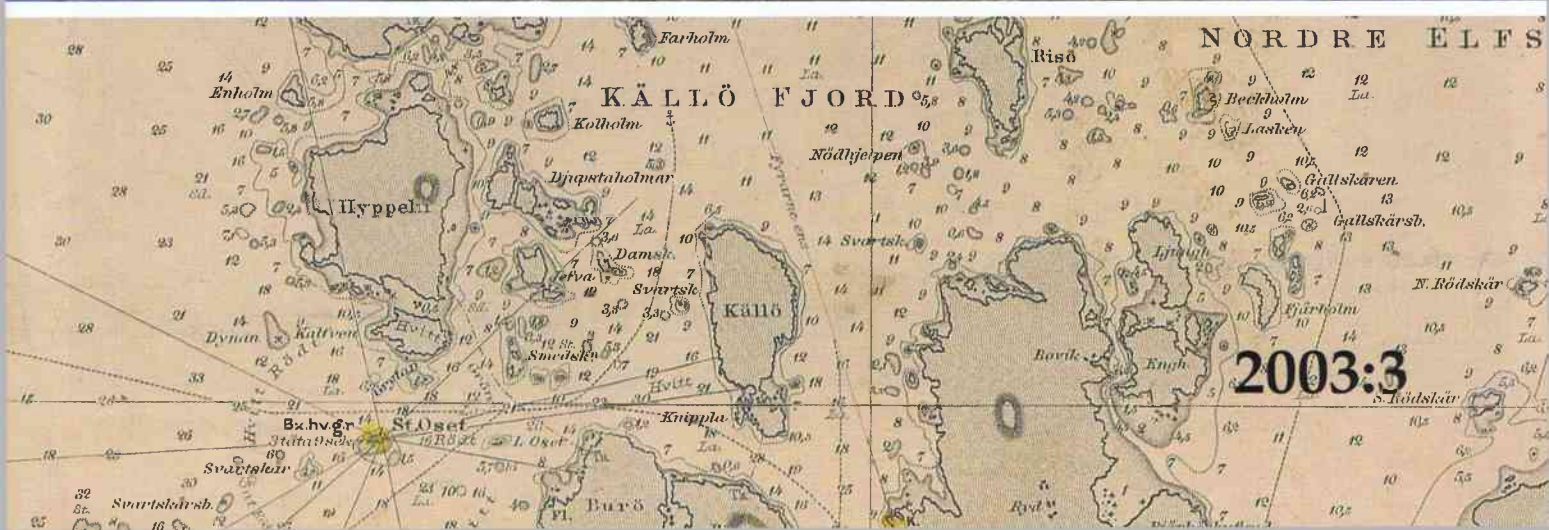






Medlemstidning för Västra Kretsen av Klubb Maritim
Förening för fartygshistorisk forskning

Utkommer med fyra nummer per år.
Årgång 30. Nummer 117 från starten. ISSN 0281-4242.

Huvudredaktör och ansvarig utgivare:

Krister Bång 031 - 26 38 38

Övriga i redaktionen:

Lennart Bornmalm 031 - 25 77 42

Jan Johansson 031 -12 26 14

Bertil Söderberg 031 - 45 91 98

E-post: bsg.soderberg@telia.com

Redaktionen adress:

Box 421, 401 26 GÖTEBORG

E-post: lanspumpen@partille.mail.telia.com

Årsavgift för 2004: 220 kr (postgiro 81 57 68 - 7).

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

Förutom tidningen Länsumpen har Västra Kretsen egen klubblokal med stort och omfattande fotoarkiv samt eget bibliotek.

Sjökortet på omslaget är sjökort nr 70 Marstrand, kartplåt 1911, utgåva 1 juni 1926.

Tryck Litorapid Media, Göteborg.

Redaktionellt

Under en följd av år har Länsumpen utökat sin prenumerationbas, så även i år. I mitten av september passerade vi fjolårrets siffra, 2317 stycken. Men det finns naturligtvis många fler som kan ha intresse för tidningen. Gör gärna lite reklam!

