carstens var själv befälhavare till omkring 1910, då han gick iland. Han sålde fartyget den 5 augusti 1916 till hamburgrederiet Carl Aug. John GmbH, men redan ett par månader efteråt strandade och sjönk hon i Kalmarsund. Det var inte möjligt att då under första världskriget ta hem henne till Tyskland för reparation, utan hon blev såld i februari 1917 till ett rederi i Borgholm på Öland med handlanden Gustaf Uno Theodor Wester som huvudredare och Sven Gustaf Adolf Svensson som hälftendelägare. Man betalade 8 000 kr till rederiet och lika mycket till Neptun-Bolaget för bärgningen. Hon genomgick en stor reparation – vid vilket varv har hittills inte gått att få reda på – och inregistrerades i det svenska fartygsregistret först i februari 1920. Namnet försvenskades till **Henrik**.

Den 29 mars 1923 såldes fartyget till ett partrederi i Edshultshall med sjömannen Wilhelm Storm som huvudredare och skepparen Gunnar Carlsson som befälhavare och hälftendelägare. Hon låg vid övertagandet i Stubbeköbing i Danmark, och seglades till Hälsö, där en begagnad 1-cylindrig 40 hk Ideal råoljemotor installerades hos J W Bergs Varv & Mek Verkstad.

Den 30 april 1931 såldes hon till Jörgen Johannesen, Røyken, Norge och döptes om till **Henrik I** och fick Drammen som hemort, men såldes snart vidare till S G Mörk i Oslo.

Den 5 juni 1936 såldes hon tillbaka till



Henrik under sin tid i Edshultshall. Foto från författaren.

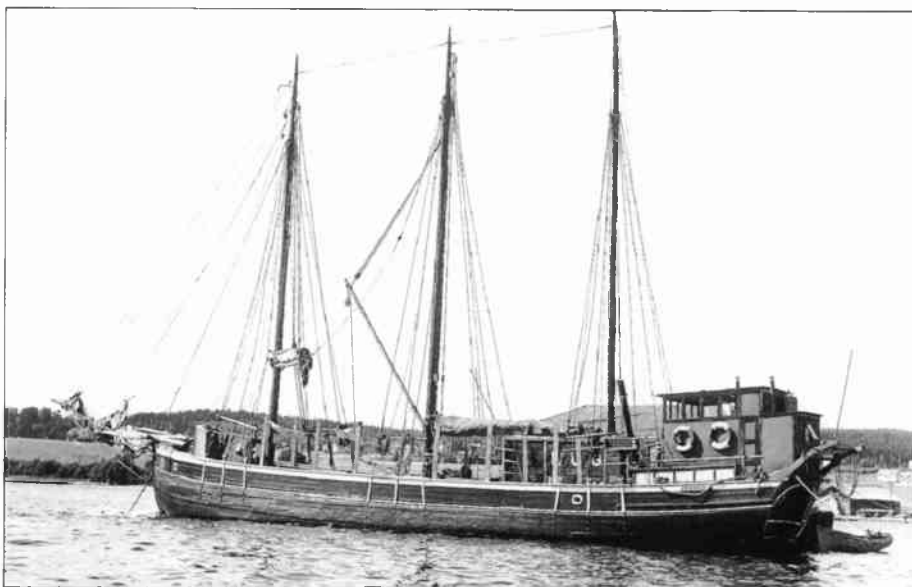
Sverige och Öland med ett partrederi med 5 delägare, skepparen Augustinus Andersson som huvudredare och Sandvik som hemort. Namnet blev åter igen **Henrik**. Samma år fick hon en ny motor, en 80 hk 2-cylindrig June-Munktell råoljemotor. Fram till 1947 var Augustinus Andersson för det mesta befälhavare, men då överlät han befälhavarskapet till en anställd skeppare och började själv att segla potatis till Stockholm, Södertälje och Västerås med galeasen **Martin**, som lastade 50 ton och köptes samma år.

Henrik förliste den 28 september 1958 i Västra Kvarnen på resa från Slite till Karlsborg vid Kalix med cement. Hon kunde inte bärgas.

Ur Sveriges Skeppslista 1955: **Henrik**, signalbokstäver: SKZD, 108/74 reg.ton, dim: 24,72x6,85x2,48 m, 170 ton dw, 60 stds, djupgående på last 3,00 m, 80 hk.

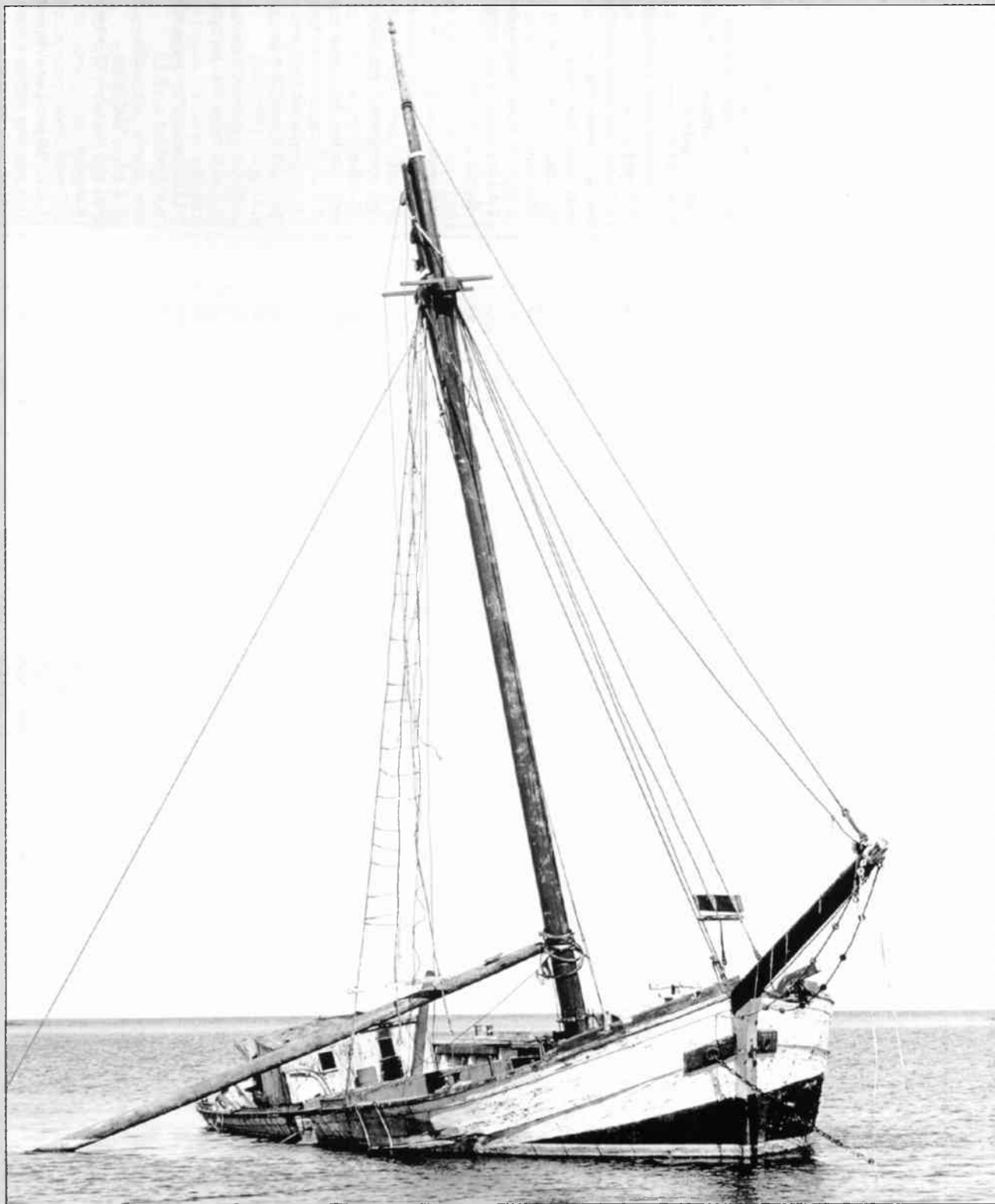
Detlef Schöning hade direkt före **Henrik** byggt en tremastskonare, som levererades 1906 till kapten Robert Schmidt från Altwarp i Pommern, och fick namnet **Anna**. Hon lastade 160 ton och står ännu 1916 i Germanischer Lloyds register med Robert Schmidt som ägare. År 1919 står hon med nytt namn **Saturn** utan ägare, men med hemort fortfarande i Altwarp. År 1920 tillhörde hon Ernst Behnke från Swinemünde, som 1921 ändrade hemorten till Stettin. År 1922 finns hon inte med i något register. Enligt uppgift skall hon ha sålts till Sverige, men hon finns inte upptagen i några register här. Är det någon av läsarna, som vet något om var hon blev av?

Källor: Karting, Herbert Segel von der Eider. 1995. Nilson, Anders Slutseglat! 1988 Om den öländska handelsflottan under perioden 1945-1970. Svenska seglare och motorseglare. 1951. ■



Ett foto av Henrik under senare delen av sin levnad. Foto: J. Robert Boman.

Registersidorna 1501-1600



1508 Balder i Gaperhultsviken, Värmlandsnäs. Foto: Tore Granath.

Registerredaktörer:

Krister Bång

Tore Olsson

Gunnar Ståhl

Reg. nr	Typ	Namn. Versaler = Namn under svensk flagg. Små bokstäver = utländsk flagg Namn med fet stil = finns foto som	Byggnadsår och plats	Tonnage		Inregistrerad	Avförd och anledning
				Brutto	Netto		
1501	S	BARUNGA ex Apellas	1863 Limehouse	-	1030	1894	1897 såld Mariehamn, övergavs 22.1.1899
1502	S	MARIANNE	1855 Danzig	538	504		7.12.1896 inbogs Dover, kond
1503	SS	BELE	1879 Göteborg	1334	1026		14.7.1921 strandat Grönland, vrak
1504	S	KLÄTTEN	- fb 86 Klätten	28	27		1899 upph
1505	S	EMMA	1875 Länna	37	34		1908 slopad o upph
1506	S	HILDA	1874 Blidö	34	32		1917 upph
1507	S	IDA	1883 Häverö	52	45		1960 ej i sjöfart, ligger sjunken Bergshamn
1508	S	BALDER	1866 Grötån	57	55		1962 förstörd, står på botten Gaperhult
1509	S	CECILIA	1873 Sundsvall	350	319		1901 kond Furusund efter kollision
1510	S	EDVIN	1873 Hästede	45	42		1904: numera upph
1511	S	MARIA	1875 Marum	54	46		1946 upph till ved Eskilsäter
1512	S	KOLKOMPANIET II ex MARGRET	1886 Hammarö	52	51		18.2.1959 grundstött Malmö hamn, kond
1513	S	EMMA	1879 Stallarholmen	53	51		1906 pråm, Skm
1514	SS	Nora ex Rävödden ex TIRFING	1873 Torskog	379	267		1896 såld No, övergavs 8.11.1901 Kattegatt
1515	S	MARIA MARGARETA	1877 Framnäs	767	714		4.11.1908 strandat Holmögadd, kond
1516	S	AXEL	-	74	71		1926 upph
1517	S	HOPPET	-	83	67		1976 såld finsk medb. Ligger som vrak Kållandsö
1518	S	NORDEN	1877 Sikeå	477	419		Nov 1917 kond i Skm
1519	SS	GUNBRITT ex LOMMEN ex VÄNERN ex JUPITER ex JOHN ERICSSON	1878 Torskog	164	98		1933 pråm, upph 1941
1520	SS	Lindeskov ex SIGURD ex Benevolent	1883 Whitehaven	1290	926		1916 såld Dk, torpederad 30.1.1918 6 nm SV Ushant
1521	S	ENIGHETEN	1876 Vik	44	37		1966 upph
1522	S	COMETEN	1874 Karlshamn	535	498		23.11.1906 sjönk Skagen efter koll
1523	SS	CAROLUS	1894 Torskog	246	176		12.4.1919 minsprängd Kattegatt
1524	SS	LJUNGAN	1875 Motala	72	44		1952 ej i sjöfart, pråm 1955
1525	SS	SOMMARÖ ex SKÖN ex WÄRSTA	1875 Stockholm	79	54		i fart
1526	S	CHRISTINA	1889 Sandviken, Vätö	38	35		1908 upph
1527	SS	NÄS	1879 Oskarshamn	33	25		1957 upph
1528	SS	CARLHOLM ex KALMARSAND	1863 Stockholm	71	51		1932 pråm, upph 1939
1529	SS	Antonis ex RUNA	1889 Götaverken	335	222		1920 såld Grekl, förlist 1920-21
1530	S	LYCKAN	1876 Häverö	48	45		1913 förstörd
1531	S	Axel ex P. WIKSTRÖM J:OR ex Lochinvar	1876 Glasgow	734	684		1913 såld Finl, 1927 upphuggen i Sunderland
1532	S	AXEL	1852 Tjolöholm	38	33		15.9.1949 strandat Söderhamn, sjönk
1533	S	BRUDEN	- fb 92 S Garn	-	45		7.8.1896 strandat Medhamn, vrak
1534	S	EJNAR ex THILDA	- fb 94 Eckerna	34	30		1909 såld No, möjligen åter som 6696
1535	S	ASSTRIA	1893 Blidö	57	47		1931 pråm, 1941 upph
1536	S	THOR	- fb 91 S Garn	55	49		13.12.1914 strandat Vänern, vrak
1537	SS	OLOF	1882 Götaverken	441	329		29.3.1917 sjönk efter kollision Kopervik
1538	S	SVEA	- fb 68 Figeholm	57	49		Ej SL-21
1539	S	FREDENSBORG	1874 Hielsingör	342	321		1.5.1897 inkom Port Natal, kond
1540	S	PRIMA	1874 Sundsvall	525	478		1907 såld Finl. ej LR-13
1541	SS	Elene ex San Miguel ex RONEBERG ex J.L. RONEBERG	1876 Bergsunds	498	380		1946 såld Pa, upph 1950
1542	SS	JONAS ex TENGGRESNTORP V ex JONAS ex DINGELVIK ex JONAS	1888 Torskog	59	36		1943 pråm, 1945 upph
1543	SS	STELLA	1893 Torskog	160	119		1895 såld No, sjönk 23.9.1899 Kattegatt
1544	S	EMMA	1852 Stallarholmen	51	43		1902 pråm
1545	SS	BLANCHE	1891 Oskarshamn	386	273		1931 upph Viken
1546	S	AUGUST	1872 Härnösand	346	313		21.10.1916 sänkt av ubåt Bottenhavet
1547	SS	Greypoint ex Polwick ex OLOF WIJK	1891 Bergsunds	811	544		1917 prisdomd av briter, brand 8.7.1930
1548	S	CHARLOTTA	1883 Sjötorp	49	36		1932 slopad, Åmåls skeppsvarv
1549	SS	NORA ex Embiricos ex Borrowdale	1873 Sunderland	1514	1106		11.4.1895 strandat Shanghai, vrak
1550	S	SVALAN	1880 Träskö	33	31		1921 rivas till ved

1551	S		CHARLOTTA	1876 Ljung	143	121	1907 slopad, lastbrygga
1552	S		CAROLINA	-	38	35	1904 upph Norrköping
1553	SS	Evangelistria ex	CORFITZ BECK-FRIIS	1871 Göteborg	457	327	1920 såld Grekl, förlist 1920-21
1554	S		OLGA ex JUNIAN	1882 Sjötorp	68	65	1959 ej i sjöfart, lades Gaperhult
1555	S		HILDUR	1889 Skeppsmyra	28	26	20.7.1910 sjönk Löten's sandtag
1556	S		C KARL ex Ernest Kuyper	1867 Ribnitz	302	290	13.1.1895 strandat Montrose, vrak
1557	SS		THORSTEN	1883 Göteborg	1674	1150	1920 såld Estland, 1925 upph
1558	S		FAMILJEN	1879 Kajbacken	45	43	1906 avförd, okänd orsak
1559	S		MARIA	1878 Norrköping	70	59	19.9.1961 sjönk efter kollision, Västervik
1560	S		CHRISTINA	1868 Rådmansö	37	34	Ej SL-15
1561	S		KATARINA	- fb 87 Rättaregården	66	57	1910 "söndertagen" sillådeupplag Bohuslän
1562	S		DAVID	1879 Bussewik	-	48	8.10.1903 strandat Torekov, vrak
1563	S		KLARABORG ex JESPER	- fb 84 Assarebo	94	86	14.7.1982 sjönk Yanchepp på resa Frematle - Singapore
1564	S		EDLA	1878 Misterhult	31	29	apr 1903 strandat Kastlösa, avförd men i fart till ca 1920
1565	S		J.A. & CO N:o 20 ex LOTTA	1872 Söderbärke	41	33	1901 pråm, sönderhuggen 1907
1566	SS	Storm ex Clifford ex Storm ex Carmen ex Isly ex H.Bauermeister ex MAJFRID ex	RUTH	1889 Göteborg	355	260	1922 såld Tyskl, ej LR-52
1567	S		SIDNEY	1879 Gävle	697	638	11.12.1903 strandat Ramsöen, No, vrak
1568	S		BONDEN	1876 Framnäs	304	284	18.9.1903 strandat Möen, vrak
1569	SS		ROSA	1870 W Hartlepool	938	580	1914 såld lt. förlist 15.2.1922
1570	S		OTTO	1869 Afverstad	97	93	1905 söderhuggen, uppbrand
1571	S		CHRISTIAN	1882 Utås	30	29	25.5.1895 "gick i land" Ö-viks inlopp, vrak
1572	S		AUGUSTA	-	55	41	1911 i sjöfart oduglig, skrovet sjunket
1573	S		PRUDENT ex Peniam ex Prudent	1868 Sestri Ponente	619	564	6.12.1899 strandat Themsen, kond
1574	S	Frem ex FRAM ex Fremad ex ERNST		1894 S Garn	104	90	1915 såld Dk, sänkt av ubåt 15.4.1917
1575	S		VICTORIA	1885 Sandviken, Vätö	28	26	1907 upph
1576	SS		ASKERSUND ex SOLID	1886 Torskog	182	106	24.8.1911 kollision Kiel, sjönk
1577	S		CALIFORNIA	1894 Halmstad	106	86	2.1.1914 strandat Hall Vädero, vrak
1578	S		VASA	1886 Figeholm	236	212	13.11.1909 strandat Amager, vrak
1579	S		OTHELIA	-	52	50	1904 upph
1580	S		SJÖREN	1872 Sjöstuga	49	41	1960: höggs upp 1950
1581	S		CHARLOTTA	1875 Sunderland	597	553	4.1.1900 strandat Arendal, vrak
1582	S		NORDSTJERNAN	1871 Garn	23	21	1901 ligger Sundby, Arvika fullständigt vrak
1583	S		LYDIA	-	29	27	23.4.1911 strandat Vänern, vrak
1584	SS	F.H. Kockum ex Skanör ex F.H. KOCKUM ex FRANS HENRIK KOCKUM		1876 Malmö	73	37	1928 såld Dk, upph 1956 Ystad
1585	S		DESIDERIA	- fb 80 Valdemarsvik	54	51	Ej SL-17
1586	S		HILDEGARD	1874 Upperud	76	72	1905 avriggad
1587	SS		EOS I ex EOS	1873 Upperud	198	138	1937 pråm, lagd i en vik på Tjörn
1588	SS		FORSHAGA	1887 Eriksbergs	204	153	1956 såld Belgien, upph
1589	S		ALSTRA	1875 Sjötorp	78	69	1952 pråm
1590	S		BROMÖ ex STORFURSTEN	1863 Aspa Bruk	57	51	1956 ej i sjöfart, upph 1961, sjönk Malmö
1591	SS	GURLI ex TROSA ex LOFÖ ex ÅKERS KANAL ex NYA ÅKERS KANAL		1871 Bergsunds	62	29	I fart
1592	SS		TB 248 ex RAGNHILD	1885 Gävle	207	120	1918 pråm, upph 1945 i Sundbyberg
1593	S		ANTONIA	1876 Engelsberg	37	35	1902 överseglad Stegeborg, ligger kvar, vrak
1594	S		SVAN	1858 Axmar	-	124	1897 slopad
1595	S		ASTRID	1894 Äpplarö	30	25	1932 ligger sjunken
1596	SS		SÖDERMANLAND	1885 Oskarshamn	175	135	1936 pråm, 1961 ligger halvsjunken Hästö
1597	SS		DELFIN ex WERNER ex DALSLAND	1888 Göteborg	143	82	1924 såld Tyskland, ej LR-30
1598	S		Yuba ex SVEA	1881 Sundsvall	623	567	1898 såld No. Strandad juli 1904 Nova Scotia. Vrak
1599	S		AXEL ex Confluentia	1874 Rostock	380	365	1898 såld Finl, slopad 1927
1600	SS		Molbék ex NEPTUN	1873 Stockholm	351	250	1897 såld No, avförd LR 1924

Slabbkistan

Till salu

Nummer 29 i min serie om svensk sjöfart och kust är nu utkommen. Titeln är Döden lurar under ytan. Några uppsatser är en story om en jörlandabo som drev på en stege efter Korsholms förlisning. Vidare handlar häftet om de GG-båtar som hela kriget fiskade i Skottland.

Pris 90:- kr (fri leverans).

Terje Fredh, Gränsgatan 16, 453 30 Lysekil. Telefon och fax: 0523-10421.

E-mail: fredh.terje@jobbet.utfors.se

I lager finns också en del exemplar av de 28 häften och fem böcker som jag skrivit.

Önskar köpa

Utanför spärren del 1 och 2, Innanför spärren, Så stred vi i kriget, Flykten och hjälpen, Fartyg i fjord och led, Neutralitetens pris, Sjöhistorisk epilög, Kust- och havshistoria, Den svenska insatsen, I krigets kölvatten

Terje Fredh, Gränsgatan 16, 453 30 Lysekil. Telefon och fax: 0523-10421.

E-mail: fredh.terje@jobbet.utfors.se

Svensk Illustrerad Skeppslista 1999

Nu över 450 sidor med handelsfartyg över 149 brutto och fiskafartyg över 89 brutto samt mycket annat.

Sätt in 220:- kr på postgiro 439 50 28-6,

Klubb Maritim Västra Kretsen, så skickar vi Skeppslistan 1999.

Röda Bolagets 127-åriga historia

LP:s årsnummer 1998,
24 sid, 12 i färg.

PRIS: 75:- inkl porto.

Sätt in beloppet på postgiro 815768-7
Länspumpen

Box 421, 401 26 Göteborg

Rättelse

I min senaste artikel i Länspumpen 99:2 hafver Tryckfelsnissie varit i farten. På sidan 29, spalt 3, rad 6 står det: Vid SAMMA middag på stället. Skall vara: Vid SANN middag på stället. Det hafver intet med kockfan å göra.

Artikelförfattaren

Möteskalender Västra Kretsen

Nakterhuset har som vanligt öppet tisdagar 18.00 till 21.00. Från oktober till december kommer Nakterhuset även att vara öppet på torsdagar 12.00 till 15.00. I samband med månadsmöten är lokalen öppen 12.00 till 21.00.

Torsdagen den 28 oktober kl 19.00. Extra årsmöte.

På grund av kretsens ekonomiska situation samt det åtagande man tagit på sig att äga **Herkules** kallar styrelsen till extra årsmöte för att behandla frågan om avveckling av donationen.

Styrelsen har den uppfattningen att finna en ägarekonstruktion som på bästa sätt säkrar **Herkules** fortsatta bevarande. Att kretsen även i fortsättningen skulle stå som ägare finner styrelsen inte sannolikt på grund av ansvaret för bevarandet och att åtagandet inte rymms inom kretsens verksamhetsområde.

Torsdagen den 4 november kl 19.00.

Ragnar Magnander visar och berättar om bilder ur framlidne medlemmen Robin Holmstedts vykortssamling som idag ägs av västra kretsen. Som bekant var ju Robin en av Sveriges största vykortssamlare och vi kommer att få en sakkunnig guidning av Ragnar.

Torsdagen den 2 december kl 19.00.

Våra medlemmar Bertil Bengtsson och Göran Ohlsson visar egna filmer från tiden till sjöss. Det blir således Johnson och Salénbåtar från den tid då vi hade en handelsflotta att tala om.

Innan månadsmötena serveras årtsoppa med bröd och måltidsdryck. Detta är nytt för i år och kocken har middagen färdig kl 18.00. Välkomna!

Styrelsen

FOTOARKIVET ● Klubb Maritim Västra Kretsen, Göteborg ● OFFERT 12

Foton ur Calle Nyströms negativsamling

Kopiorna görs på plastpapper och levereras i format 10 x 15. **Pris 9 kr/st plus porto och expeditjonskostnader 15 kr.** Betalning vid leveransen. Vid betalning från utlandet tillkommer postgiroavgift på **45 kr eller kontant.**

OBS! BILDERNA LEVERERAS I ORDNING FRÅN LISTAN!

SKUTOR

Sigrid	Göteborg	7351
Skandia	Skärhamn	7530
Sköld	Åstol	3696
Stanley	Kalmar	7403
Stigfjord	Hallsbäck	3652
Svartö	Kalmar	4089

KUSTFARTYG

Sigbritt	Gävle	
Simeda	Malmö	8057
Simone	Malmö	6334
Sintus	Dalarö	10317
Skoghäll III	Uddeholm	5791
Stigfjord	Hallsbäck	2386
Stina	Göteborg	9501
Sudersand	Slite	7768

ÅNGFARTYG

Skagen	Trelleborg	6233
Skagerack	Helsingborg	8009
Signe	Helsingborg	6888
Singoalla	Helsingborg	8075
Singorita	Helsingborg	9231
Sundsborg	Landskrona	678

MOTORFARTYG

Segovia	Göteborg	10436
Signe Ingelsson	Helsingborg	9849
Skagern	Helsingborg	8982
Skeldervik	Jonstorp	9330

LIBERTYFARTYG

Edvin M. Stanton	New York	1942
Georg Dewey	Jacksonville	1943

Henry Baldwin	Los Angeles	1942
Ivan Polzunov	Klaipeda	1943
Kingsbury	Lonon	1944
Malcom M. Stewart	Los Angeles	1942
Nevada	Köpenhamn	1943

FINSKA

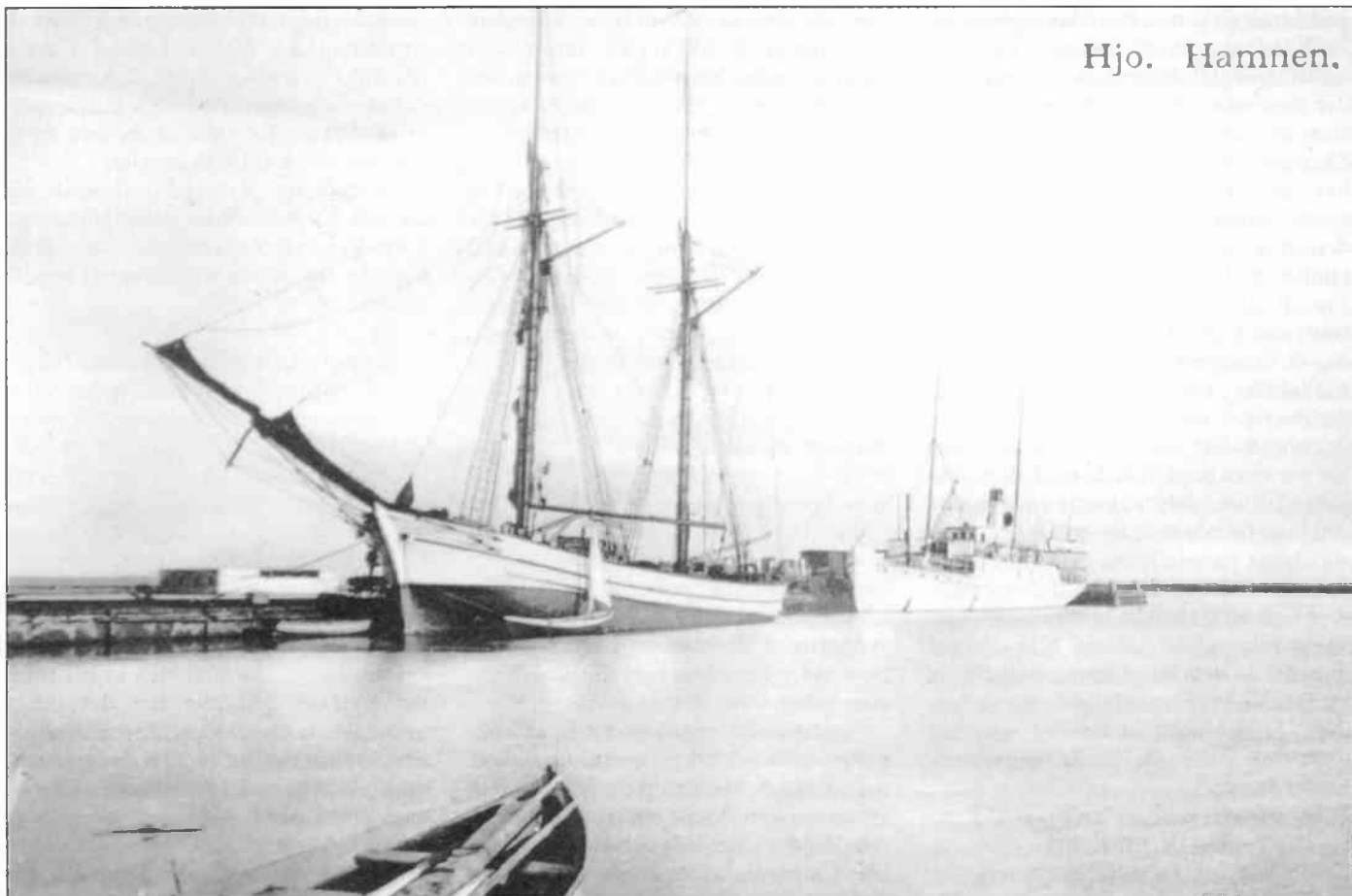
Agneta	Mariehamn	1958
Angus	Mariehamn	1931
Margona	Borgå	1948
Mariestrand	Helsingfors	1944
Presto	Helsingfors	1959
Pollux	Borgå	1959
Ragny	Mariehamn	1951
Rundal	Abo (SW.Reg. 9168)	1930
Warmma	Helsingfors	1925
Wasa	Helsingfors	1910

Fotoarkivet. Klubb Maritim Västra Kretsen, Göteborg Box 12322, 402 43 Göteborg

Namn

Adress

**Sista beställningsdag
31 december 1999
därefter leverans inom 6-10 veckor**



Hamnen i Hjo, med *Elvira* av Lemunda och passagerarångaren *Trafik*. Vykort ur KMK:s/Länspumpens arkiv.

Lemunda sandstensbrott och dess fartyg

Av P. G. Winnestad

En historik över Lemunda sandstensbrott inleder man lämpligen med några ord om dess upphovsman. Anders Petter Olofsson föddes den 1 april 1816 på gården Lilla Hals, vilken han senare köpte. Lilla Hals gränsar till gårdarna Lemunda och Grönlund. Han växte upp och blev med tiden en duktig affärsman.

Fisket låg honom varmt om hjärtat, han köpte därför upp fisk, men även fågel som han senare sålde vidare, inte bara i Östergötland utan också i Närke och Småland. Han tjänade så bra att han på 1840-talet kunde arrendera Järskalleby och senare Risdalen. Det sägs att han var mycket kunnig, arbetade upp sig och blev en välbeställd arrendator. Samtidigt som han bedrev handel med fisk i stor skala ökade också egendomsaffärerna i omfattning. A. P. Olofsson arrenderade nu $\frac{1}{2}$ mantal i Uttersby och Lemunda samt tillsammans med en kompanjon också Norra Freberga i 8 år. Redan 1868 kom Lemunda gård med Grönlund och torpet Dambo i Olofssons ägo efter ett 12-

årigt arrende. Gården Lilla Hals inköptes av Olofsson 1871.

Vidare förvärvades $\frac{1}{2}$ mantal i Lemmingstorp, $\frac{1}{2}$ mantal i Näs i Västra Ny socken enligt lagfartsprotokoll den 21 februari 1883, med tillhörande sandlager och sandstensbrott emot en överenskommen köpeskilling av 75 000 kronor. Dessutom $\frac{1}{2}$ mantal i Djurkälla Storgård i Motala socken samt Hagen i Brunnsvik i Motala socken, vidare gården Åwik i Askersunds socken.

Olofsson hade nu hunnit etablera sig som en stor jordägare och titulerades Rusthållaren. Han var dessutom en framlynt man och insåg att Vätterns sand kunde förvandlas till guld.

A. P. Olofsson intresserade sig inte bara för det som gav pengar, han var även en högt aktad man inom det kommunala livet. Sådana förtroendeuppdrag gav ingen ekonomisk vinning på 1800-talet. Hans friska idéer betydde mycket för Motala socken.

A. P. Olofssons sista färd i livet blev med ett av hans fartyg, nämligen hans

älskade **Polstjernen**. Tillsammans med sin son Friden gjorde han ett besök i Motala. På Platensgatan träffades han av ett slag-anfall, och då han bars in på Otto Nilssons kontor var han medvetslös. Den då 82-åriga rusthållaren blev efter några timmar bättre och kunde meddela sig med omgivningen. **Polstjernen** förde honom hem till Lemunda där han vid midnattstid lugnt och stilla insomnade. Det var lördagen den 13 augusti 1898 kl 11.57 em. I dödsannonsen skriver hans hustru 'Saknad och begråten af mig, barn, barnbarn, broder, öfriga släktingar, underhafvande och vänner. Ett långt lif och ett godt slut.' Anders Petter Olofsson fick arbeta med intressanta saker till sin sista dag.

Efter initiativtagarens frånfälle ombildades företaget till aktiebolag av arvingarna, och inregistrerades 1899 under namnet AB Lemunda Sandstensbrott med uppgift att idka sandstensbrytning, rederi, lantbruks- och skogsrörelse. De 900 aktierna fördelades därvid med 300 till änkan Johanna och 100 var till de 6 barnen eller barnbarnen. Aktierna och

andelarna gick med få undantag i arv till 1962 då företaget avyttrades.

Att A. P. Olofsson lade grunden till den sandstensindustri som betydligt mycket ända in i våra dagar är alla överens om. Men gamla sandstensbrott som påträffats här och var på ägor, och bearbetade stenar utefter stranden av Vätterns föråder, att sandstensbergen bearbetats redan i mitten av 1700-talet, kanske tidigare?

A. P. Olofsson, och senare även hans söner var mycket måna om sina anställda, så varje midsommar ordnades med festligheter. Året 1917, mitt under första världskriget, ordnades midsommarfest i Grönlund. Det var ont om maten, men här var stora bord dukade med allehanda rätter. Folket bjöds till bords – varsågoda och kom fram och ta för er! De mest försigkomna rusade fram, och det de inte fick rum med på tallriken det stoppade de i fickorna, särskilt köttbullarna som var mycket eftertraktade. När det var dags för de sista att gå fram och ta för sig av det från början så rikliga smörgåsbordet, såg det mest ut som ett slagfält, endast lite smör och kanske några brödkanter återstod.

Unik geologi

Geologiskt sett faller förekomsterna av sandstensberg på Lemunda inom Visingsöserien av Kambrosilurformationen

som bildades för 600 miljoner år sedan. Sandstenen är av typisk sedimentär natur, dvs den har avlagrats i vatten och varit utsatt för tryck. Bergarten är mycket eldfast. Smältpunkten ligger på ca 1 720 grader. Sandstensberget täcks av ett 2–3 meter mäktigt sandlager. För att få berget blottat avröjs detta och läggs i banker för torkning. Sanden är ganska röd och benämnes Lemunda Rödsand, den grövre Rödsanden användes vid maskin-formning för finare tackjärnsgods. Finmalen Rödsand efterfrågas vid metallgjutning samt vid tackjärnsgjutning, där mycket fina ytor erfordras. Slipstenarna användes bl a vid yx- och filfabriker samt vid mekaniska verkstäder för grovslipning.

Som byggnadsmaterial är sandstenen utmärkt, då den är väderbeständig och har en tryckhållfasthet av ca 1 000 kp/cm². En annan fördel är att den är synnerligen lättbearbetad och låter sig utan svårighet sågas och slipas, och ger efter behandling en vacker yta.

Sandstensflis efterfrågas dels av stål-gjutier, där den krossas till formsand, dels av gjutier och järnverk där den användes som eldfast material i kupolugnar. Mindre stenblock och skär förs först till våtkrossverket för krossning till sand av lika kornstorlek. Ytterligare en sten-kross passeras och vidare en gruskvarn, en

valskross och en skaksikt. under intensiv vattenspolning. Sikten är utrustad med två dukar av olika täthet. Beroende av var sanden stannar erhålles grövre våtkrossad sand eller strid våtkrossad sand, som användes vid stål-gjutier.

Förstklassig glassand framställs av utsorterad vit sandsten. Restprodukterna från våtkrossverket används till murbruk som fått sin största användning i kupolugnsmassa.