Fortbildning är sådant som präglar organisationer som vill vara med i framtiden. Länsumpen har skickat två av sina redaktörer på datautbildning för att lära sig det nya layoutprogrammet InDesign.

Som framhålles på annan plats höjs priset på tidningen nästa år med 40 kr. Inte ens en halv biobiljett.

Hösten brukar vara en aktiv tid. Skriv gärna lite till Länsumpen. Det kan vara artiklar men också lite till Horisonten Runt. Allt är välkommet!

Redaktörerna

Innehåll

4	Otterbäcksbåtarna.....	Olle Gustafsson
13	Resa i Österled.....	Bertil Söderberg
20	Båtarna från Lundby	Bertil Söderberg
24	Kulturhistorisk märkning av fartyg	Claes Wollentz
27	"Am Kanalufer"	Jan-Erik Andersson, Lars Blomqvist
32	Till flydda tider . . .	Bertil Palm
34	Shippotting i Stenungsund	Lennart Rydberg
38	Böcker på Frivakten.....	Lennart Bornmalm, Yngve Malmquist
41	San Tooy av Öckerö	Sven Bryngelsson
47	Horisonten runt.....	red. Jan Johansson

Omslagsbilden:

Kalmarsund VIII på väg in i Kalmar hamn i juli 2003.
Foto Christer Carlquist.

Nästa nummer

utkommer i mitten av december
sista manusdag är den 10 november 2003

Svensk Illustrerad Skeppslista 2004

Du, som vill vara representerad med nya foton i nästa års skeppslista, kan skicka in Dina förslag till mig på Svensk Sjöfarts Tidning. Har Du digitala foton är adressen tove@shipgaz.com.

Nyhet för 2004. Vi sänker gränsen för handelsfartygen till 100 brutto, vilket gör att en mängd nya fartyg kommer med. Kontakta mig för en lista!

Adress: Svensk Sjöfarts Tidning, Krister Bång, Box 370, 401 25 Göteborg. E-post: krister@shipgaz.com

Krister Bång

Öppet hav

Här kan du segla fritt med dina frågor om Länspumpen

ÖPPET HAV

På ett öppet hav kan man segla fritt! Denna sida är tänkt att vara som ett öppet hav – dvs här kan man ventilerat sina tankar om Länspumpen.

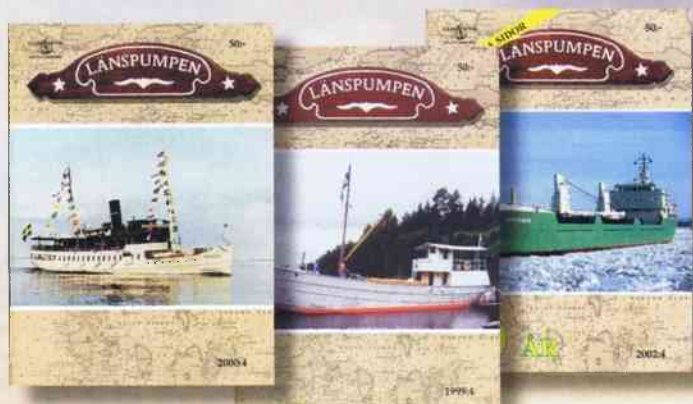
Vi i redaktionen vill vara lyhörda och lyssna på läsekretsens frågor, önskemål, kritik i dess olika former, idéer, förslag...

Kanske just du vill läsa om något speciellt?

Ge oss förslag så kanske vi, tillsammans med dig, kan uppfylla ditt önskemål. Det finns ju så mycket att skriva om inom ämnet båtologi!

Sidan kommer även att vara plats för "färska" nyheter och vad som händer i Västra Kretsens lokal Nakterhuset eller Kretsens lokalavdelningar.

Bertil Söderberg



När skrev Du till Horisonten Runt senast?

Vi är övertygade om att det finns ett mycket stort kunnande bland läsekretsen. Tyvärr är det bara ett mindre antal som hör av sig med sina frågor eller svar.

Var inte rädd för att fatta pennan och skriv ett par rader! Antingen det gäller det egna oidentifierade fartyget på något gammalt foto eller ett svar för att hjälpa någon annan.