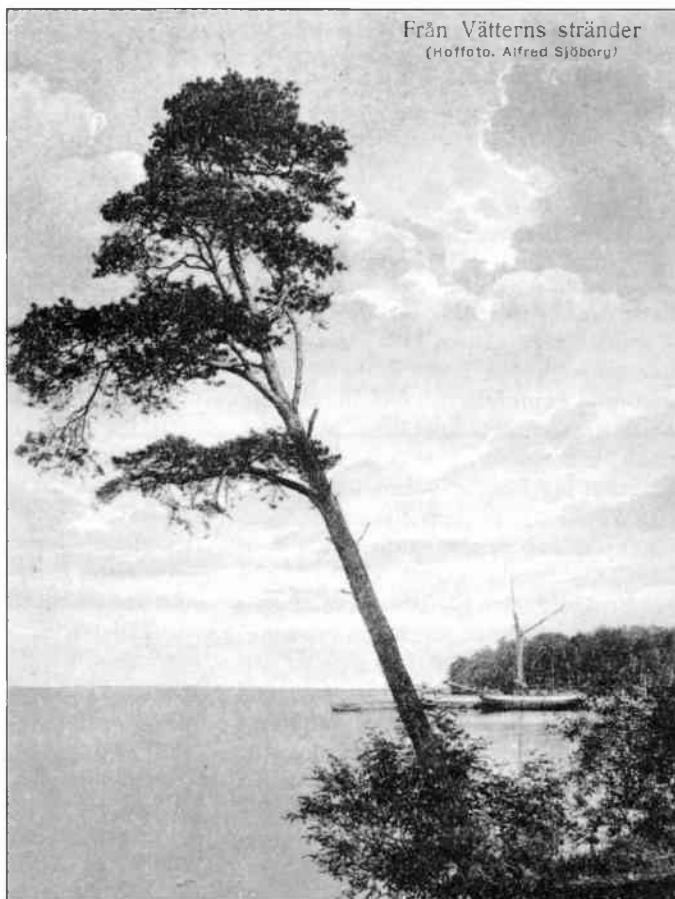
Kvarnstenar och glassand

Visingsöformationen röda-gröna eller gula sandstensavlagringar har ända fram till våra dagar varit efterfrågade produkter. Runt Vätterns stränder reser sig kyrkor, kloster, slott och befästningar byggda av detta material. Den mest pompösa av dem alla är Karlsborgs fästning, som tog så lång tid att bygga att den inte längre kunde uppfylla någon försvarsfunktion när den stod färdig vid sekelskiftet.

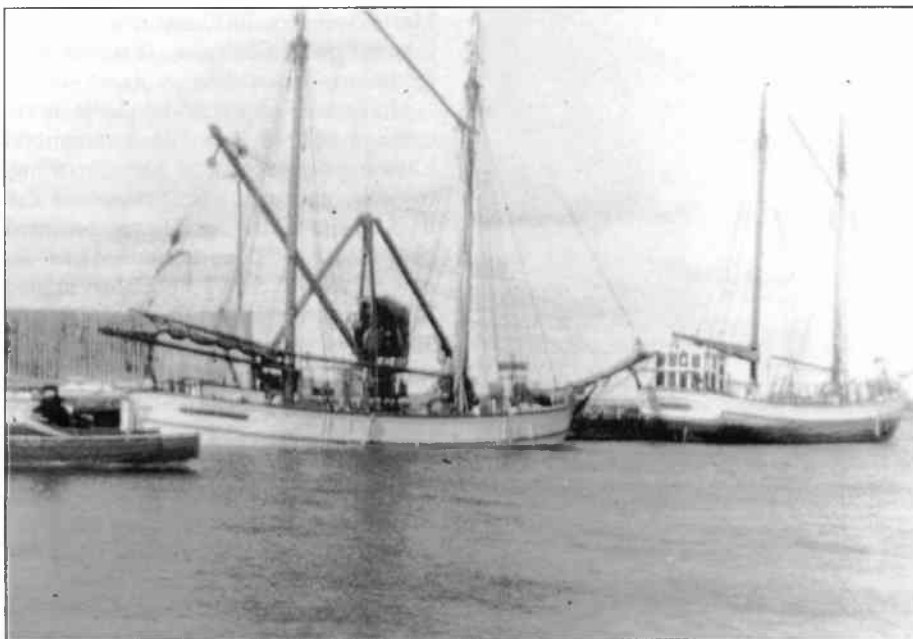
Där Visingsöformationen brutit fram vid Vätterns stränder har det tidigt utvecklats hantverksbaserade småindustrier. Främst har det handlat om stembrytning av byggnads- eller prydnadssten men också sandfrakter och kvarnstenstillverkning, även slipstenar ingick i tillverkningen. Troligen var det denna enmansbaserade verksamhet som bidrog till att göra Lemunda känt, och fortfarande



Kartskiss över nordöstra Vättern. Lemunda, Klinten och Näs ligger ungefär halvvägs mellan Motala och Medevi.



Klinten, Lemunda ligger på gården Näs marker. Till höger syns Svanen av Hjo. Vykort ur Per-G Winnestads samlingar.



Lemundaskutorna *Fanny* och *Valkyrian*. Foto: Moje Byström.

de kan man hitta kvarnstenar lite varstans i markerna och vid stränderna från Lilla Hals i söder till Klinten i norr. För så där ett par hundra år sedan var kvarnstenstillverkning ett otäckt och slitsamt arbete. Arbetarna dog ofta redan innan de uppnått 40-årsåldern, av slit, dålig föda, drag, stenlunga eller TBC. Timpeningen var låg och sprack en kvarnsten kunde detta innebära att en hel säsongens inkomster gick förlorade eftersom den drabbade själv fick stå för följderna.

Under de senaste 100 åren har Vättersanden varit en mycket efterfrågad vara, såsom betonggjutningssand, gjutformsand vid järnbruken och som glassand på grund av sin höga renhet och frånvaro av förorenande oxider. Araberna har köpt mycket av Vättersanden, som per långtradare eller båt fraktats till arabstaternas vattenverk för att rena dricksvattnet.

Industrins utveckling

Även om sanden i Lemunda ansågs vara den bästa i Skandinavien, ökade konkurrensen och man måste förbättra, rationalisera och tänka över vad som var ekonomiskt bärande. På 1940-talet var Motala Verkstad, Smedjebacken och Avesta några av de stora kunderna av sand till gjuterierna.

En av de finaste produkterna vid den tidpunkten var glassanden. Glasbruk och porslinsfabriker efterfrågar alltid en förstklassig vara, och den fanns vid Lemunda Sandstensbrott. Här innehåller sanden mycket kvarts men ingen kalk. Den stora renheten i sanden gör den användbar även till finare glassorter.

Slipstenstillverkningen däremot visade sig olönsam, och lades ner i början av 1950-talet.

Redan 1918 började i liten skala elektrifiering vid brottet, 1924 gjordes en stor satsning för att få rationell elektrifierad drift. Under en lång följd av år noterades i budgeten nyinstalleringar och förbättringar på det elektriska området. Stora utgifter som vållade debatt, men utgjorde nödvändiga investeringar för en industri som skulle expandera.

Mycket tidigt anlades i berget rälsar på vilka man sköt tungt lastade vagnar till krossen, exempelvis f v b till båtarna vid utlastningskajen. Det mesta av lastningen skedde för hand och var mycket tungt. För transport vid brottet inköpte disponent Carl Larsson på 1920-talet det lilla loket Puck, och i början av 1930-talet inköptes på initiativ av disponent Wilhelm Abenius ett nytt lok från Bergmans Mekaniska Industri i Motala. Nu kördes råblock, flis, sand m m ut till lastkajen med hjälp av motordrivna lok. Slitaget var ganska stort på loken, men nu byggdes de och monterades i Lemunda med hjälp av Bergmans för vissa specialarbeten. Man inköpte gamla A-Fordmotorer som renoverades i gamla svarvhuset, och det arbetades ofta övertid för att hålla loken igång. Nya lager och axlar till växellådor tillverkades också för att man skulle kunna köra loken lika fort framåt som bakåt. Loken, som kördes på bensin, drog 4 tippvagnar. Då och då måste motorer bytas ut eller borras om. En hel del arbeten måste utföras på reparationsverkstaden i Lemunda och det var inte alltid problemfritt. Men både disponent Abenius och hans medarbetare tyckte om sin järnväg med dess lok och vagnar.

Maskinutrustningen utökades successivt med bl a kross och siktverk, ältmaskiner och pumpar. Ett våtkrossverk uppfördes 1946. Det var då det enda i sitt

slag i Sverige. Vid den tidpunkten ansåg man, att det fanns 30 miljoner ton sandsten kvar vid Lemunda. Disponent Abenius var inte riktigt lika optimistisk, ty i början av 50-talet utlovade han minst 20 miljoner ton sandsten. I början av 1950-talet gjordes en stor investering på ca 1/4 miljon kronor för modernisering och nyanläggning. Efterfrågan på sandstensprodukter hade stigit kraftigt. Under krigsåren t ex svarade Lemunda och Fylkeverken i Skåne ensamma för leveransen av sand till glasbruket. Tidigare hade sand importerats från Tyskland och Belgien. Därtill kom en ökning av krossad sandsten till stålgiuterier samt kupolugnsmassa.

I slutet av 1950-talet installerades en stor gruvkross med ett långt transportband till krossverket, en stor lastare inköptes och de små loken hade spelat ut sin roll. Trots att man arbetade så gott som dygnet runt var det omöjligt att hinna med alla beställningar. Lemundas produkter efterfrågades såväl inom som utanför landets gränser. Efter nyanläggningen beräknades kapaciteten öka avsevärt.

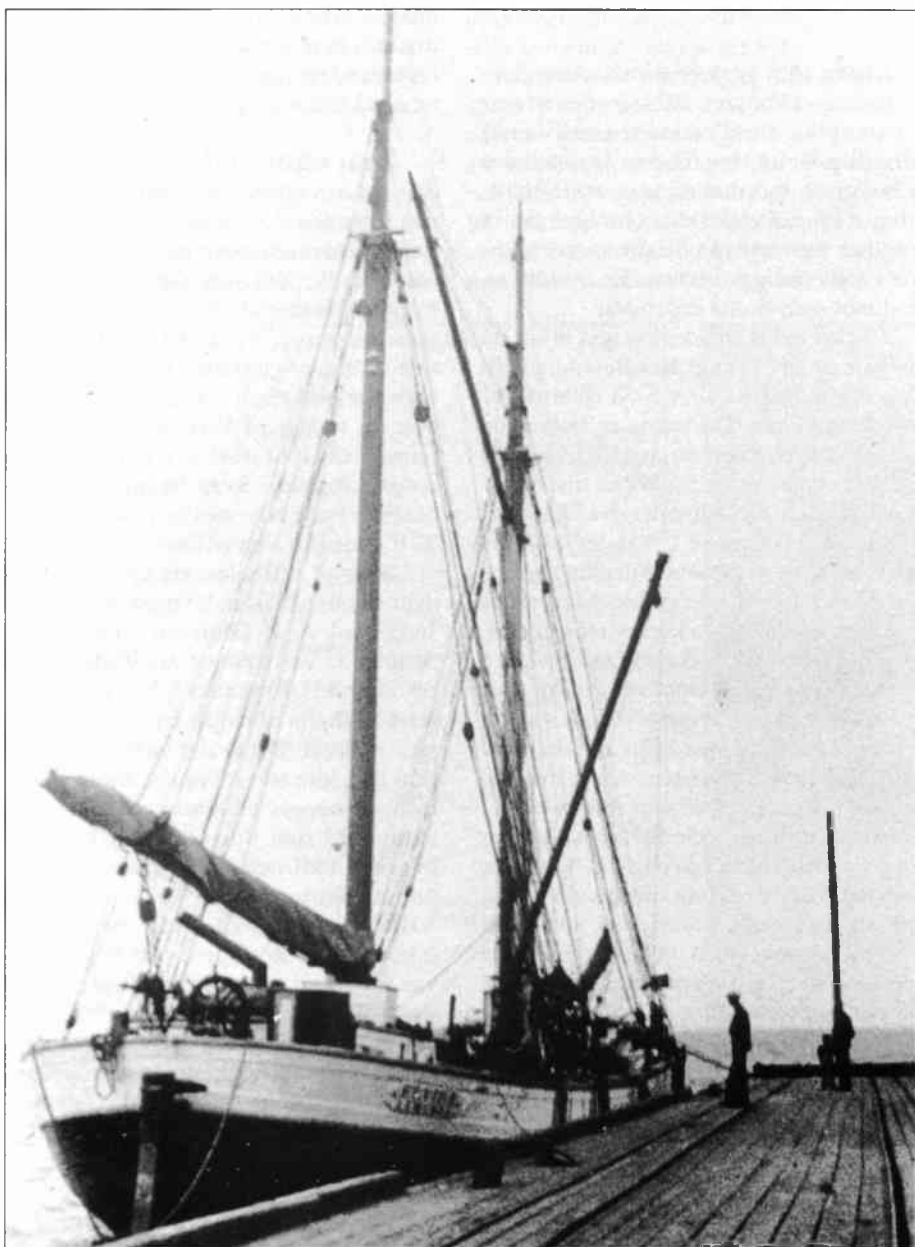
Den egna rederirörelsen

När rederirörelsen startade har inte kunnat fastställas. Men redan 1859 var en galeas **Norden** hemmahörande i Näs med A. P. Olofsson som redare och byggd i Husbyfjöl 1857. Slängan var en mindre, öppen 2-mastad seglare 10–12 meter lång, och lastande 15–25 ton. Finns närmare beskriven i Yngve Malmquists bok *De seglade på Vättern*. **Frid I Nord** fanns i Näs 1861 med A. P. Olofsson som redare. En slup **Svea** byggd i Arboga okänt är hade Näs som hemort 1863 med A. P. Olofsson som redare.

Galeasen **Wilhelm**, ett nybygge från Sjötorp om 63 läster, levererades till Näs 1865 med A. P. Olofsson som redare. Samma år var jakten **Carl-Viktor** hemmahörande i Lemunda och även slupen **Karl-Wilhelm** dök upp, byggd i Näs och på 7 nyläster. Det är det första nybygget från Näs som står att finna. Slupen hade troligen byggts på stranden, vilket var vanligt på den tiden. Slupen **Josefina** byggdes 1881 och 1882 reparerades sluparna **Neptunus** (rn 2374) och 1884 **Valkyrian** (rn 2366). Båda var tidigare inköpta från Roslagen, och **Walkyrian** var förbyggd redan 1871. Slupen **Elida** (rn 2457) byggdes vid Kärrsby okänt år, en plats söder om Lemunda, och reparerades 1883 av skeppsbyggmästaren August Engdahl, Nedra Lid. Galeasen **Hertigen** fanns i Lemunda 1891 med J. W. Holmberg som befälhavare, ingen redare namngiven. Nästa nybygge från Sjötorp blev galeasen **Elvira** (rn 238), som levererades 1892 till A. P. Olofsson. Samma år inregistrerades galeasen



Målning av slupen *Walkyrian* av Lemunda. Foto: Gustav Svensson.



Elvira av Lemunda vid Huskvarna brygga före 1935. Foto från Ingmar Sahlén.

Maria-Sofia (rn 280), men nu på sonen Johan Fritiof Olofsson, (Friden) som redare och hemort Näs.

Nu hade Olofsson börjat skaffa större tonnage och då den lilla hamnen vid Klinten på Näs marker blev för trång, byggdes en ny utlastningskaj vid Lemunda, lite söder om Klinten och med plats för 2 båtängder, senare 3, då en träbrygga tillbyggdes. I december månad 1894 inköptes galeasen **Otto** (rn 939) från Sjötorps varv. Samma år på hösten inköptes skonaren **Wettern** (rn 2365) och inregistrerades i januari 1895. I början på 1900-talet fanns en galeas **Vålberg** hemmahörande i Lemunda med J. W. Holmberg som befälhavare, ingen redare är angiven. Ångfartyget **Wettern I** (rn 2443) inköptes i januari 1914 och omdöptes till **Lemunda** med Alfred Olofsson som redare.

Med det större tonnaget kunde exportprodukterna seglas direkt utan omlastningar, vilket alltid varit ett problem. Nu seglades glassand, gjuterisand, kvarnstenar och stenkross till bl a **Lovisa** och **Valko** i Finska viken, och **Raumo** uppe i Bottenviken. Galeasen **Elvira** seglade mycket sand till Dals Bruk på Åland. För återlast fick fartygen ibland gå till Ryssland och lasta aspvirke för tändsticksfabrikerna i Jönköping och Tidaholm. Aspvirket till Tidaholm lossades i Hjo för vidare befordran per järnväg.

Jönköpingsposten berättar om detta i augusti 1895:

”Den 28/5 strandade vid Visingsös norra udde galeasen **Karl-Johan** befälh. Gottfrid Jansson, redare Axel Giöbel Harge. Samma afton strandade skonerten **Wettern** på resa Ryssland-Jönköping med last av aspvirke vid Visingsös södra udde, men båda flottogs följande dag av ångaren **Guldkroken**.”

Mycket sand och stenprodukter seglades också inom landet, till Lidköping och andra orter vid Vänern och via Säffle Kanal. Det levererades sand till Surte Glasbruk vid Göta Älv. På ostkusten transporterades sand till Västervik och Södertälje samt i Mälaren till Fittja och Köping. När Thunbolaget vid Vänern var småtonnagerederi kunde deras fartyg få sand som returfrakter om de varit i Vättern och lossat cement från Hellekis eller salpeter från Norge. Det lilla motorfartyget **Rex** fick ofta en sandlast till Lidköping, sedan hon lossat sin cementlast i Linköping. Galeaserna **Augusta** av Skärhamn och **Irene** av Gullholmen fick också en eller annan last till Götaverken i Göteborg eller Fredrikstad i Norge.

Vintern 1916-1917 byggdes slupen **Elida** om till sandsugningsfartyg, Hon sög upp sand inne i viken mellan Klinten och Lemunda och vid lastkajen där det lätt grundade upp. Hösten 1919 var **Elida** så sur och tung så att hon såldes. I stället

inköptes en **Kinda** kanalpråm som ombyggdes till sandsugningsfartyg och fick namnet **Noak**, men blev ej registrerad.

I juni månad 1897 inköptes passage-rångaren **Polstjernen** (3472) som sattes i trafik mellan Motala och Askersund och mellanliggande hamnar och bryggor. Fartyget avyttrades 1906, och i stället inköptes ångaren **Frey** (2687) som gick samma trade. Ibland gjorde ångaren en avstickare till Vadstena, och ibland gick den även lusturer. **Frey** trafikerade linjen fram till 1929 då den såldes. Vågarna hade då blivit så iordningställda att bussar hade blivit ett bättre alternativ för samfärdsel.

Galeasen **Valkyrian** såldes i juni 1959. Skepparen fick istället överta befälet i skonerten **Fanny** något år innan även hon lades upp. **Fanny** blev den sista av lemunda skutorna. År 1961 såldes hon för att bli lustfartyg. Under åren 1964–1966, seglade m/f **Gullmar** sand från Baskarp till Lemunda. Men när skepparen på **Gullmar** blev sjuk och fick lägga upp båten över togs sandtransporterna av m/f **Hjelmaren** fram till hösten 1968. Därefter gjorde sandsugningsfartygen **Sandie** och **Björn** några sandtransporter till Hammars glasbruk under åren 1969–1972. Nu hade bilarna tagit över de mesta sand- och krosstentransporterna, samt glassanden till Hammar och Limmareds glasbruk.