Många gånger kan det räcka med ett tips, att man tror att det möjligen kan vara den eller den båten. Sedan kan man gå vidare och jämföra med kända foton på respektive båt. Vi vill gärna ha debatter i spalterna!

Det finns väl inget tråkigare än att ha bilder med okända fartyg liggande?

Även annat är naturligtvis välkommet, en kort anekdot från sjön, något mystiskt rederimärke eller kanske en undran om vart något visst fartyg tagit vägen?

Så hör av er!

Jan Johansson

Höjt pris

Det har nu blivit dags att justera avgiften till Länspumpen. Tidningens pris har ju legat still i åtskilliga år, men sannerligen inte tidningens utveckling. Sådant som vi tar som en självklarhet idag, som tex färgtryck rätt genom, är en mycket dyr process. Att vi stadigvarande har utökat antalet sidor från 48 till 56 tycker vi också är naturligt. Förutom att tryckningskostnaden därvid ökat har tidningen blivit tyngre vilket Posten med tacksamhet noterat. Just Posten har ju höjt taxorna i år med 10% och skall under 2004 höja med ytterligare 10%. Tryckeriet ojar sig över att man inte når täckningsgrad.

Den tid är också sedan länge förbi då man kunde sitta hemma i sin kammare, titta i register och skriva artiklar. Vi åker numera ofta ut med bandspelare för att träffa intressanta personer. En gång om året åker dessutom redaktionen på helgläger för att prata sig samman, lägga upp riktlinjer och inte minst för att göra intervjuer. Förra året var vi i Karlsborg vid Vättern och i år i Fiskebäckskil i Bohuslän.

Allt arbete som utförs för Länspumpen är totalt oavlönat. Direkta utlägg som vi gör vill vi förstås ha betalt för. Men inte ens det har vi alltid tagit ut. Alla dessa bilresor

Studiecirkel

Den 11 september återupptogs studiecirkeln om Kungsbackarederierna (Onstadsrederierna). Denna studiecirkel startade i slutet av 1970-talet, men fullbordades inte.

Onstadsrederierna startades i Norge 1932 av Haakon Onstad, som i början av andra världskriget flyttade till Sverige och sin gård Holma i Bohuslän. Från Sverige fortsatta han att driva och bygga upp sitt rederi. Relativt kort efter att Haakon Onstad flyttat till Sverige köpte han Munkedals pappersbruk, vilket ännu idag är i familjens ägo tillsammans med två andra pappersbruk. Trots att Haakon Onstad under långa tider från slutet av 1940-talet till slutet av 1970-talet innehade de största fartygen i den svenska handelsflottan är rederiet förhållandevis anonymt.

Syftet är nu att slutföra studiecirkeln och publicera rederihistorien i bokform.

Verksamma inom studiecirkeln är Torsten Hagnéus, Lennart Rydberg, Lennart Ramsvik, Örjan Hellertz, Kenneth H Ohlsson, Nils Nilsson, Bertil Söderberg och Lennart Bornmalm.

Är det någon i läsekretsen som seglat i Onstads fartyg eller arbetat inom rederiet, byggt fartygen eller på annat sätt har kännedom om rederiet är ni mycket välkomna att höra av er till någon av studiecirkeln medlemmar.

Lennart Bornmalm

inom stan till vårt lager, till tryckeri, till post osv har vi aldrig brytt oss om att debitera. En försiktig beräkning för egen del visar att jag kör minst 500 mil om året "i tjänsten" och jag tror inte Bertil ligger långt efter. Nu, när man har reducerad lön eller pension, känns detta mer än tidigare.

Priset för Länspumpen i Sverige för 2004 är 220 kr. Det kan tyckas vara en rejäl höjning men vi har som policy att försöka låta priset ligga fast länge. Kanske tillhör Du dem som sitter hemma i stugvärmen och bara väntar på nästa nummer? Personligen lägger jag ner omkring 800 arbetstimmar om året på tidningen och då har jag inte räknat in vad Bertil, Lennart och Janne lägger ner, för det vågar jag knappt.