Den 30 juni 1996 upphörde rörelsen. Glasbruket i Hammar var nerlagt, och Limmareds glasbruk importerade sin sand från Belgien. Numera är det bara Ahlsell Mineral och Naturvårdsverket som kivas om hur markerna ska återställas.

En epok har gått i graven.

FARTYGSREGISTER

Elida, slup, (2457)

Fartyget är av furu och ek på kravel byggt och år 1883 vid Kårsby i Motala socken i Östergötlands län förbyggt av A. P. Pettersson samt uppmätt i Vadstena den 7 augusti 1883 till 31,37 ton. Dimensioner: 14,81x5,02x2,06 meter.

Certifikat den 19 mars 1895. Hemort: Motala Verkstad. Tillhör rederi med flera delägare och till huvudredare är utsedd förmannen Carl August Palmqvist (ägare till 1/2-part) och bosatt vid Motala Verkstad, Johan Forsberg i Medevi befälhavare.

Certifikat den 18 november 1905. Hemort: Berg. Tillhör slussinspektoren Ivar Kraft, bosatt i Berg. Reinhold Hialm, bosatt i Gustafslund i Wreta Klosters socken, befälhavare.

Certifikat den 1 augusti 1910. Hemort Motala. Tillhör Verkstadsaktiebolaget Fredrik Persson vid Motala Verkstad,



Ombord i **Elvira** av Lemunda år 1929. Skepparen Viktor Ström och bästeman, sonen Sven Ström. Foto från Yngve Malmqvist.

som köpt **Elida** för 1 200 kronor den 19 april 1910.

Den 4 december 1916 blev Lemunda ny hemort för slupen sedan AB Lemunda Sandstensbrott, Motala, köpt den av A. F. Persson för 1 325 kronor. "Någon befälhavare finnes ej på fartyget, då samma ej användes i trafik, utan endast begagnas vid sanduppsugning strax vid land". Detta anmäldes av Gustaf Olofsson för AB Lemunda Sandstensbrott.

Styrelsen för Aktiebolaget utgjordes 1916 av Gustav Olofsson, Friden Olofsson och Herman Almborg, samtliga aktieägare i bolaget. Certifikat den 22 december 1919. Slupen **Elida**. Hemort Motala. Tillhör handelsbolaget Bisp-motala Säg & Tegelbruk, Jacob Henricson & C:o. Befälhavare Johan Gustafsson, Bisp-motala, Motala. Fartyget hade in-

köpts från Lemunda för 3 200 kronor den 2 april 1919.

Redaren, Jacob Henricson, anmälde den 21 februari 1924 att segelslupen **Elida** blivit oduglig för fraktfart och låg som vrak, och under upphuggning vid Bisp-motala Tegelbruks bryggja. Avförd 1924.

Elvira, galeas, (238), signal JBHD / SJEW

Fartyget är byggt 1892 i Sjötorp av ek och fur på kravel samt uppmätt i Vadstena den 14 maj 1892 till 75,29 ton. Dimensioner: 21,35x6,39x2,52 meter.

Certifikat den 28 juni 1892. Hemort: Lemunda. Tillhör hemmansägare Anders Petter Olofsson, bosatt i Lemunda i Motala socken. Gustaf Adolf Läck i Brunnsvik befälhavare. Byggt vintern och våren 1892 av Sixten Groth för herr



Elvira 1934. Till vänster skeppare Hultbergs fru och dotter. Till höger Gustav Svensson, som seglade bästeman tre månader 1934, och hans hustru Elsa. Gustav är idag inne på sitt 92 levnadsår och med utomordentligt minne! Flickan på bilden är idag 77 år.

A. P. Olofssons i Lemunda räkning enligt bilattest daterad Sjötorp den 16 juni 1892. År 1896 skedde befälhavarbyte till Gustaf Larsson i Askersund.

Certifikat den 20 maj 1899. Tillhör rederi med flera delägare och till huvudredare är utsedd inspektoren Friden Olofsson i Lemunda.

Certifikat den 11 december 1901. Tillhör AB Lemunda Sandstensbrott. Fartyget övergick detta år genom köp från inspektoren Johan Friden Olofsson och medredare till AB Lemunda Sandstensbrott, vars styrelse utgjordes av inspektoren Johan Friden Olofsson, numera bosatt i Näs, nämndemannen Alfred Conrad Olofsson, bosatt i Djurhälla samt riksdagsmannen Alfred Conrad Olofsson, bosatt i Åwik inom Askersunds socken. Gustaf Larsson fortfarande befälhavare.

Ommätt i Jönköping den 24 april 1903 till 70,70 ton.

1911 valdes till huvudredare disponenten Olof Fahlén i Lemunda samt till befälhavare Carl August Gustafsson från Udenäs.

1916 försågs fartyget med hjälpmaskin, en råoljemotor om 22/24 hk.

Ommätt i Lidköping den 29 juni 1916 till 62,32 ton. Ny befälhavare 1917 V. Ström (Lemunda Sandstensbrott beviljats registrering den 4 december 1899 av Kungliga Patent och Registreringsverket).

1932 är Oskar Hultberg från Lemunda antagen till befälhavare.

Certifikat den 24 april 1935. Hemort: Brandstorp. Segelfartyget med hjälpmaskin (galeasen) **Elvira**. Tillhör rederi med flera delägare och till huvudredare är utsedd skepparen Eric Johan Magnusson, bosatt i Bergsåter i Brandstorps socken. Carl Johan Magnusson i Sjövik befälhavare. Köpt från Lemunda den 8 april 1935 för 18 000 kronor.

Carl Jakob Magnusson i Sjövik ny huvudredare 1940.

1944 antogs Arne Karl Olof Magnusson, Hjo till ny befälhavare.

Ommätt i Lidköping den 2 september 1947 till 62,81 ton.

Certifikat den 13 februari 1953. Segelfartyget med hjälpmaskin, galeasen **Elvira**. Hemort: Brandstorp. Tillhör skepparen Arne Karl-Olof Magnusson, bosatt i Hjo och föres av honom själv. Köpt för 60 000 kronor den 17 januari 1953.

Fartyget under befäl av Arne Karl-Olof Magnusson och med en besättning bestående av en bästeman och en jungman vattenfylldes och sjönk den 12 september 1956 nära Ulvöarna, Norra Bottenhavet på resa Baskarp-Luleå med gjutsand. Sjöförklaring avgavs inför rådhusrätten i Stockholm den 20 september 1956. (Sakredogörelse, 5 sidor, vid fartygsakten).



Elvira efter försäljning till Brandstorp. Detalj ur vykort.

Fanny, slup/skonare, (2337), signal JFHF

Byggd 1889 vid Sjötorp av Sixten Groth av ek och furu på kravel samt uppmätt i Vadstena den 5 augusti 1889 till 46,66 ton. Dimensioner: 16,50 x 5,95 x 2,41 meter.

Certifikat den 18 januari 1895. Hemort Sättra bruk. Tillhör rederi med flera delägare och till huvudredare är utsedd bruksägaren Wilhelm Wallin å Sättra bruk i Udenäs socken. Frans Andersson i Harge befälhavare.

Certifikat den 24 april 1896. Hemort Näs. Tillhör Lantbrukaren Anders Petter Olofsson, bosatt i Lemunda. August Engdahl i Nedra Lid befälhavare. Skutan inköptes till Lemunda den 19 december 1895 för 4 000 kronor.

Certifikat den 20 maj 1899. Hemort Lemunda. Tillhör rederi med flera delägare och med Inspektoren Friden Olofsson som huvudredare och ägare till 1/9-del i fartyget.

Certifikat den 11 december 1901. Hemort: Lemunda. Tillhör AB Lemunda

Sandstensbrott. Förbyggd 1916 och ommätt den 7 augusti detta år i Lidköping till 40,02 ton. Försedd med hjälpmotor, en råoljemotor om 12/14 hk. Certifikat den 18 maj 1926. Hemort Lemunda. Motor-skonerten **Fanny** tillhör AB Lemunda Sandstensbrott. Carl Emil Karlsson i Lemunda befälhavare. Ommätt i Lidköping den 15 april 1926 till 39,51 ton och omtacklad till skonert i Sjötorp samma år.

Certifikat den 22 juni 1961. Segelfartyget med hjälpmaskin, skonerten, lustfartyget **Fanny**, hemort Linköping. Tillhör disponenten Tore Sandblom, vilken köpt fartyget från Lemunda Sandstensbrott den 18 maj 1961 för 8 000 kronor. Nu lustfartyg.

Såld den 1 augusti 1963 till Clas Buring (2/3-delar) och finske medborgaren och leg läkaren R. H. Karström (1/3-del) för 20 000 kronor.

Certifikat den 14 juli 1964. Segelfartyget med hjälpmaskin, skonerten, lustfartyget **Fanny**. Hemort Linköping. Tillhör rederi med flera delägare och



Fanny av Lemunda i Motala. Vykort ur KMVK:s/Länspumpens arkiv.



Fanny på sin ålders höst vid Gryts brygga. Foto: Örjan Kronvall den 14 juli 1966.

med med kand Clas Buring som huvudredare.

Certifikat den 31 augusti 1968. Hemort: Stockholm. Lustfartyget **Esperanza**, ex **Fanny**, redare skeppsmäklaren Bertil Gennert i Stockholm. Tillhör inspektör Kjell Nordström i Farsta, som köpt fartyget den 20 september 1968 och den 29 oktober sålde det till Gennert för 22 500 kronor. Fartyget låg då i torrdocka i Söderköping.

Certifikat den 9 april 1969. Hemort Stockholm. Lustfartyget **Rebecka**, tillhör skeppsmäklaren Bertil Gennert. Nils Gustaf Hallberg i Huddinge befälhavare Bildemontör P. E. Albrechtsson c/o Kalmar Läns Bilpress i Smedby köpte fartyget den 20 juni 1970 för 500 kronor och hemorten blev Kalmar. Säljare var Norjesunds Hamnförvaltning. Fartyget hade blivit liggande i Norjesund efter att där ha sökt nödhavn på grund av hårt väder och läcka på oljerör till hjälpmaskin och ägaren i Stockholm hade sedan dess inte hört av sig. Skutan hade mer eller mindre betraktats som vrak och hade varit till hinder i hamnen. Hamnförvaltningen i Kalmar meddelade den 7 februari 1974 att hamndirektionen i Kalmar köpt motorseglaren **Fanny** (!) på exekutiv auktion i Kalmar under år 1973 och att hon hade skrotats. Sedan rigg, däck, maskin och övriga löstagbara föremål avlägsnats hade fartyget dumpats i ett utfyllningsområde i Kalmar hamn.

Maria Sofia, galeas, (280), signal JBKG

Fartyget är byggt på okänd ort och år 1885 vid Södra Garn i Älvsborgs län förbyggt av ek och fur på kravel av varvsägaren J. A. Svensson samt uppmätt i Göteborg den 17 juni 1886 till 88,83 ton.

Dimensioner: 21,40x6,46x2,95 meter. Certifikat den 8 augusti 1892. Hemort: Lemunda. Tillhör rederi med flera delägare och till huvudredare är utsedd inspektören Johan Frithiof Olofsson, (ägare till 1/4-del) och bosatt i Lemunda. Anders Gustaf Andersson i Motala befälhavare (ägare till 1/2-part). Den tredje delägaren var A. P. Olofsson, ägare till 1/4-del. (Inspektören Johan Frithiof Olofsson lärer alltid teckna sig och äfven kallas Friden Olofsson.)

Fartyget hade förbyggt 1885 för godsägaren C. W. Espings i Hammarsten räkning av varvsägaren J. A. Svensson, kvartermannen Olof Pettersson och timmermannen August Persson.

Fartyget övergick 1896 till ett rederi i Njutångers socken i Gävleborgs län med skepparen Jonas Sundberg i Iggesund som huvudredare och befälhavare. Hemort Njutånger.

Ommätt i Sundsvall den 17 juni 1895 till 82,82 ton.

Certifikat den 18 maj 1908. Tremastskonerten **Maria Sofia**. Senast förbyggt 1908 på Iggesunds slip till 3-mastskonare. Tillhör rederi med flera delägare och med skepparen Jonas Sundberg som huvudredare och befälhavare.

Ommätt i Hudiksvall den 9 maj 1908 till 117,41 ton. Dimensioner 27,35x7,2x 2,67 meter.

Hemortsförändring till Stockholm 1916 och fartyget äges nu av ett rederi med Carl Axel Hedin som huvudredare och är försett med en 25 eff hk hjälpmotor. Karl Eurenium Eriksson, bosatt i Marma by, Vätö socken, befälhavare. Ommätt i Stockholm den 26 juni 1916 till 107,1 ton.

Den 25 februari 1919 blev Gävle ny hemort för fartyget och ett rederi där med skepparen Carl August Johansson,

bosatt i Bomhus, Gävle stad, som huvudredare och befälhavare (ägare till 27/76-delar).

Den 17 januari 1922 sattes fartygets värde till 12 000 kronor.

Den 13 september samma år uppgavs hemorten vara Stockholm men ägd av partrederiet Carl August Johansson i Bomhus (10 delägare). Denne var tillika skutans befälhavare.

Den 20 november 1923 strandade **Maria Sofia** vid SV udden av holmen Löfgrund i Gävlebukten på resa Köpenhamn-Viggbyholm med trä och under befäl av C. A. Johansson. Det rådde ONO storm med klart väder. Efter strandningen övergavs fartyget av besättningen. Under den följande natten har fartyget troligen flutit av grundet eftersom det vid dagens ljus följande morgon låg på grund vid Furuvik på södra sidan av bukten. Skutan blev sedermera inbärgad till Gävle och kondemnerades den 2 februari 1924. Orsaken till olyckan angavs vara misstag vid navigeringen. (Ur Sjötekniske konsulentens memorial vid fartygsakten samt besiktningssinstrumentet).

Maria Sofia låg vid besiktningen vattenfylld, rodret var borta och akterspegeln var så gott som fullständigt utslagen. Bogsprötet var avbrutet och däckat uppbräckt på flera ställen samt brädgångar och däckshus hårt skadade. Mesanmasten hade kapats, gått ur spår och fallit föröver, stormasten avbruten, fockmasten likaledes avbruten m m.

Neptunus, slup, (2374)

Fartyget är byggt av furu på kravel och förbyggt år 1882 i Motala av ek och furu på kravel. Uppmätt i Vadstena den 5 maj samma år till 29,15 ton. Dimensioner 13,94x4,5 x2,02 meter.

Certifikat den 29 januari 1895. Slupen **Neptunus** tillhör hemmansägaren Anders Petter Olofsson, bosatt i Lemunda.

Johan Reinhold Gustafsson i Näs befälhavare.

Neptunus förbyggdes av skeppsbyggmästaren August Engdahl och timmermannen A. G. Pettersson men fartygets byggnadsort och byggnadsår har ej kunnat utrönas.

Certifikat den 4 april 1896. Slupen **Neptunus** tillhör fanjunkaren Carl Johan Nyman, bosatt i Askersund, som också är fartygets hemort. Gottfrid Jansson i Harge befälhavare.

C. J. Nyman hade köpt slupen för 500 kronor den 8 december 1895 av A. P. Olofsson.

Certifikat den 5 november 1902. Hemort: Harge. **Neptunus** tillhör ingenjör Axel Giöbel, bosatt i Harge. Fartyget

genomgick samma år förbyggnad i Harge av Carl Viktor Isaksson och dräktheten förändrades till 26,88 ton. Axel Isaksson i Harge befälhavare, 1911 avlöst av Albin Pettersson i Harge, vilken i sin tur avlöstes 1915 av Frans Oskar Dufva i Motala.

Certifikat den 23 februari 1918. Slupen **Neptunus**. Hemort: Rödesund. Tillhör grosshandlanden Axel Kindbom, bosatt i Rödesund. Hjalmar Vigerell i Udenäs befälhavare. Inköpt den 27 juli 1917 för 2 500 kronor.

Den 11 maj 1921 anmälde A. Kindbom i Karlsborg att slupen **Neptunus** var kasserad och upphuggen.

Otto, galeas, (939) signal JCGM / SJNU

Till registrering den 16 februari 1894.

Hemort: Sjötorp. Byggt i Sjötorp 1893 av ek och furu på kravel för varvsdisponentens Sixten Groth i Sjötorp räkning.

Uppmätt till 94,94 ton. Dimensioner 23,96 x 6,40 x 2,68 meter. Ommätt i Lidköping den 12 juni 1895 till 89,48 ton.

Certifikat den 14 april 1896. Galeasen **Otto**. Hemort: Näs. Tillhör rederi med flera delägare och till huvudredare är utsedd lantbrukaren Friden Olofsson i Lemunda (ägare till 1/3-del). Anders Gustaf Andersson befälhavare (ägare till 1/3-del). Återstående 1/3-del ägdes av lantbrukaren Anders Peter Olofsson, bosatt i Lemunda. Söld av Sixten Groth till dessa tre personer för 9 000 kronor när det var liggande i Göteborg.

1899 ändrades hemorten till Motala sedan A. P. Olofsson och Friden Olofsson den 28 februari d å sålt sina andelar i **Otto** till förutvarande skepparen i fartyget, A. G. Andersson och handlanden Anton Strömberg.

Den 6 februari 1908 såldes fartyget till ett rederi i Ljugarn på Gotland med Edv. Odin som huvudredare.

Certifikat den 8 april 1914. Hemort: Påskallavik. Tillhör skepparen Carl Viktor Uddenberg, som själv för sitt fartyg. Den 26 juni s å antas skepparen Albert Svensson i Häggemåla, Ålems socken, till befälhavare (senare boende i Timmernabben).

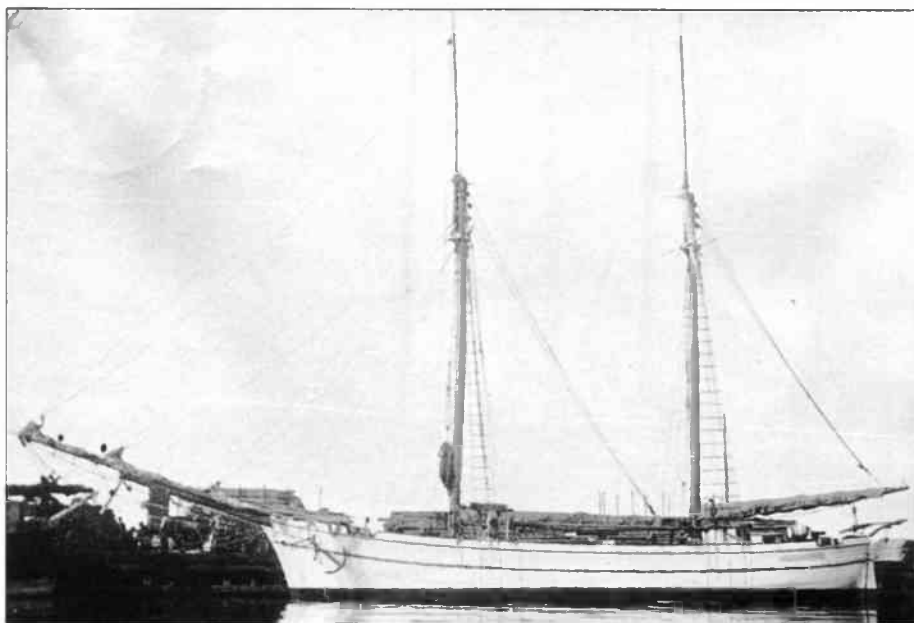
Certifikat den 24 mars 1915. Hemort: Påskallavik. Tillhör änkan Anna Sofia Uddenberg. Den 9 december 1916 förvärvade Albert Svensson 1/3-del i fartyget för 2 500 kronor.