Inom en månad skickar vi ut inbetalningskort för 2004. Skicka gärna in beloppet så fort Du kan. Det underlättar för oss. Vad Du än gör: **KOM IHÅG att skriva ut namn och adress på inbetalningskortet!** Skriv inte bara tex Jan Johansson. Vi har sex olika prenumeranter med detta namn och det finns därför risk att vi bockar av fel person.

Väl mött 2004!

Krister Bång



Den verkliga trotjänaren var Otterbäcken. Fotoarkiv Svensk Sjöfarts Tidning.

Otterbäcksbåtarna

Av Olle Gustafsson

Få människor tänker på sjöfart när de hör talas om Nora Bergslags Järnväg, förkortat NBJ. Å andra sidan är det kanske inte så många båtologer som känner till denna sedan ett antal år försvunna järnväg uppe i Bergslagen.

Bolaget bedrev emellertid förutom järnvägstrafik även sjöfart och en ganska vidsträckt busstrafik, allt i anslutning till järnvägslinjerna. Vidare ägde man den förhållandevis stora hamnen i Otterbäcken

Järnvägen

Denna bana började i norr vid Bredsjö, föreningsstation med Bergslagsbanan, och betjänade bl a gruvorna vid Klacka-Lerberg, Striberg, Pershyttan, Dalkarlsberg och Röberg samt Pershyttans och Lindesby masugnar. Från Nora, den första svenska stad som fick järnväg, gick en linje till Ervalla.

Vidare sträckte sig banan söderut via Karlskoga och Degerfors till Otterbäcken vid Väneren. I Strömtorp korsade man banan Laxå-Karlstad – och vidare mot Norge. I Gullspång anslöt den smalspåriga V.G.J. (Västgötabanan).

Banan betjänade alltså ett område rikt

på gruvor och skog men tämligen glest befolkat. Den var med andra ord en typisk tunggodsbana med ringa persontrafik. Lägg märke till att det inte fanns en enda större stad inom trafikområdet.

Nora Bergslags järnväg (NBJ) har sitt ursprung i Nora-Ervalla järnväg (NEJ), som invigdes i mars 1856 tillsammans med Köping-Hults järnvägs delsträcka Örebro-Ervalla. Från början alltså en järnväg mellan Nora och Örebro. Nora-Ervalla blev Sveriges första järnväg och stationshuset i Ervalla vår första järnvägsstation.

1874 öppnades Nora-Karlskoga järnväg (NKJ) mellan Nora och Karlskoga. 1876 blev banan klar mellan Strömtorp

(Karlskoga) och Otterbäcken.

1905 bildades Nora Bergslags Järnvägs AB (NBJ) genom övertagande av ovan nämnda banor samt några andra, mindre banor, varav ett par smalspåriga.

På 1910-talet köptes i stort sett hela aktiestocken upp av Dan Broström (Tirfing) tillsammans med Svenska Lloyd. Anledningen till detta var med största säkerhet möjligheten att bli ägare till Otterbäckens hamn som under en kortare tid kunde stoltsera med att vara Vänerområdets största hamn.

Besöker man hamnen i dag gör den ett dystert och ödsligt intryck. Avkapade hamnspår som verkar leda till ingenstans, en ensam tankvagn ute på ett öde hamnspår och gamla krananläggningar som en gång måste ha använts för malmplastning. Endast ett något så när nytt malmmagasin, antagligen för zinkmalm från Zinkgruvan, vittnar om att det i alla fall finns något liv i hamnen.

Banan kom att som mest omfatta 173 km normalspår, till detta kom en mindre smalspårsdel.

Persontrafiken lades ner 1966 och 1990 lades godstrafiken ner på den sista biten (Strömtorp–Otterbäcken). Då hade gruvdriften avslutats och det uttunnade befolkningsunderlaget för länge sedan övergått till att i huvudsak åka med egna bilar

Delar av järnvägen lever emellertid kvar som N.B.V.J., uttytt Nora Bergslags Veteran Jernväg. Man har sin huvudverksamhet förlagd till Nora där man har sin vagn- och lokpark inklusive dressiner och rälsbussar samt ett välordnat arkiv. Sommartid bedriver man passagerartrafik på delar av den kvarvarande banan. År 2001 trafikerade man linjerna Nora–Järle–Ervalla, dock bara med rälsbuss, och Nora–Pershyttan–Gyttorp, den senare också med ångloks dragna tåg. Banan och den lilla staden Nora är väl värda ett besök liksom de vackra omgivningarna.