1925 försågs **Otto** med motormaskineri om 40 hk och förändrades därmed från segelfartyg till segelfartyg med hjälpmaskin.

Befälhavarbyte till Arthur Jonsson i Ålem 1930.

Ommätt i Oskarshamn den 4 mars 1925 till 81,70 ton.

Ernst Möller i Timmernabben befälhavare 1931.



Otto, byggd i Sjötorp 1893. Foto från Tore Olsson.

Certifikat den 8 december 1945. Hemort: Oskarshamn. Segelfartyget med hjälpmaskin, galeasen **Sagur** (ex. **Otto**) tillhör sjökaptenen Sture Emanuel Rimén i Oskarshamn. Namnbyte till **Sagur**. Arne Ragnar Nilsson befälhavare 1945. Rimén hade köpt fartyget den 1 december samma år för 23 000 kronor av Axel Uddenberg i Påskallavik och Albert Svensson i Timmernabben och låg vid köpet upplagd i Oskarshamn.

Certifikat den 23 januari 1946. Hemort: Oskarshamn. Tillhör S. E. Rimén och föres av honom själv. Nu omtäcklad till skonert.

Förolyckad den 6 november 1948 under sikte av Landsorts fyrsken på resa från Kappelshamn till Oskarshamn med 175 ton kalksten. Det rädde västlig vind, styrka 5, med grov sjö varvid fartyget sprang läck. Under morgontimmarna gick besättningen (4 man) ombord på en flotte hoptimrad av tomfat och bräder av bästemannen sedan livbåten förlorats dagen innan.

Några minuter efter sjösättningen av flotten gick **Sagur** till botten. Natten mellan den 7 och 8 november kantrade flotten, varvid befälhavaren och de båda danskarna så småningom drunknade. Bästemannen lyckades ta sig upp på flotten igen och drev i land vid Svarfvarhuk på Gotlands västkust den 8:e vid 4-tiden på morgonen. Han påträffades krypande och i mycket utmattat tillstånd av några kalkbruksarbetare, vilka snarast möjligt lyckades få honom transporterad till sjukhus.

En alldeles för tung underlast i ett 55 år gammalt träfartyg, i förening med dåligt väder, var orsak till att skutan sprang läck.

Sjöförklaring tillsammans med fartygsakten.

Valkyrian, slup / galeas, (2366)

Fartyget är byggt av furu på kravel och förbyggt år 1884 vid Näs i Östergötlands län av ek och furu på kravel samt uppmätt i Vadstena den 16 augusti samma år till 29,09 ton. Dimensioner 15,65x4,62x1,78 meter. Till registrering den 29 januari 1895. Hemort: Lemunda. Tillhör hemmansägaren Anders Petter Olofsson, bosatt i Lemunda. August Engdahl i Nedra Lid i Vestra Ny socken befälhavare. Slupen förbyggdes 1884 av skeppsbyggmästaren August Engdahl och timmermannen A. G. Pettersson. Byggnadsort och byggnadsår har inte kunnat utrönas.

Certifikat den 26 maj 1899. Hemort: Lemunda. Tillhör rederi med flera delägare och med inspektoren Friden Olofsson, bosatt i Lemunda, som huvudredare. Gustaf Svensson i Brunsvik befälhavare.

Ommätt i Lidköping den 5 september 1896 till 26,96 ton.

Certifikat den 11 december 1901. Hemort: Lemunda. Tillhör Aktiebolaget Lemunda Sandstensbrott i Lemunda. År 1909 är skepparen August Viktor Ström ny befälhavare.

Certifikat den 8 mars 1919. Motor-galeasen **Valkyrian**. Hemort: Lemunda. Tillhör AB Lemunda Sandstensbrott. Carl Emil Carlsson i Lemunda befälhavare. Undergick hösten 1918 en mindre ombyggnad vid Sjötorps varv, omriggades till galeas och fick en råoljemotor om 20 eff hk insatt.

Ommätt i Lidköping den 11 november 1918 till 27,61 ton.

Karl Oskar Hultberg i Lemunda blev ny befälhavare 1923.

Sven Folke Ström i Lemunda befälhavare 1932.

Söld den 17 juni 1959 från Lemunda



Valkyrian förbyggdes 1884 vid Näs. När och var hon byggdes är inte känt. Notera den för väner- och vätterskutor så typiska akterspegeln. Foto från Tore Olsson.

till fru Annie Orrekrans (f d Aronsson) i Älvsjö för 6 000 kronor, som den 31 juli samma år sålde skutan vidare till Erik Markester i Huddinge för 3 000 kronor.

Fartyget köptes 1959 av verkmästaren Erik Markester i Huddinge som bad om avregistrering eftersom fartyget skulle byggas om till lustfartyg för att sedan anslutas till kryssarklubben.

Den 11 augusti 1959 sålde Markester (byte mot motorbåt, värd ca 10 000 kronor) till båtbyggaren Stig Ekberg (för AB *Valkyrian*) i Spånga.

Certifikat den 18 december 1961. Segelfartyget med hjälpmaskin, galeasen, lustfartyget *Valkyrian* tillhör rederi med flera delägare och med Brita Petersson, bosatt i Sala, som huvudredare. Fartygets hemort Västerås. Det var Folke Pettersson och ingenjör Göran Flyxe som ombud för sina hustrur, Brita Petersson och Ingalill Flyxe köpte skutan den 19 mars 1961. Certifikat den 10 februari 1969. Segelfartyget med hjälpmaskin, galeasen (lustfartyget) *Gelina* (ex *Valkyrian*) tillhör fotografen Hans Bertil Gehlin, bosatt i Sala, som köpt den 5 december 1969 för 200 kronor. Motorn 40 hk. Fartygets hemort: Västerås.

Nytt Certifikat den 24 juni 1969. Hemort Västerås. *Gelina* tillhör Fru Maj-Britt Lundin, bosatt i Sala. Köpt för 100 kronor den 23 maj 1969. Björn Henriksen tog hösten 1969 emot fartyget som gåva av fru Lundin. Den 1 september 1970 låg skutan förankrad i Sjötorp vid en sluss. Göta Kanalbolag i Motala anmälde den 16 april 1971 att lustfartyget *Gelina* förlit i Göta Kanal för något över ett år sedan och lämnades därvid vid kaj av besättningen. Efter diverse för-

handlingar med ägaren med anmodan att ta bort fartyget ur kanalen, överläts det utan ersättning åt Kanalbolaget att fritt förfoga över. Då fartyget inte var sjövärdigt har en upphuggning varit den enda tänkbara åtgärden.

Avförd ur registret den 6 maj 1971.

Wettern, skonare, (2365)

Byggd 1886 vid Sjötorp av ek och fur på kravel samt uppmätt i Kalmar den 10 april 1891 till 143,66 ton. Dimensioner: 29,18x6,4 x3,06 meter.

Certifikat den 29 januari 1895. Hemort: Lemunda. Tillhör rederi med flera delägare och till huvudredare är utsedd Inspektoren Johan Frithiof Olofsson (ägare till 1/8-del), bosatt i Lemunda.

Anders Leonard Andersson i Motala befälhavare.

Bilbrev 77/1887. Byggd av Sixten Groth m fl.

Ommätt i Sundsvall den 12 juni 1895 till 138,01 ton.

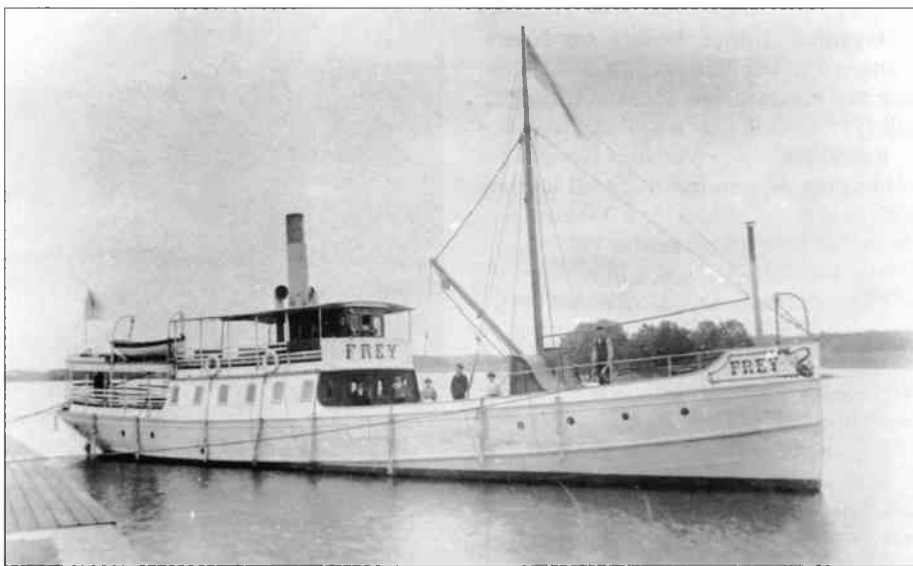
Carl Wilhelm Carlsson i Lagmansberga i Allhelgona socken befälhavare 1896. Han hade köpt A. L. Anderssons 1/4-del i fartyget den 21 mars s å. År 1899 såldes *Wettern* till ett rederi i Brantevik med Johan Anderberg som huvudredare och Olof Asp som befälhavare. Denne omkom genom drunkning och ersattes år 1900 med Nils Göransson.

Den 15 mars 1901 bildades ett nytt rederi i Brantevik med Håkan Andersson som huvudredare. Fartyget hade ropats in på auktion den 2 mars d å *Wettern* kantrade den 8 november 1910 i SO storm i höjden av Landsort på resa Uleåborg-Flensburg med trä. Vraket drev i land vid Utö i Stockholms skärgård och infördes till Stockholm i havererat tillstånd den 12 november. Skutan låg sedan uppdragen på Ekensbergs varvs slip och såldes på Stockholm stads Auktionsverk den 6 december 1910 till hotellvärden Knut Larsson för upphuggning.

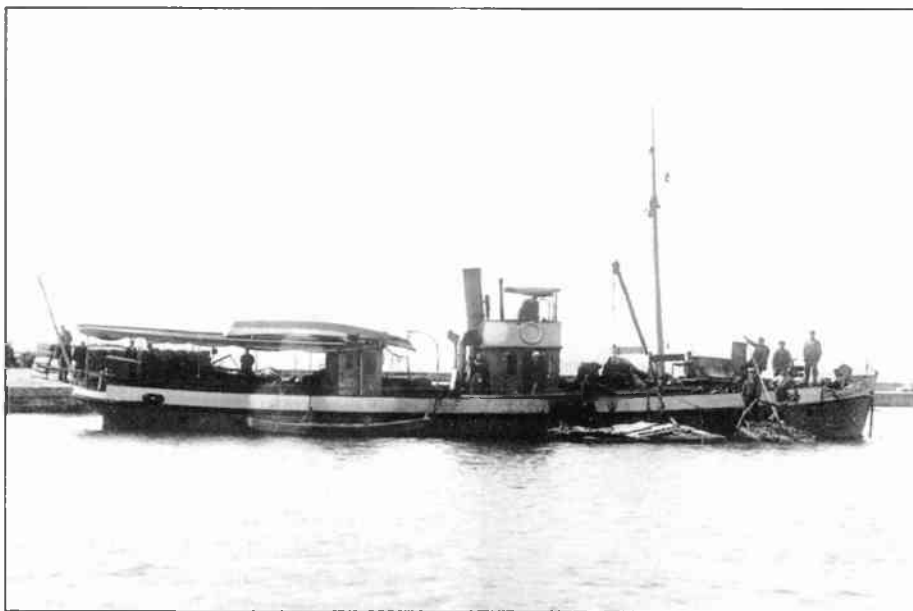
Frey, ångfartyg, (2687)

Ångfartyget *Torshälla*. (2687). Signal JFVM

Byggd 1870 i Stockholm av järn på klink samt uppmätt i Stockholm den 24 maj 1889 till 50,87 ton. Dimensioner: 25,60x4,68x2,04 meter. Certifikat den 24 maj 1895. Ångfartyget *Torshälla*. Hemort Stockholm. Tillhör Stockholms Transport och Bogserings AB. Är försedd med ångmaskin om 20 nom hk. Byggd av W Lindbergs Verkstads och Warvs AB och hette tidigare Östanå.



Ångfartyget *Frey* tillhörde Lemunda Sandstensbrott mellan 1906 och 1919. Foto från författaren.



En tidig bild av *Polstjernen*. Foto från Lasse Nilsson.

Certifikat den 3 juli 1900. Ångfartyget *Frey* (förut Torshälla). Hemort Stockholm. Samme ägare som i föregående certifikat. Namnändring till *Frey* beviljad den 18 maj 1900. Förlängd och reparerad vid Ekensbergs varv samma år. Nya dimensioner: 30,53x4,94x2,02 meter. Före reparationen värderad till 13 000 kronor och efter till 35 000 kronor.

Ommätt i Stockholm den 1 juni 1900 till 67,41 ton. Dimensioner: 28,98x4,80x1,93 meter.

Certifikat den 4 maj 1906. Ångfartyget *Frey*. Hemort: Lemunda. Tillhör Lemunda Sandstensbrott, vars styrelse utgöres av f d riksdagsmannen Gustaf Olofsson, bosatt i Åvik i Askersund, handlare Anton Olofsson samt f d lantbrukaren Alfred Olofsson. Per Adolf Törnqvist är utsedd till befälhavare. Lemunda Sandstensbrott har köpt *Frey* den 21 april 1906. Certifikat den 25 november 1919. Ångfartyget *Frey*. Hemort: Askersund. Tillhör Rederi AB Norra Vättern som köpt fartyget för 50 000 kronor av Lemunda Sandstensbrott den 22 juli 1919.

Rederi AB Norra Vättern i likvidation sålde *Frey* den 16 maj 1929 till kapten Johannes Kallén i Åbo för 6 000 kronor.

Avförd ur svenskt register 1929.

Polstjernen, skruvångfartyg, (3472)

Byggd 1863 vid Motala Mekaniska Verkstad av stål på klink och järnspant samt uppmätt till 23,89 ton.

Dimensioner: 23,97 x 3,80 x 2,20 meter.

Certifikat den 24 maj 1899. Ångfartyget *Polstjernen*. Hemort: Lemunda. Tillhör rederi med flera delägare och till huvudredare är utsedd inspektoren Friden Olofsson bosatt i Lemunda. Sju personer ingick i rederiet. E. Ahlman

befälhavare. Ångaren hade inköpts till Lemunda i juni 1897 från Kapten Nils Gustaf Zetterberg på Visingsö, som hade ägt den sedan våren 1895.

Protokoll hållet i Lemunda den 10 maj 1899 vid sammanträde med sterbhusdelägarna efter aflidne lantbrukaren Anders Peter Olofsson från Lemunda. I sterbhuset (änkan, fem söner och en dotter av vilka en son var avliden men efterlämnade barn) ingick fyra fartyg: galeasen *Elvira* om 75,29 reg.ton, slupen *Fanny* om 46,66 ton, slupen *Walkyrian* om 26,96 ton samt ångaren *Polstjernen* om 23,87 ton.

Polstjernen om 10 nom hk har å Motala Mek Verkstad under år 1898 samt 1899 genomgått en omfattande reparation såväl till skrov som maskin och pannan jämte delvis tillbyggnad. Det var ett

s k 4:e klassens fartyg, som fick ta 90 passagerare på kortare resor och i trängre farvatten må passagerarantalet ökas till 120. Rorgångaren Anders Gustaf Eriksson var befälhavare ombord.

Mätt i Vadstena den 20 juni 1898 till 23,87 ton.

Certifikat den 11 december 1901. Hemort: Lemunda. Ägare AB Lemunda Sandstensbrott. Karl Edvin Hjalmar Svensson, bosatt i Lilla Nyble i Kvillinge socken var befälhavare. Han hade 1891 avlagt examen i ångmaskinlära vid Navigationsskolan i Gävle.

Fartyget övergick den 14 april 1906 till Stockholms Transport och Bogserings AB.

Certifikat den 2 maj 1907. Hemort: Västerås. Fartyget tillhör sjökaptenen Ernest Gustaf Pettersson Munk, som själv för sitt fartyg.

1915 övergick ångaren till Västerås Tegel & Murbruks AB.

Certifikat den 28 juni 1916. Hemort: Västerås. Bogserångfartyget *Polstjernen* tillhör Västerås Tegel och Murbruks AB.

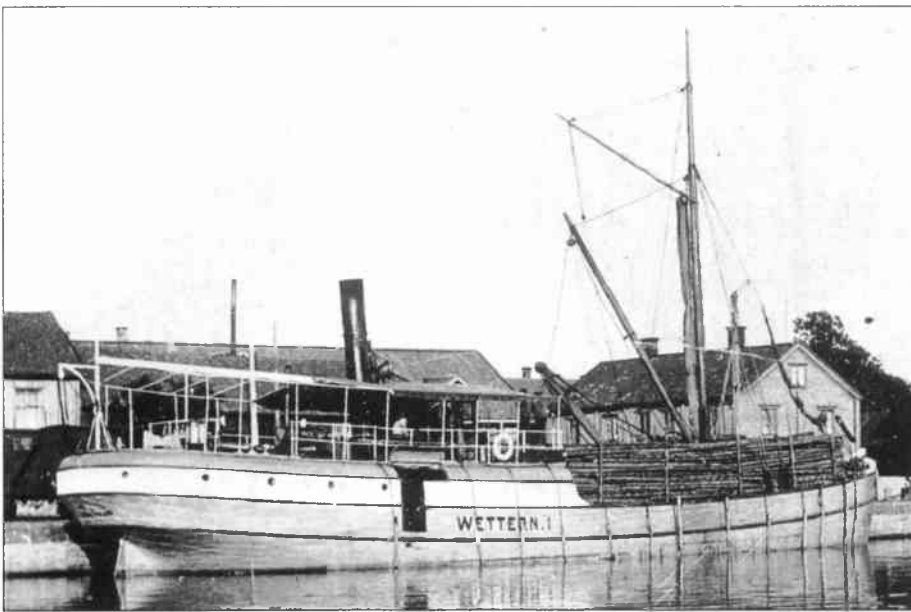
Certifikat den 6 april 1923. Motorfartyget *Alba* (f. *Polstjernen*). Hemort: Stockholm. Tillhör rederi med flera ägare och till huvudredare är utsedd fartygsbefälhavaren Johan Frithiof Ankarholm. Namnändring till *Alba* den 6 april 1923.

Certifikat den 15 februari 1926. Motorfartyget *Kolviks Ångsäg*. Hemort Värmdö. Namnändring till *Kolviks Ångsäg* den 15 februari 1926. Drabbad av eldsvåda den 11 oktober 1924 varefter det brandskadade skrovet såldes den 5 augusti 1925 till Ideals Svetsningsverkstad, Smedsudden i Stockholm för 2 000 kronor.

Mätt i Stockholm den 1 juli 1925 till 22,77 ton.



Polstjernen i ett något "moderniserat" utförande. Foto från Tomas Johannesson.



Wettern I av Askersund döptes strax efter försäljningen till Lemunda om till Lemunda.

Certifikat den 24 mars 1927. Motorfartyget **Kolvik**. Hemort Linköping. Namnändring till **Kolviks Ångsåg** den 24 mars 1927. Tillhör rederi med flera ägare och med motorskötaren Hjalmar Robert Carlsson som huvudredare. Carl Sigurd Andersson i Dalängen i Horns socken befälhavare. Ommätt i Norrköping den 7 maj 1927 till 26,68 ton.

Certifikat den 29 februari 1928. Motorfartyget **Kolviks Ångsåg**. Hemort Söderköping. Tillhör skepparen Karl Arvid Högström därstädes, Han hade köpt fartyget för 4 350 kronor den 10 december 1927.

Den 18 november 1931 anmäldes att motorfartyget **Kolviks Ångsåg** under den gångna sommaren nedskrotats i Söderköpings skeppsdocka.

Wettern I, skruvångfartyg, (2443), signal JFLV

Byggd 1873 vid Motala Verkstad av furu på kravel samt uppmätt i Vadstena den 9 juli 1881 till 112,78. ton. Dimensioner 29,50x6,17x3,24 meter. Lastångare och slättoppad skonert. Försedd med en 30 nom hk ångmaskin. Byggdes som ångfartyget **Wettern** för Askersunds Ångfartygs Bolag (numera kallad **Wettern I**) vilket intygades från Motala Verkstad den 3 december 1894.

Certifikat den 8 mars 1895. Hemort: Askersund. Tillhör rederi med flera delägare och med stadsfogden Otto Setterberg, bosatt i Askersund som huvudredare.

Certifikat den 28 oktober 1904. Hemort Askersund. Ångfartyget **Wettern I** tillhör Askersunds Ångfartygsaktiebolag. Samuel Öberg i Hagalund i Undenäs socken befälhavare.

Ommätt i Lidköping den 1 april 1910 till 90,05 ton.

Certifikat den 12 januari 1914. Hemort Lemunda. Ångfartyget **Wettern I**. Tillhör AB Lemunda Sandstensbrott. Befälhavare sjökapten Per Adolf Törnqvist i Stockholm "hvilken under de senaste 8 åren innehåft befälhavarplatsen å bolagets ångare **Frey**".

Certifikat den 17 februari 1914. Ångfartyget **Lemunda**. Hemort: Lemunda. Tillhör AB Lemunda Sandstensbrott. Alfred Olofsson bad om namnändring till **Lemunda** eftersom förre ägaren hade ett fartyg med namnet **Wettern II** samt

ett under byggnad som är ämnad benämnas **Wettern I**. Skruvångfartyget **Lemunda** ommätt i Lidköping den 24 april 1915 till 91,37 ton.

Certifikat den 13 mars 1916. Ångfartyget **Pauline** (f. **Lemunda**). Hemort: Vaxholm. Tillhör fabrikör Carl Svensson i Vaxholm, som inköpt fartyget från Lemunda den 1 mars 1916. Priset ej angivet.

Rederiet Carl Svensson i Vaxholm anmälde den 30 maj 1917 att ångaren **Pauline**, ex **Lemunda** blivit sänkt av tyska sjöstridskrafter ca 20 mil vestvart om Raumo kl 01.45 f m den 19 maj 1917. Fartygshandlingarna och certifikatet hade beslagtogs av tyskarna. Sänkningen utfördes av en tysk ubåt, vars chef dessförinnan förklarar att hela lasten, bestående av 230 ton styckegods, utgjorde krigskontraband.

Paulines besättning, 10 män och 2 kvinnor sattes ombord på ett annat fartyg, innan det senare sänktes. Före sänkningen, som skedde i två etapper med sprängladdningar, hade **Paulines** besättning satts ombord på det uppbringade svenska ångfartyget **Lizzie** som tillsammans med två andra uppbringade svenska fartyg avgick till Libau. Kom senare undar jagareeskort till **Swinemünde** den 25 maj.

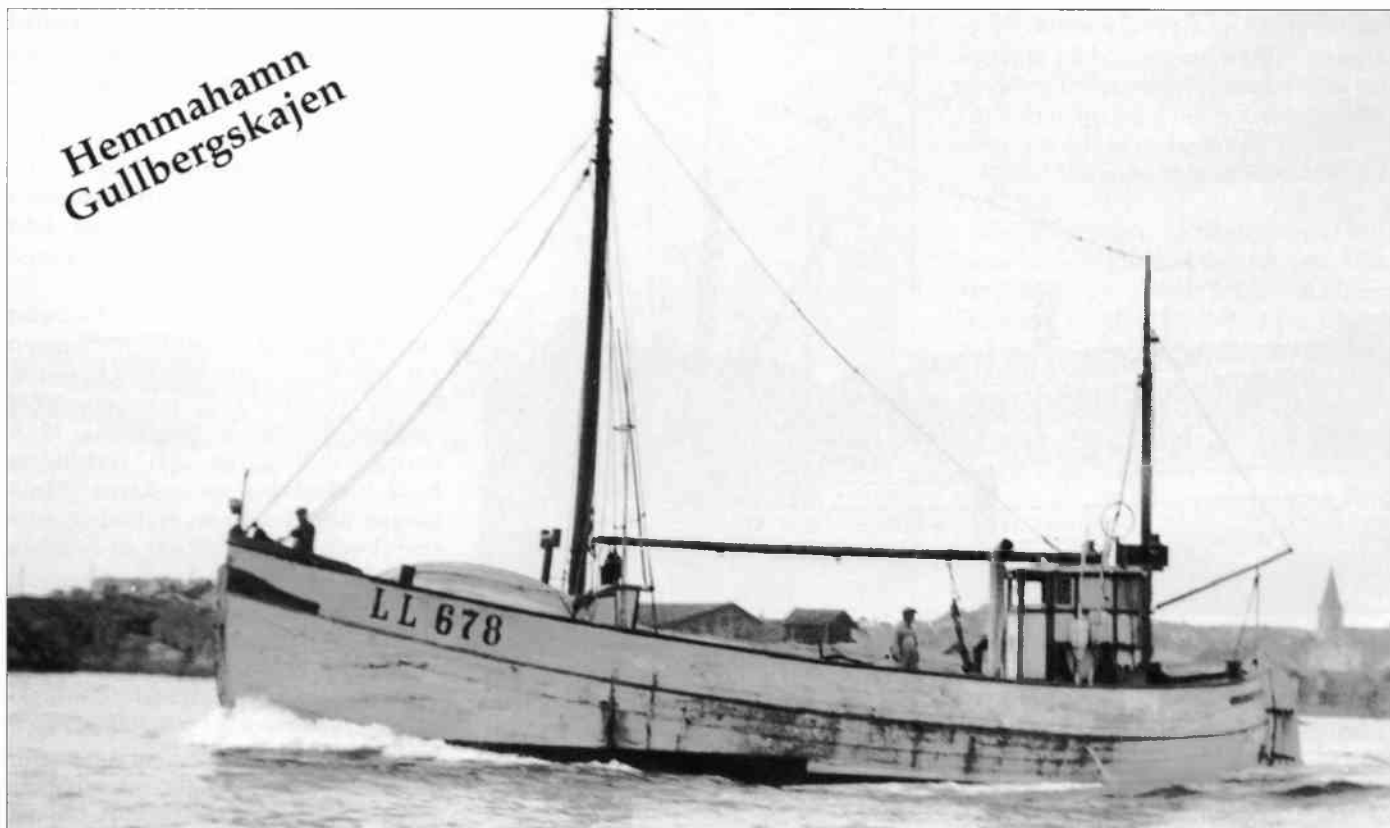
Avförd 1917. ■

Med tack till Bernt Åhlund i Spånga, Yngve Malmquist i Lyckeby samt framlidne Charles Karlsson, Charlottenborgs Museum, Motala.



Slupen Anna seglar bort över ett svagt disigt Vättern. Hon får här representera slutet på såväl seglationen från Lemunda som vättersjöfarten i stort. Detalj ur vykort.

Hemmahamn
Gullbergskajen



Coriola hörde hemma i Kungshamn mellan 1945 och 1968. Foto från Violette Pålsson.

Historien om Coriola

Av Jan Johansson

ett av de mest intressanta fartygen som kunnat skådas vid Gullbergskajen i Göteborg är den engelska kuttern **Coriola**, byggd hos Smith & Stephenson i Grimsby 1887...

Nej, nu skenar fantasin iväg. Det är naturligtvis inte alls så det ligger till. "Vår" **Coriola** har dock ett intressant förflutet som både fiskebåt och galeasriggad fraktskuta. Emellertid saknas inte samband med kuttern. Hon blev nämligen ersättare för denna och fick alltså ära namnet.

Kuttern **Coriola** hette från början **Coriolanus** vilket kortades när den köptes till Sverige och Mollösund 1898. Här fick den till en början fiskedistriktsbeteckningen UA 975 och därefter LL 330.

Coriolanus var en tragedi av Shakespeare från omkring 1608 som handlade om en patricier ur en romersk sägen. Enligt denna vägrade Coriolanus att gå med på att dela ut spannmål vid hungersnöden i Rom år 491 f Kr. Han blev då landsförvisad och slöt sig till Roms fiender,

volskerna. Efter en lång rad händelser blev han till slut dödad av dessa.

Kanske hade kuttern blivit omodern för fiske då ägarna Axel och Olof Bergström i Mollösund den 17 februari 1915 skrev kontrakt med det närliggande Hälleviksstrands varv på en motorfiskebåt för leverans i augusti 1917 och till ett pris av 12 000 kr.

Leveransen fördröjdes till den 3 december 1917 och priset hade stigit till 17 600 kr. Distriktsbeteckningen och namnet blev desamma som kutterns. Nybygget blev riggat som jakt. Kuttern såldes i samma veva till Smögen och snart därefter till Norge.

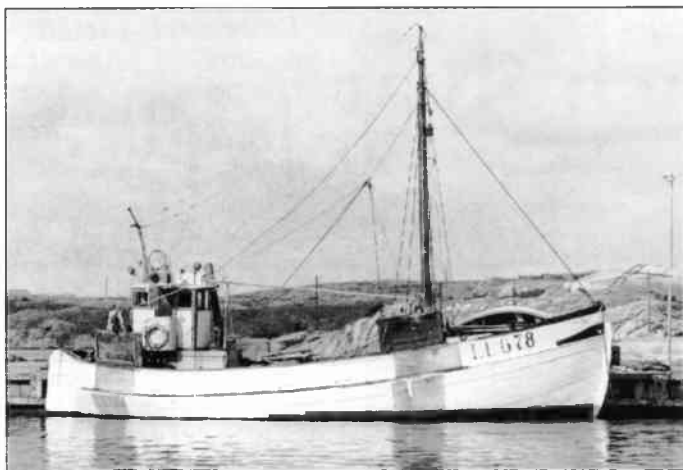
Nyförväret infördes inte i fartygsregistret förrän i oktober 1920 och tilldelades då reg nr 6378. Axel Bergström stod som ensamägare och Olof som skeppare.

Coriola förblev i Mollösund tills i november 1925 då hon såldes för 23 000 kr till ett partrederi på Öckerö med John Olofsson som huvudredare och Oscar Olofsson, Charles Olofsson, Carl Larsson

samt Oscar Carlsson som medintressenter med 1/5 vardera. De fyra sistnämnda sålde senare sina andelar till Albert Carlsson, August Zackrisson och Vilhelm Olofsson. Fartyget drevs i fortsatt fiske och beteckningen blev GG 24.

I augusti 1935 tog rederiet leverans av ett nybygge, **Nordkap**, från J W Bergs varv på Hälsö. Coriola lämnades som dellikvid för ett värde av 12 500 kr.

Redan i oktober samma år såldes **Coriola** vidare av varvet till Alvar Johansson i Skärhamn för 7 950 kr. Här ändrades hon om, dels till fraktskuta och dels till segelfartyg med hjälpmaskin. Det sistnämnda var en relativt komplicerad procedur då segelarean, i detta fall klyvare, foc, storsegel och mesan (nu riggades hon som galeas) måste överstiga det ytmått man får fram genom att multiplicera båtens längd med dess bredd enligt vissa givna regler. I detta fall blev segelarean 98,67 m² och båtens yta 88,35 m² så det var god marginal. Hon besiktigades för klassning i Skärhamn



Coriola brukade ligga på Åstol. Foto ur Thomas Görlings samlingar.



Coriola i Göta Älv den 18 juli 1980. Foto: Jan Johansson.

under tiden 10 september 1935 till 28 oktober 1935. Till en början fick man dispens från regeln om skeppsbåt och kunde som sådan istället använda en mindre bohuseka.

Coriola sattes i östersjöfart och trafikerade ofta Danmark och Köpenhamn.

I februari 1937 sålde Alvar 1/6 i fartyget till brodern Gunnar Johansson vilken också blev ny huvudredare.

Två år senare, i februari 1939, såldes hon för 10 000 kr till Stig Andersson, huvudredare med 1/4, och Anders Johansson, befälhavare med 3/4, i Bovallstrand. **Coriola** döptes nu om till **Jan**.

Stig Holger Andersson är för de flesta nog inte helt obekant som ägare av galeasen **Heddy** och ett antal fartyg med namnet **Brio** av vilka det senaste i raden finns dokumenterat i Länsumpen 1998:2.

År 1943 var det slutfraktat för **Jan ex Coriola**. I maj såldes hon till Hönö-Klåva för trålfiske. Det var Johan Olsson och Frans Arne Larsson, som varit anställd på

Inez av Fotö, samt Bror Alexandersson som slog sig samman och köpte fartyget för 16 500 kr. Olsson utsågs till befälhavare och Larsson till huvudredare. Man ägde 1/3 vardera. I samband med försäljningen byttes maskinen ut mot en 2-cyl 100 hk June-Munktell. Distriktsbeteckningen blev GG 176 och fartyget återfick sitt dopnamn **Coriola**. Ett planerat namnbyte till **Santos** godtogs inte.

Sejournen på Hönö blev inte speciellt långvarig. Redan i november 1945 blev hon LL 678 för Karl Edvardsson och John Pettersson i Gravarne. Karl Edvardsson utsågs till huvudredare och John Pettersson till befälhavare. Priset var 37 000 kr för fartyget och 8 000 kr för redskap.

I januari 1946 såldes 1/3 för 12 333:33 kr till Edvard Pettersson och man ägde nu 1/3 var.

Redan året därpå, i juni 1947, köpte Karl Edvardsson ut de övriga två för 26 700 kr. John Pettersson stod dock kvar som befälhavare.

Här blev hon kvar i fiske ända tills i november 1968 då hon såldes för 22 000 kr till yrkesläraren Gunnar Adolffson i Trollhättan. Hon togs till Hovenäset för ombyggnad till lustfartyg.

Redan i februari 1970 såldes hon igen, liggande i Hovenäset, till direktör Ragnar Gustavsson i Göteborg. Priset hade gått ner till 21 000 kr. Fartyget undergick fartygsinspektionens besiktning på Björkö den 28 september 1971.

I oktober 1974 var det dags för försäljning igen. Ny ägare blev bästeman Björn Wallin i Partille och han betalade 27 000 kr.

Näste ägare, Hans Helo i Västra Frölunda, tog över fartyget någon gång 1991 och lät meddela att det skulle bli ett långtidsprojekt att restaurera **Coriola** som hade förfallit åtskilligt under åren som lustfartyg.

Coriola, som haft Göteborg som hemort sedan 1970 har synts på Göta Älv en del.

Till att börja med fick hon ett däckshus i trä som inte var originalliknande, utan större men lägre och påminde snarare om ett tidigt däckshus på en skuta. Hans Helo byggde en ny större hytt i stålplåt med separat mäss och brygga.

Arbetet med restaureringen drog ut på tiden och Fartygsföreningen Gullbergskajen krävde en bottenbesiktning eftersom fartyget förföll alltmer.

Den 5 november 1998 såldes hon så åter. Jörgen Andersson köpte **Coriola** för det facila priset av 1:- krona och fartyget lämnade Gullbergskajen omgående, bogserad av grannen Björnsund.

Färden ställdes till Tingstad där **Coriola** blev stående i marvatten. Det planerade besöket på Gotenius Varv blev genast svårare att genomföra.

Sedan fartyget plundrats på allt värdefullt är det nog att hoppas för mycket att tro på bärgning och torrsättning. Hon är ju i alla fall 82 år gammal och redan tidigare i dålig kondition... ■



Coriola sjunken vid Tingstad i juni 1999. Foto: Jan Johansson.



Frågor och Svar

Redaktör Jan Johansson

Svar till Bertil H.

När jag bläddrade vidare i samma Båtologen där jag skrivit om Sydlands haveri fann jag, att jag även hade skrivit om ångaren Sölve, som ingår i Bertil H:s önskelista. Här kommer vad jag skrev då:

"Sölve var ett Götaverken-bygge med nr 228 från 1884. När ångarens fribrev utfärdades i juli byggnadsåret var det Th. Ahrenberg som var redare, och befälhavare var Fritz W. Balkenhausen. Den sistnämnde härstammade från Sölvesborg, så ångarens namn var nog ingen tillfällighet. När fribrevet byttes ut mot certifikat år 1894 (RN 1426) var det Ångfartygs AB Sölve som står som ägare. Hemorten var Göteborg och hade så varit hela tiden. Styrelsen i bolaget utgjordes av skeppsredaren Th. Ahrenberg, handlarna Ernst Balkenhausen och Anders Ivarsson. Om Ernst var släkt med Fritz vet jag inte, men det är ganska troligt. Den sistnämnde var i varje fall befälhavare till 1907. År 1902 hade Werner Lundqvist inträtt i styrelsen i stället för Ivarsson. Enligt skeppslistorerna på 1920-talet var det Fritz Balkenhausen som företrädde redieriet och så förblev det fram till 1927 då Hugo Bergelin trädde till.

Ångfartygs AB Sölve köpte 1921 även ångaren Caring (RN 6691), vilken 1933 överfördes på Ångfartygs AB Caring, medan Sölvebolaget trädde i likvidation. Det var dess konkursbo som den 15 december 1932 sålde Sölve för 18 000 kr till Rederi AB East Sea i Åbo. Redieriet övertogs 1940 av Carl Helin, Degerby, och fartyget fick nu Föglö som hemort. Klarade sig helskinnad genom hela kriget, men såldes 1952 till upphuggning i Finland".