Busstrafik

På 1930-talet började det dyka upp små, privatägda bussbolag som konkurrerade med järnvägen om de ganska få passage-rarna. Till skillnad från järnvägen kunde bussarna följa vägarna och stanna vid praktiskt tagit varje grindstolpe och plocka upp ortsbefolkningen.

NBJ svarade snabbt på denna utmaning och började en samtrafik mellan buss och järnväg, eller där detta passade bättre enbart bussar. Man köpte också upp de privata konkurrenterna när detta var möjligt. I mitten på 1930-talet hade man ett 40-tal bussar i trafik och byggde landets modernaste serviceanläggning för sin fordonspark.



Theod. Mannheimer fotograferad 1914. Ur NBVJ:s arkiv.

Busstrafiken fortlever, dock med andra operatörer.

Sjöfart

Redan när järnvägsbolaget startade och man fick en linje till Otterbäcken (1872) och därmed Väneren var man på det klara med att man skulle ha vidare transport på egna kölar över vattnet till Göteborg. Dålig ekonomi gjorde dock att man fick börja med inhyrda fartyg och först 1884 kunde idén med egna fartyg förverkligas.

Man gjorde en kalkyl och kom fram till att utgifterna för en tur- och returresa inbegripet bränsle, kanalavgifter, löner ombord, kostnader för lastning och lossning m.m. skulle belöpa sig till 450 kronor eller lika mycket som frakten i ena riktningen skulle inbringa. Resan andra vägen kunde alltså

räknas som vinst. Med två båtar räknade man med att kunna segla in ungefär ett netto på 6/7 000 kr per säsong.

Som ovan nämnts hyrde man till en början in fartyg för transport av banans gods vidare till Göteborg och mellanliggande hamnar. Pionjären var ångaren Wermland som började gå i regelbunden trafik med en tur i veckan fr o m säsongen 1876. 1879 satte man in två fartyg, **Ingrid** och **Signe** på traden. Dessa följdes av Ragnar och Motala. Samtliga fartyg var på ungefär 175 ton.

År 1883 beställde man en ångare lastande 227 ton och till ett pris av 68 000 kronor. En dyrt fartyg!

På våren 1884 levererades ångaren, som man döpt till **Theod. Mannheimer**. Namnet målades på fartygets långsida. Fartyget liknade inte de sedvanliga kanalångarna då hon var ett midskeppsbygge. Hon kunde också ta passagerare, okänt hur många. Man hade nu bildat ett särskilt bolag, Nora Karlskoga Rederiaktiebolag.

Fartygets första befälhavare hette Carl Axel Johansson och var från Vänersborg. Han hade 1500 kr om året i lön plus fri kost under seglationstiden samt 5 kr i dagstraktamente under vinteruppehållet. Dessutom 7 procent på inseglat fraktnetto. Parantiskt kan sägas att detta med procent på inseglat netto, s.k. kaplag, var vanligt på kanalbåtarna ända fram till slutet i mitten på 1950-talet och gav upphov till en del tvister mellan befälhavare och rederi hos sådana bolag som t ex Vieille Montagne, som endast seglade med bolagets egna produkter och ett netto alltså var svårt att räkna fram.

Det hela gick tydligen bra för redan första året måste man hyra in ytterligare ett fartyg. Det inseglade nettot för båda ångarna blev 4 600 kronor det första året.