Det var 1987 och nu kan jag tillägga att ångaren mätte 483 bruttoton med dim: 45,7x7,5x

4,68. År 1927 finner man i styrelsen, förutom Hugo Bergelin, även änkefru Tekla Katarina Balkenhausen och Karin Bergelin, den sistnämnda lär ha varit dotter till Fritz Balkenhausen och hon hade tillsammans med sin syster Inga fått bilda namn till ångaren Caring, som tjänade sitt rederi ända fram till 1950 då den höggs upp, men det är en annan historia.

Ett foto på ångaren Sölve finns i Båtologen 1998, nr 6.

Även en del av de andra önskemålen skall jag försöka besvara.

Ångaren Jernbarden kom också från Götaverken, men 1882. Den var betydligt större. Enligt varvets bygglista var den det dittills största bygget, 1150 dw och 1038 bruttoton. Man får gå ända fram till 1912 innan man finner ett ännu större fartyg, nämligen isbrytaren Piotr Weliki.

Jernbarden byggdes för Brödrene Berner i Stavanger. Tillbaka till Sverige kom den 1889. Det var Ångfartygs AB Jernbarden, Göteborg (Axel Liljequist) som förvärvat den. (RN 312).

I februari 1915 såld till Gustaf E. Reuter, Göteborg. Omdöpt till Maj.

Den 6 augusti 1915 sänktes den av en tysk ubåt på Nordsjön. Ångaren var på resa Göteborg - Hull med 478 standards propps och hade avgått den 5 augusti på aftonen. Den 6:e, på kvällen, hade man kommit ut i Nordsjön, då man på position N 56.59 och O 6.48 prejadades med kanonskott av ubåten. Ångarens besättning beordrades överge fartyget och man gick i båtarna. Sedan ubåtens befäl granskat skeppshandlingarna började man beskjuta ångaren med kanon, varpå man avlägsnade sig. Maj låg djupt med aktern och med fören rakt i vädret, varför man ansåg att den snart skulle sjunka och även livbåtarna lämnade plat-

sen. På morgonen den 7 augusti påträffades livbåtarna, som kommit från varandra i en åskby, av dels en dansk skonare och dels av en dansk ångare och kunde således välbehållna nå land.

Ångaren Thorsten behandlades i Båtologen 1995, nr 2 i historiken om Svenska Lloyd.

Även ångaren Adolf har behandlats i Båtologen, men det var redan 1974 i samband med en fleetlist för A. Bratt & Co, så det är väl bäst att göra en sammanfattning.

Byggd 1872 i Newcastle (W. Cleland) som Anne Smith för E. Smith, London. 1879 övertogs redarskapet av E. Smith & W. Curwen, London. År 1880 till W Curwen ensam. Året därpå överförd på Biscay S.S. Co (Curwen Bros) Liverpool. 1887: New Biscay S.S. Co. Ltd, Liverpool. 1889 såld till Ocean Queen S.S. Co, Liverpool, omdöpt till Brackley.

1889 inköpt av Ångfartygs AB Amicitia, Göteborg (A. Bratt) och blev Adolf.

853 bruttoton, 594 nettoton. RN 1765. Amicitia upplöstes 1912 och Adolf överfördes till Ångfartygs AB Adolf.

Den 12 februari 1917 sänkt av tysk ubåt på resa Swansea - Sverige med styckegods. Avgick den 8 februari närmast till Warkworth Harbour, där fyllnadslast av kol skulle intagas. Den 12:e kl 4.25 em befann sig fartyget 39' SSO Dennis Head när en ubåt siktades. Strax därpå började ubåten skjuta med kanon och det andra skottet träffade midskepps om styrbord mitt för kolboxen och en fot över vattenlinjen. Man satte ut en livbåt och rodde över till ubåten med skeppspapperen. Ubåtskaptenen förklarade att Adolf skulle sänkas och beordrade livbåtsbesättningen att hämta ångarens kapten. Två tyska matrosar följde med i livbåten tillbaka och de placerade ut sprängladdningar, dels

i maskinrummet och dels i för- rummet. När kaptenen kom ombord i ubåten fick han besked om att ångaren befann sig i det av tyskarna proklamerade spärrområdet och att ingen pardon gavs. På väg tillbaka till ångaren mötte han livbåten med den övriga besättningen och samtidigt exploderade de utplacerade sprängladdningarna och Adolf började sjunka med aktern före. Båtarna stannade kvar i närheten och kl 6.25 em sjönk ångaren. Ubåten hade först gett sig iväg, men kom nu tillbaka och erbjöd sig att bogsera båtarna mot skenet av Copinsay fyr, som stundtals syntes. Efter tre timmar lämnade ubåten dem och de fortsatte att ro mot fyren. Strax efter midnatt upptäcktes de av brittiska torpedjagare och kl 10 på fm landsattes de i Scrabster vid Thurso. Så till sist ångaren Zelos byggd 1884 i Newcastle av Schlesinger, Davis & Co som Cymmrodon för Jones & Thomas i Cardiff.

I augusti 1900 inköpt av Rederi AB Nike, Göteborg. Bolaget bildat samma år av Wilhelm R. Lundgren. (RN 3735).

1662 bruttoton, 1180 nettoton och 2200 dw. Dim 78x11,12x5,73.

År 1908 överläts Nikes fartyg på Transatlantic.

I november 1912 såld till Rederi AB Disa, Gävle. Bolaget flyttade 1913 till Stockholm. När övriga av Brodins rederier gick i stöpet 1921 tycks detta bolag ha klarat sig genom krisen. År 1937 såld till Rederi AB Mars (T Avellan) Helsingfors, omdöpt till Zilos.

På 1940-talet ägd av O/Y Suomi Shipping AB (C S Bergström) Helsingfors. 1949 omdöpt Ulea och tillhörde Red AB Ulea (B. Carell) Helsingfors.

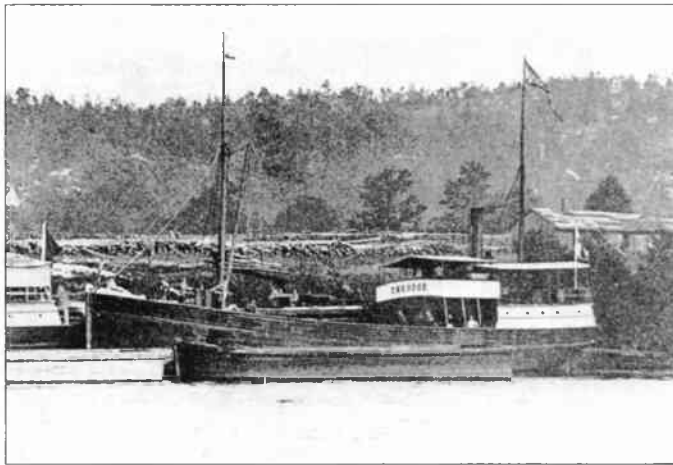
Den 28 september 1952 anlände hon till Antwerpen för att huggas upp.

Gunnar Ståhl

Båtar i Askersund

I 1996:4 har P-G Winnestad och Stig Larsson en bild införd visande Askersunds hamn med fyra ångfartyg. Det visade sig att det ligger två ångfartyg mellan **Ran** och **Frey**. Det var Jan-Olov Svensson i Vadstena som var uppmärksam på det. Den yttre ångaren i mitten är med stor sannolikhet **Theodor** (reg-nr 4719) som förläste i Vänern 1924. Jag bifogar ett foto av henne från Klas Anderssons i Götene samlingar.

P-G Winnestad



Ångaren **Theodor**. Reprofoto: Klas Andersson

OBS!
Stoppdag för manus till Frågor och Svar är den 9 november 1999.

Okänd ångare identifierad

Den gamla lasttrampen på sidan 21 i förra numret är 3025 **Elsa** ex **Erasmus** byggd 1884. Hon kan behöva en litet utförligare framställning, eftersom Lloyd's Register uppger fel byggnadsvarv, Jan Smit Czn, Rotterdam. En känd holländsk båtolog, Lindenborn, som fann uppgiften dubiös, bl a därför att Smit's varv inte låg i Rotterdam, har forskat i saken och funnit en tidningsnotis från den 30 januari 1884. Där står det, att **Erasmus** föregående

dag sjösatts vid varvet Bonn & Mees i Charlois för rederiet Bonke & Visser, Rotterdam. Det tilläggs, att **Erasmus** var både det första järnfartyg och den första ångare som byggts av varvet. Förorten Charlois inkorporerades 1894 i Rotterdam och där varvet låg finns nu Rotterdams hamn Maashaven. Hur det kan komma sig att Lloyd's Register, som klassade fartyget, uppger ett annat byggnadsvarv och till och med ett byggnadsnummer vid detta varv är emellertid fortfarande

de gåtfullt, om nu inte den enkla förklaringen skulle vara för många glas genever till lunchen en kulen dag.

Erasmus av Rotterdam såldes 1894 till Liverpool och därifrån kom ångaren 1897 till Ångfartygs AB Labora (Ernst Odenius) i Göteborg och fick namnet **Elsa**. År 1916 köptes hon av Rederi AB Ester (John E. Österlund) i Norrköping och 1922 av H/B Krook & Berggren i Stockholm. Möjligen är fotot från denna tid eller från början av gävletiden. År 1924 köptes nämligen **Elsa**

av J. J. Malmberg i Gävle och tillfördes dennes Rederi AB Gevalia. Hon övertogs av Rederi AB Fredrika i Stockholm 1937 och två år senare såldes **Elsa** till Oskar Treikelder m fl i Tallinn och omdöptes till **Urania**. I april 1940 beslagtogs hon av tyskarna i Bergen. De använde henne vid provsprängningar, och vid en sådan utanför Hela den 12 maj 1943 skadades ångaren så att hon måste sättas på grund på position N 54°37', O 18°46', där hon blev vrak.

J. Robert Boman

Okända fiskefartyg

Jag undrar om Läns pumpens läsare kan ge mig lite upplysningar om bifogade foton av fiskefartyg tagna i slutet av 1950-talet. Henry Jansson, Rävlanda 601, 471 93 Källekärr



LL 68 är enligt fiskets årsbok *Ejdem* av Gåseberg. Men historiken?



LL 104 hittar jag inte i fiskets årsbok.

Aktiebrev

Kan någon ur läsekretsen ge mig upplysningar om PRÅM-AKTIEBOLAGET LINNÉA och/eller dess ägare, det vill säga J Hellstenius, Martil Sjögren och Olof Söderlund?

Aktiebrevet har den 23 maj 1921 transporterats på sjökaptan F Balkenhausen.

Efter dennes bortgång hade brevet vid arvsskifte övergått i änkefru Thekla Balkenhausens ägo den 19 augusti 1927.

Den 8 mars 1932 transporterades brevet till fru Carin Balkenhausen Bergelin. Vet någon något om dessa personer?

Göte Wallén

Beryllgatan 15

426 52 Västra Frölunda



Vem vet om Brahe?

Motorbåten Brahe gjorde under 1930- och 1940-talen turer mellan Visingsö och Gränna och någon gång även till Jönköping. Jag tror att den såldes till Västkusten någon gång under 1940-talet. Finns det någon som kan berätta mer om hennes vidare öden?

Olle Wetterlind



Post- och passagerarbåten Brahe. Repro Olle Wetterlind

Bogserbåt identifierad

Bogserbåten på sidan 18 i 99:2 är 10584 Gustafshög. Man behöver inte vara från trakten för att känna igen den och dess strama hållning. Gustafshög, som under hela sin levnad hetat så, byggdes 1909 av Bergsund för Joh. Lundström & Co AB i Stockholm, ett kolbolag som slogs ihop med ett par andra 1917 och blev AB Kol och Koks. År 1952 såldes så Gustafshög till Bogserbolaget Gustafshög, Björkman & Co i Umeå.

J. Robert Boman

Bogserbåten på julkortet är Gustafshög SGMK-10584. Byggt av stål 1909 vid Bergsunds mek. Verkstad AB i Stockholm (NB 332). Dimensioner: 16,63 x 4,38 x 2,20. Maskin: Varvets comp. Ångmaskin på 90 hk, ersatt 1958 av en GM-dieselmotor på 220 hk.



Ett alldeles nytaget foto av Gustafshög liggande i Umeå mellan Sjöbris och Vita Björn. Foto: Krister Bång den 1 juni 1999.

Hon byggdes för Joh. Lundström & Co i Stockholm, ett bolag som 1917 uppgick i nybildade AB Kol & Koks (Joh. Lundström & Co, H G Söderbergs Import AB och Nya AB J Anderssons Kolimport AB). Från detta bolag köptes båten 1952 av Bogseringsbolaget Gustafshög, Björkman & Co i Umeå. Där gick hon sedan till 1981 då fir-

man ändrades till Rundviks Kiosk AB. Sald 1998 till Tomas Berglund, Umeå (som också äger restaurangbåten Sjöbris (ex TB:s Trio).

Det var också mycket roligt att läsa om Röda Bolaget. Går det inte att göra en Fleetlist över bolagets båtar som årsnummer nästa år?

Bengt Westin

Ovanlig last

I Länsumpen 1999:2 undrar Stig Larsson och Per-Gunnar Winnestad vilken last Zeus har. För mig verkar det vara gammalt tidningspapper i buntar. Vi hade sådan last ibland till Tyskland.

Rune Mårland

Fotot är litet och därtill rastret, men jag vågar en Selma på att det är vanliga tegelrör. Under 1950-talet importerades stora mängder dräneringsrör till Norge från danska tegelbruk. Hela sydnorges lantbruk, med hjälp av stort statligt stöd, fick då ny täckdikning. Dessa laster passade utmärkt som returfrakt efter lossning av gödning från Norge i Danmark och många svenskar seglade på denna trad. För övrigt känner jag igen stuvningstekniken. Ett rör stående på nagelbänken för att få höjd över lästängen.

Anders Olsson

☪

Ny efterlysning

Britt Marie Andreasson vill veta mera om ett fartyg med namnet Knäppingsborg som seglade till Amerika i början av seklet. Hennes morbror var ombord på detta fartyg. Det är allt hon vet.

Bertil Holmström

Ångaren Hemsös historia

På vårvintern 1956 kom jag med Svenska Lloyds **Dahlia** till Stockholm. Vi skulle egentligen ha gått till sundsvallsdistriktet, men Lloyds ville inte sända upp båten i isen utan vi fick avvakta i Stockholm.

Dagen efter ankomsten kom ett märkligt flytetyg med namnet **Hemsö** och lade sig på utsidan för att läktra en del av lasten som bestod av sva-vel. **Hemsö** liknade mest en pråm, och man fick nästan intrycket av att hon var något slags hembygge. Hon var spetsgattad i för och speciellt i akter. Längst akterut hade

man hängt på ett större roderblad. Hur skulle det klara isen? Två propellrar och lig-gande maskiner, enligt maskinpersonalen.

För övrigt såg båten helt normal ut med midskeppsbygge och kommandobrygga på vanliga platser.

Läktringen gick normalt med egna bommat tills cirka 500 ton intagits. Vi avgick tidigt följande dag, men vi skulle få höra av **Hemsö** igen. Hon förekom efter några dagar på kvällstidningarnas förstasidor. Genom en tragisk olyckshändelse hade stewardden ombord vådaskjutits till döds då någon skulle göra ren en revolver.

Själv skulle jag få se **Hemsö** igen efter några veckor. Då låg hon upplagd i Helsingborg och hade namnet **Enos**. Hon var sig lik men om möjligt ännu rostigare.

Jag skulle gärna vilja veta något om fartygets historia och om möjligt få se ett fotografi.

Thorsten Gustafsson



Efterlysningar

I Södertälje fanns på 1950- och 1960-talen en turistbåt som hette **Slandön**. Ägare var Metalls Fackförbund och hon användes flitigt bl a till skolresor till Mariefred och Strängnäs. Utseendet påminde ganska mycket om de

sightseeingbåtar byggda av trä, vilka de fanns några av i Stockholm. Var blev **Slandön** av och finns det foto?

Pråmen **Örebro III:s** vidare öden, efter det att Lars Gustafsson inköpte henne efter Gunnar Gustafssons död, skulle jag också gärna vilja veta. Även hennes bakgrundshistoria är av intresse eftersom historien säger att hon från början var lustjakt i Turkiet men blev så småningom degraderad till sandpråm. Vore också glad om någon kunde berätta om **Örebro I**. Hon skulle bland annat ha varit fyrskepp.

*Alf Strömbäck,
Snapa, Töreboda*

DE OKÄNDAS BILDKAVALKAD



Ett foto från dockan i Sjötorp. Men vilken är slupen och galeasen undrar Stig Larsson och Per-G Winnestad.



Ex-trälaren fotograferad av Tore Olsson i Raumo den 23 juni 1997 heter **Santana**. Vem berättar dess historik?



Okänd skuta

Är det någon i läsekretsen som kan tala om vad skutan på bilden heter? Vykortet är poststämplat den 20 augusti 1909.

Per-G Winnestad



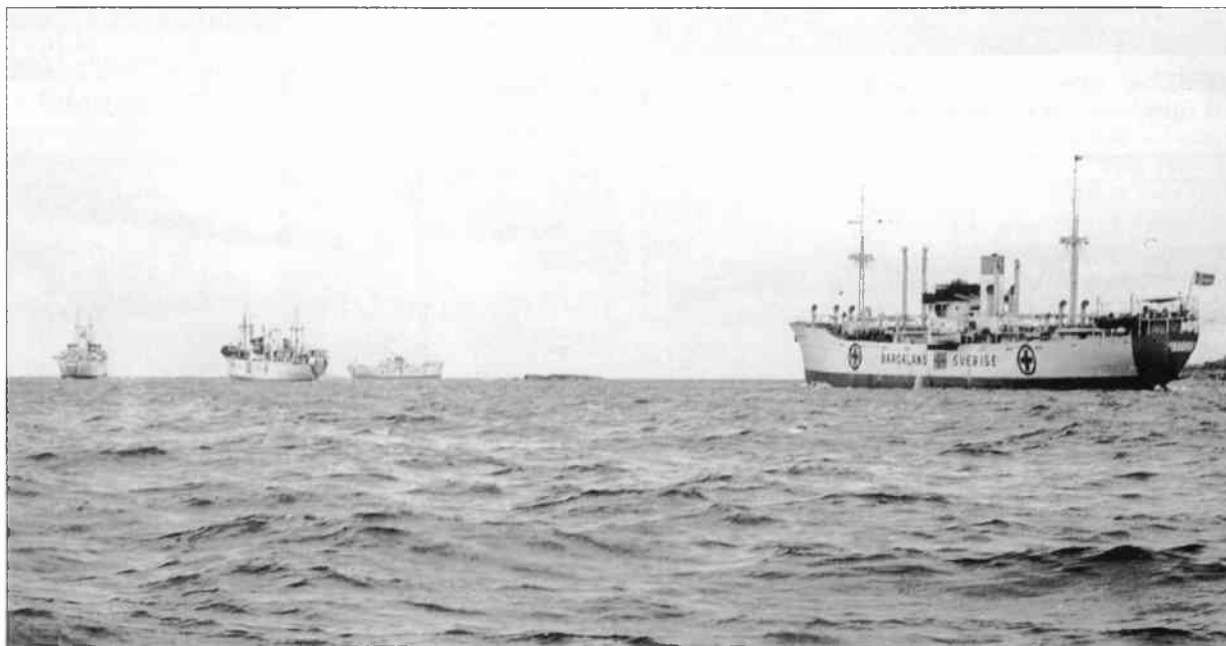
Kan detta vara **Linda** (12011) som är på väg ut från Råå den 28 augusti 1993 undrar Tore Olsson?

BILDER UR GAMLA FOTOALBUM



Anders Olsson i Uddevalla har sänt denna granna bild ur sitt fotoalbum. Det är **Elsa** från Bleket på Tjörn som strävsamt tar sig fram på havet. Hon är kanske mera känd som **Falkenbergs-Elsa** med reg-nr 5664/SKIW och byggd i Västervik 1914. Hon hade en dw om 225 ton och mätte 149/111 reg.ton.

På fotot, som är taget runt 1960, kan man se att hon en gång varit en stolt tremastskonare, men har här förlorat sina höga stänger. Fortfarande är det dock gott att kunna ha hjälp av några segel för att få lite bättre fart på skutan.



Den 6 augusti 1942 avseglade fem svenska Röda Kors-fartyg från Rivöfjorden med destination en kanadensisk vetehamn. De s k Grekländsbåtarna hade börjat sin färd för att frakta livsmedel för Grekländs nödlidande befolkning. Störst i flottiljen var **Mongabarra** som även var ledarfartyg. De övriga var **Yarrowonga**, **Akka**, **Bardaland** och **Fenris**.

På fotot passerar fartygen Vinga på sin farofyllda färd i barmhärtighetens tjänst. Fotot kommer från Curt S. Ohlsson och fotografen var från Wezäta i Göteborg.

Bogserbåten Herkules 60 år

Av Bertil Söderberg

Lördagen den 28 augusti var det exakt 60 år sedan bogserbåten **Herkules** kom till Göteborg på sin jungfruresa. Sedan dess har hon haft Göteborg som hemmahamn och för att fira detta hade Föreningen Bogserbåten Herkules öppet hus mellan 11.00 och 15.00 ombord på jubilaren. Dagen till ära hade **Herkules** flaggning över topp samt både Johnsons och Klubb Maritims flaggor hissade. Det vill säga både tidigare och nuvarande ägares emblem.

På akterdäck, under soltältet, bjöd kockarna Axel Johansson och Kenny Nilsson på kaffe och tårta till de medlemmar som ville fira **Herkules**, och även andra som besökte fartygsmuséet och kom ombord på **Herkules**. Föreningens styrelse var representerad och ordföranden Lars Zimmerman berättade gärna om båtens historia och hur unik denna veteranbogserbåt är och att den är väl värd att bevaras åt framtiden. Pressen var närvarande i form av tidningen Arbetet Nyheterna och Göteborgs Posten hade tidigare i veckan gjort ett reportage om **Herkules**. De fick bli veta att **Herkules** är så gott som helt i originalskick sedan 1939. Hon har världens nu äldsta KaMeWa-propeller i drift och är det enda fartyg



Många av besökarna på fartygsmuséet tog sig ombord på **Herkules**. Foto: Bertil Söderberg.



som idag bär Rederi AB Nordstjernans vackra skorstensmärke.

Utan frivilligt arbete av ett litet fåtal av föreningens ca 100 medlemmar hade **Herkules** förmodligen inte funnits idag. Men det gör båten, om än inte i högönsklig välmåga, men i ett mycket gott skick, och detta tack vare eldsjälarna som lagt åtskilliga timmar av sin fritid ombord på **Herkules**.

Framtiden

Hur ser då framtiden ut för **Herkules**? Klubb Maritim Västra Kretsen vill inte längre vara ägare av **Herkules**, och som det ser ut idag så kommer förmodligen en Ekonomisk förening att bildas och ta över ägandet av bogseraren. Att Klubb Maritim Västra Kretsen inte längre vill äga **Herkules** är en fråga för sig.

Personligen tycker jag att det är en prestigeförlust för hela Klubb Maritim att man inte vill, eller kan, ta hand om denna klenod. Denna uppfattning har jag haft ända sedan **Herkules** kom i Klubbens vård 1985.

Styrelsen för Föreningen Bogserbåten Herkules, i vilken jag själv sitter som representant för ägaren Klubb Maritim Västra Kretsen, har som målsättning att båten skall bli kvar i Göteborg, och tillsammans med ägaren kommer med all sannolikhet detta att kunna lösas under hösten. ■



Några av eldsjälarna poserar framför **Herkules** på en klassisk besättningsbild. I bakgrunden jagaren Smålands förskäpp. Foto: Ole Christiansen.



Fredrik Henrik af Chapman Den förste skeppsbyggnadsarkitekten och hans verk

Daniel G Harris

Rikt illustrerad, 255 sidor, inbunden.

Förlag: Litaratim, Stockholm, 1998.

ISSN 91-973075-0-5

Pris: ca 400 kr

(Säljes även genom C B Marinlitteratur, Bengt Horns Väg 28, 311 37 Falkenberg).

Äntligen har den kommit, en svensk bokversion om Fredrik Henrik af Chapman, vår förste och kanske störste inom skeppsbyggnadskonsten. Han levde och verkade i Sverige under 1700-talet, upplysningstiden, då vetenskap, konst och litteratur blomstrade i vårt land. Fadern var brittisk sjöofficer som tagit tjänst i svenska flottan 1716. Efter fyra år blev han chef för Nya Varvet i Göteborg, där sonen Fredrik Henrik föddes 1721. Hans mor, Susanna Colson, var dotter till William Colson, en skeppsbyggare i London. Det blev därför naturligt för af Chapman, som var född vid ett kungligt varv av föräldrar vilka var uppfödda med sjöfart och skeppsbyggeri, att ägna sig åt dessa verksamheter.

Efter studier av i huvudsak skeppsbyggeri i Storbritannien, Frankrike och Holland återvände af Chapman 1757 till Sverige för att tillträda sin fullmakts-tjänst som underskeppsbyggmästare i Karlskrona, som då liksom idag var den viktigaste flottbasen. Några år senare, 1760, inleddes hans första stora uppdrag, vilket var att bygga två flottor. Skärgårdsflottan för den svenska och finska skärgården samt den Stora flottan. Genom att lösa konstruktions- och byggnadsproblem efter vetenskapliga principer ändrade af Chapman skeppsbyggnadskonsten från traditionellt hantverk till en industri. Bland annat införde han prefabrikationsmetoder, vilka tillämpades under det stora skeppsbyggnadsprogrammet på 1780-talet, då tio linjeskepp och tio fregatter byggdes på rekordtid.

Han skrev flera böcker som blev standardverk inom området, vilka var helt överlägsna övriga av hans samtida. Vidare var af Chapman en skicklig administratör och ett av hans sista uppdrag var att reorganisera varvet i Karlskrona.

Uppdraget innefattade inte bara att konstruera skeppsbyggnadsutrustning, utan också byggnader vilka fortfarande används av varvet.

Boken som är skriven av kanadensaren Daniel Harris publicerades på engelska för 10 år sedan och har nu översatts till svenska av Roderick Klintebo. Den belyser på ett mycket intressant sätt den förändring som af Chapman skapade inom skeppsbyggnadskonsten. På ett kritiskt och analytiskt sätt behandlas af Chappmans bidrag till skeppsbyggnadsteorin och på ett mycket initierat sätt värderas hans arbete som praktisk skeppsbyggare av både örlogsfartyg och handelsfartyg. Det råder dock inget tvivel om att hans vetenskapliga insatser och begåvning inom ämnet kom att revolutionera fartygsbyggandet i hela västvärlden. Hans arbetsintensitet kom i hög grad att gagna Sverige som nation.

Även om det skrivits om af Chapman i olika sammanhang tidigare har det inte funnits något samlat verk som beskrivit mannen och hans insatser så fullständigt som föreliggande bok. Boken rekommenderas varmt!

Lennart Bornmalm

Fartygsarkitektur i Sverige 1935-1995

Från estetisk guldålder till renodlad rationalism

Hans Åkerlind

Rikt illustrerad, 145 sidor, A4-format, häftad.

Förlag: Licenciatavhandling, Institutionen för konstvetenskap, Umeå universitet.

Pris: 255 kr.

Föreliggande bok, vilken är en akademisk licenciatavhandling, är för oss alla som är intresserade av fartyg mycket intressant och givande att läsa. Personligen högaktar jag det initiativ författaren tagit genom att göra ett vetenskapligt arbete inom området fartygsarkitektur. Flertalet av oss, vare sig vi är professionellt kunniga om fartyg eller amatörer, talar vi ofta om dess utseende och konstruktion, utan att kanske för den delen sätta dem i ett arkitektoniskt perspektiv. Vidare tycker nog många att de linjefar-

tyg av "three islands-typen" som byggdes framför allt under 1940- och 1950-talet var betydligt vackrare än de containerjagare som byggs idag, men därutöver gör vi kanske inte någon djupare analys av fartygsutseendet. Dessutom är fartygsarkitektur ytterst knapphändigt behandlat varken i nationellt eller internationellt perspektiv och i Sverige har det inte tidigare publicerats i någon bokform.

Undersökningen är avgränsad till svenska handelsfartyg över 149 brutton, byggda från 1930-talets mitt fram till 1995. Den omfattar således inte örlogsfartyg eller fiskefartyg.

Kanske något som skulle vara av intresse att belysa ur ett arkitektoniskt perspektiv härnäst!?

Att avgränsningen bakåt i tiden har satts till 1935 beror på, att vid ungefär denna tid började fartygens utseende att ändra karaktär. Den tidigare dominerande three islands-typen med lodräta och i hela sin utsträckning knivskarpa förstäv övergick i mitten av 1930-talet till att bli lutande och i sin översta del mjukt rundad. Akterpartiet fick en konvex form, så kallad kryssarakt, och skorstenen förändrades också från att ha varit ett högt runt rör till en mera oval form.

Författaren som är arkitekt till yrket, är liksom många av oss andra inom Klubb Maritim mycket intresserad av fartyg, visar emellertid genom att betrakta ett antal arkitektoniska motiv inom skeppsbyggeriet att det inte enbart var funktionella betingelser som styrde utformningen av fartygen utan att det många gånger var ett rent mode. På de över sextio år som undersökningen omfattar kan denna ur arkitektonisk synpunkt delas in i två ungefär lika stora delar enligt författaren. Under de första trettio åren var intresset för fartygens utseende minst lika stort som för deras funktion och kunnandet om estetiska frågor var stort. Denna period kallar författaren för estetisk guldålder inom fartygsarkitekturen i vårt land. De senaste 30 åren är det dock fartygens ekonomi och rationalitet som dominerar intresset bland lastfartygen och utseendet får bli vad det blir. För passagerarfartygens utseende finns däremot intresset kvar.

Genom sin bakgrund som tidigare stadsarkitekt visar författaren bl a att fartygens utformning förändras över tiden uppenbarligen i ungefär samma omfattning som arkitekturen i land. Där tar han upp många intressanta jämförelser.

Generellt tas många intressanta aspekter upp i boken på ett både lättillgängligt och givande sätt. Boken är rikt illustrerad med såväl ritningar, skisser som fotografier av olika fartyg från skilda tidsepoker. Tyvärr är många av ritningarna och bilderna inte av den kvalitet som vore önskvärt – men detta till trots är boken mycket läsvärd och kan rekommenderas.

Boken har såväl ett omfattande english summary som ett abstract.

Lennart Bornmalm

Smögen (Träbiten 102)

Sigvard Fjellsson och Claes Häller

Rikt illustrerad, 102 sidor, inbunden/häftad.

Förlag: Föreningen Allmogeåtar, Uddevalla, 1998.

ISSN 0347-0632

Pris: 195 kronor.

Föreningen Allmogeåtar har givit ut ännu en mycket fin och intressant bok. Denna gång får vi följa två personer som betytt mycket för Smögens utveckling, nämligen Carl Häller och Lars Stranne. De levde och verkade på Smögen under tidsperioden 1850 till 1925 – och dessa båda herrars händelserika liv får vi här stifta bekantskap med.

Carl Häller och Lars Stranne kom under slutet av förra århundradet och början av innevarande att bidra till Smögens snabba utveckling. Från ett relativt oansenligt fiskeläge till ett betydande centrum i Bohuslän för handel och export. Framför allt av sill men även av andra fiskarter. Vidare bidrog de också till att göra fisket och sjöfarten mera internationell.

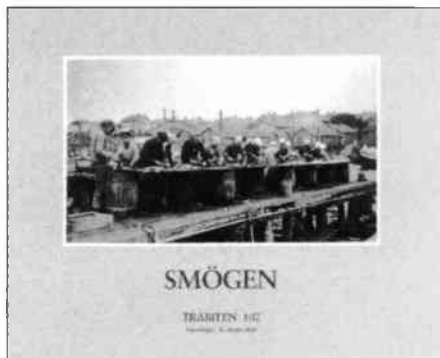
Boken inleds med en kort bakgrund till fiskets framväxt på Smögen. Man får följa utvecklingen från de första bosättningarna under den andra bohuslänska sillperioden i mitten av 1600-talet fram till det stora uppsvinget som uppstod i kölvattnet av att näringsförbudets avskaffande för allmogesjöfarten 1832. Detta skapade en gynnande effekt inte minst för Smögen, där många unga fiskarpojkar som tidigare gått till sjöss och seglat i fraktskutor, nu gavs möjligheter att gå samman och bilda partrederier. Inom fisket hade man på Smögen i samband med den tredje sillperiodens slut 1808 med full kraft återgått till storbackefisket efter torsk och långa. På 1830-talet började smögenfiskarna sätta drivgarn efter makrill, i första hand för att använ-

da som agn till storbackefisket – men så småningom började man också sälja makrillen som färskvara till bland annat Norge. Detta blev början till ett nytt havsfiske – och under den senaste sillperioden i slutet av 1800-talet började man på Smögen finna nya vägar inom fiskerinäringen med bättre försäljningsmöjligheter på nya marknader. Det var inom detta område Carl Häller blev en föregångare genom att tillvarataga Smögens geografiska läge med det tilltagande fisket i västerhavet, som en naturlig förutsättning för export av såväl färsk som saltad fisk.

På äldre dagar kom Carl Häller att skriva ner sina minnen från sin aktiva period. Dessa har bl a legat till grund för skrivandet av föreliggande bok.

Om Carl Häller var en föregångare inom fiskhandel och fiskexport var Lars Stranne motsvarigheten inom sjöfarten. De partrederier som han bildade och drev på Smögen kom successivt att utvecklas till internationell sjöfart.

Det är dock om Carl Häller, hans familj, affärsverksamhet och kompanjon-



skap med Anders Odenberg som större delen av boken handlar. Detta gör den inte mindre intressant utan snarare tvärtom. Genom att författarna haft tillgång till Hällers minnesanteckningar får vi en mycket intressant inblick i den omfattande verksamhet som Häller & Odenberg byggde upp. Denna innefattande inte enbart fiskberedning och fiskexport, utan företaget var också delägare i tre ångtrådlare, flera jakter och ägare till ett par skonerter. Med dessa deltog de bl a i flera fiskeexpeditioner till Island.

Även andra fiskeexportörer som C James Andersson skildras i boken, liksom sjöräddningen som under en period i slutet av 1800- och början av 1900-talet var förlagd till Smögen. Vidare bodde Evert Taube på Smögen under perioden 1917–1918 och detta är också skildrat i boken.

Tyvärr skulle den tyska krisen liksom de generellt dåliga tider som uppstod efter första världskriget bli alltför påfrestande för firmans finanser. Trots att man försökte betala sina skulder och avveckla det som gick, kom man på obestånd och fick lämna in konkursansökan år 1923.

För Carl Häller var detta ett hårt slag – och säkerligen hade mycket blivit annorlunda om företaget fått fortsätta sin verksamhet. Oavsett detta var Carl Häller en man med visioner. Han ägde också begåvningen att kunna blicka bortom horisonten även på äldre dagar, vilket på alla sätt är högaktningvärt.

Boken är illustrerad med många äldre bilder vilka är mycket fint återgivna. Dessa berikar läsningen på ett mycket trevligt sätt och ger oss en god inblick i den miljö som rådde. Det är en klart mycket intressant bok som varmt rekommenderas.

Lennart Bornmalm

Skutfarten i Torekov

Olle Renck

Illustrerad, 30 sidor, häftad.

Förlag: Föreningen Torekov för Kultur & Miljö, Årsskrift 1999.

Pris: 52 kronor (beställs genom författaren, pg 60 85 47 – 6).

Klubb Maritims välkände medlem Olle Renck har gjort en mycket intressant och välskrivnen skildring om skutfarten i Torekov. Det lilla samhället med ca 1 300 invånare på yttersta spetsen av Bjärehalvön i Båstads kommun i Skåne, är kanske idag för det stora flertalet mest känt som badort med många sommarboende. Men i slutet av 1800-talet och några decennier i början av innevarande sekel var Torekov hemort för många mindre skutor.

I föreliggande lilla skrift inleder författaren med en kort historik om samhället Torekov. Detta ger läsaren en intressant inblick om de gamla anor och traditioner sjöfarten haft i Bjärebygden och torekovsflottans framväxt på 1880-talet. Vi får följa flera skutor och dess öden genom åren på ett intressant och informativt sätt. Vidare behandlas också stationeringen av Sjøräddningen och utskeppningen av sten, samt skeppsupphuggningen som ägde rum i Torekov under många år.

Avslutningsvis behandlas Torekov av idag efter att stenutskeppningarna flyttats till Båstad och skutsjöfarten sedan länge försvunnit. Numera finns det bara ett rederi på denna ort, nämligen Bjäre Shipping HB, bakom vilket tvillingbröderna Lindgren står. De driver dock numera sina fartyg i partrederi form under cypriotisk flagg.

Illustrationerna är inte så många, men det finns flera såväl äldre som nyare fotografier vilka med all tydlighet avspeglar miljöns förändring genom åren. Skriften är kort sagt mycket läsvärd och författaren är dessutom en god stilist vilket enbart detta gör läsningen till ett rent nöje.

Lennart Bornmalm



Sovjetiska ångaren *Beloostrov* bogseras ut från Stadsgårskajen i Stockholm av en TB-bogserare i augusti 1955. Bilden, som kommer från en diabild, är tagen av Lars Magusson och ingår i KMK:s fotoarkiv.



Kommer Du ihåg sommaren? Veteranbåten *Asta* på väg genom Sotekanalen i ett soligt och fagert Bohuslän. Foto: Sten Andersson.