Tanken kom nu upp att anskaffa ytterli-



Bolaget hade stor prāmtrafik. Detta foto föreställer Otterbäcken VI. Ur NBVJ:s arkiv.

gare ett fartyg. 1890 inköper man en ångare, **Amalia** som man döper till **Otterbäcken**. Nora-Karlskoga Järnvägs AB anmäler 15 oktober 1894 lastångaren **Otterbäcken** ex **Amalia** till registrering, förvärvad av bolaget 1890. Fartygets hemort Nora och används i inrikes fart mellan Göteborg och Otterbäcken. Nat.cert. med registreringsnummer 1649 utfärdat 22 oktober 1894.

Enligt andra källor, jubileumsboken Järnets Järnväg, utgiven till 100-årsjubileet 1957, är hon inköpt 1889. Sak samma om detta. Med största sannolikhet kom hon i drift först med 1890 års seglation. I jubileumsboken anges också att fartyget är byggt i Sjötorp för norsk räkning. Enligt fribrev 209:1887 utfärdat 24/11 1887 för den i Sjötorp byggda ångaren Amalia har Sixten Groth byggt fartyget för handlanden Carl Fredrik Sandberg i Göteborg. Hur som helst torde det vara klarlagt att **Otterbäcken** byggdes 1886. Var hon sysselsattes de första åren kan vara svårt att i dag reda ut men kanske gick hon i trafik på Norge och på så sätt givit upphov till påståendet att hon varit norskflaggad.

Vid 1893 års slut upphör man att ge sjöfarten ett eget namn, (Nora-Karlskoga Rederi) och fartygen ingick nu i Nora-Karlskoga Jernvägsaktiebolag.

Trafiken gick tydligen bra för 1887 anskaffades 4 pråmar som lastade vardera cirka 150 ton. Dessa pråmar kom sedan att följas av flera, som mest 12 stycken. Alla fick namnet Otterbäcken följt av ett nummer som skrevs med romerska siffror. Namnet var målat på en platta uppsatt på pråmens låring. Dessa pråmar kom att ingå i flottan ända till slutet och jag minns från min barndom och ungdom i Göteborg mycket väl dessa pråmar, speciellt när de låg förtöjda vid pålverk på Ringön i Göteborg i väntan på lossning eller att bli bogserade tillbaka till Otterbäcken. Så vitt jag kan minnas var alla gråmalade, hade två lastluckor och två master med en bom på vardera. Då ingen ångpanna kan ses på vidstående däcksbilden var winscharna antingen handdrivna eller hade man en tändkulemotor som drivkälla. I aktern ser man en styrhytt sticka upp. Förmodligen fanns där en liten kajuta under och/eller förut.

Pråmarna byggdes oftast på eget varv i Otterbäcken och var inte registrerade.

År 1897 var det dags att öka på flottan med ytterligare en ångare. Man inköpte ångaren **Express II**, byggd 1891 i Sjötorp och lastande 220 ton. Fartyget döptes till **Nora Bergslag** men fick ett ganska kort liv i bolagets tjänst. I början på oktober 1901 när ångaren var på resa Göteborg-Otterbäcken gick fartyget på grund vid Hinna men lyckades tas sig loss själv. På väg tillbaka till Göteborg råkade hon slå mot botten

Ekonomi

Hur gick då sjöfarten ihop ekonomiskt? Vi kan väl först konstatera att NBJ, som de flesta enskilda järnvägarna inte var någon lysande affär för sina aktieägare. Tittar vi på utfallet för 1892 års seglation då man hade två fartyg och tio pråmar i trafik, så ser intäkterna ut enligt nedan:

Theod. Mannheimer 33 tur och returesor, 10 047,4 ton	35,169:64
Otterbäcken 29 tur och returesor, 7 097,3 ton	20,967:68
10 st. pråmar 166 enkla resor, 17 378 ton	39,154:90
Därjämte 6 förhyrda seglare Göteborg-Otterbäcken, 813,2 ton	1,554:85
	Totalt: 35 335,9 ton
Inseglat	Kronor 96,847:07

I inseglat belopp gömmer sig också inkomster för passagerartrafik, som fortfarande inte är alldeles betydelselös, nämligen för **Theod. Mannheimer** 255:30 kr och för **Otterbäcken** 178:00 kr.

Detta är inseglade pengar, så kommer omkostnader:

Mannheimer:	30 939,24
Otterbäcken:	21 532,66
Pråmarna:	31 536,66
Förhyrda fartyg:	1 274,37
Totalt	85 282,93
Överskott:	+11 564,16

Utan att vara insatt 1800-talets ekonomi får man väl anse detta som ett ganska bra resultat. Man kan notera att pråmarna utan tvivel, ekonomiskt sett var en mycket bra idé även om besättningen säkert svor över dem många gånger.

Otterbäcken var det enda av fartygen som gick med förlust, 564:56 kronor. Det finns ingen punkt bland utgifterna att peka på, hon seglade helt enkelt inte in tillräckligt med pengar det året.

Ett mellanår som 1905 gav en god vinst, nämligen 17,557.21 kr på inseglade 130,752.61 kr eller lite över 13%. Nu finns dock inga inkomster från passagerare längre. Någon gång mellan 1893 och 1905 slutade man alltså med passagerartrafiken.

Går vi fram till 1939 så får vi följande resultat:

Theod. Mannheimer 42 tur och returesor, 10,608 ton	76,803
Otterbäcken 91 enkla resor, 11,291 ton	78,519
Pråmar med Mannheimer, 103 enkla resor, 12,554 ton	55,966
Pråmar med Otterbäcken, 125 enkla resor, 14,641 ton	64,427
Hyrda fartyg, 54 enkla resor, 8,798 ton	37,055
	Totalt 57,892 ton
	Kronor 312,770

Kostnader:	
Mannheimer	78,707
Otterbäcken	68,762
Pråmarna	107,555.
Inhyrda fartyg	38,838
Kontor i Göteborg	21,569
Totalt	Kronor 315,431

Vi får nu för första gången av de år jag gått igenom en förlust, om än liten på 2,661 kronor. De hyrda fartygen står här för 893 kronor.

med skäddan och blev manöveroduglig. **Nora Bergslag** bogserades till Göteborg för reparation. Reparationskostnader 5 300 kronor.

En natt i början på december 1906 stävar ångaren mot Hindens rev i tjocka och snöstorm. Även denna gång går hon på Hindens Rev. Nu blev skadorna värre än vid förra grundstötningen. Fartyget satt ordentligt på. Besättningen lyckades nått och jämnt ta sig i land med livbåten. Fortsatt dåligt väder gjorde bärgning omöjlig. Efter fjorton dagar var skrovet så sönderslaget

att bärgning var utsiktslös. och fartyget slopades. Maskinen och ångpannan lär fortfarande stå på botten enligt dykare som besökt platsen.

I slutet av 1920-talet lägger man upp **Otterbäcken** i platsen med samma namn. Orsaken obekant, kanske de dåliga tider som inträffar nu. Allt av värde plockas ut, det blir till slut endast det tomma skrovet kvar. Efter att först ha tänkt slopa fartyget beslutar sig sedan rederiet för att bygga om henne till pråm. Dessa planer verkställs emellertid ej och nu tar man ett unikt beslut

Lön och kosthållning till **Theod. Mannheimer** och **Otterbäcken** belöper sig till 28,289 respektive 24,118 kronor. Detta är de i särklass högsta individuella posterna. Den högre summan för Mannheimer torde väl bero på att hon är ångfartyg och alltså kräver en större besättning. Det är också stor skillnad på bränslekostnaderna: 16,130 respektive 6,475 kronor. Redan nu, före andra världskriget blir alltså bränslekostnaderna för en ångare 2½ gånger större än för ett motorfartyg.

Tittar man på pråmarna var det 12 stycken i trafik detta år. De kostade i lön till besättningarna totalt 21,538 kronor, inga kostnader för kosthållning. Detta tolkar jag så att pråmfolket fick hålla sig med mat själva, ingick alltså ej i lönen. Två stor kostnader tillkommer på pråmarna, nämligen underhåll och stuvare, 25,378 respektive 23,082 kronor. Underhållskostnaderna skall naturligtvis delas på 12 pråmar, men det bli ändå 2,115 kronor per båt. Underhållskostnaderna för Mannheimer var 4,269 och för Otterbäcken 1,579 kronor. Börjar man rota i små poster kan man konstatera att winscharna på Otterbäcken kostade 88 kronor i underhåll medan ångvinscharna på Mannheimer inte kostade ett öre, alltid en tröst för ångvännerna.

Man kan hålla på och bryta upp dessa siffror i det oändliga, men faktum kvarstår, de goda tiderna är förbi.

Tittar vi så lite hastigt på 1949 så ser siffrorna ut så här:

Otterbäcken 78 enkla resor, 9,522 ton	95,843
Pråmar med Otterbäcken, 43 enkla resor, 6,483 ton	45,141
	Totalt: 16,005 ton
	Kronor 140,984

Kostnader:	
Otterbäcken:	100,586
Pråmarna:	55,928
Kontor i Göteborg:	14,410
	Totalt kronor: 170,924

Förlusterna blir nu knappt 30 000 kronor och så har det varit hela efterkrigstiden, med undantag av några få år då det varit ungefär 10 000 kronor i vinst. Man skall då inte glömma att Mannheimer och ett antal pråmar är sålda.

De följande åren till slutet går i samma stil. 1950 -35,100, 1951 -2,331, 1952 -13,878 och slutligen 1953 -32,079 kronor.

1953 gör Otterbäcken en resa, utan pråmar. Hon tar 144 ton i last och tjänar ihop 2,057 kronor. Man hyr sedan in fartyg för 23 enkelresor och på dessa får man in brutto 39,506 kronor. Det är det hela.

Kostnaderna för Otterbäcken under detta år är 28,888 kronor. Man får tydligen ett maskin-haveri för underhållskostnader för maskin är 10,535 kronor. Man lägger också 9,410 kronor på skrov och rigg samt de vanliga pengarna på winscharna, detta är 1,216 kronor.

Man kan notera att för den enda enkelresan, Otterbäcken-Göteborg behövde man tydligen inte bunkra, för det finns inga utgifter för bränsle 1953.

När man tittat på företagets ekonomi slås man av att pråmarna onekligen drog in en hel del pengar, dessutom med små omkostnader. Så vitt jag vet var det bara Billerud och Wargön som använde pråmar för trafiken Vänerhamnar - Göteborg. Förutom NBJ. Här borde ha funnits möjligheter att öka på intäkterna även för de andra bolagen med bulktransporter.

- man rustar **Otterbäcken** igen.

Det tomma skrovet dras upp på slipen och praktiskt taget hela fartyget slopas. Det är bara spant och stävar kvar. Med dessa som grund byggs ett helt nytt fartyg. Sveriges modernaste kanalfartyg enligt rederiet. Fartyget riggas nu med två master och får två, ungefär lika stora lastluckor. Man tar ett så ovanligt beslut som att förse fartyget med en dieselmotor. De få kanalbåtar som är motoriserade vid denna tid har alla, så vitt jag vet, tändkulemotor. Diselmotorn är mer ekonomisk, lättare att sköta och ger

upphov till avsevärt mindre vibrationer än tändkulemotorn. Den är emellertid tämligen oprövad i fartyg av denna storlek och dessutom avsevärt dyrare i inköp. Man väljer Nyqvist & Holm (Nohab) och en motortyp som hittills endast använts som hjälpmotor i större fartyg. Kanske subventionerade tillverkaren detta köp för att få möjlighet att prova sin motor i en båt som gick, bokstavligen förbi verkstadens dörr. Det hela torde ha varit ett lyckligt experiment för fartyget och motorn kämpade på med att dra sina pråmar på traden Göte-

borg-Otterbäcken ända fram till 1953 och sedan, med nya ägare, fortsatte hon ytterligare några år fram till 1957 då ett haveri satte punkt för detta fartygs långa liv.

Jag kan här inte låta bli att citera *Marie-stads Länstidning* som den 12/6 1931 hade en artikel om den pånyttfödda Otterbäcken:

I den hårda nordosten fradga sig de stålgrå vågorna i viken vid Otterbäckens hamnan-läggning. Ute på öppna sjön vräka säkert ansemliga vågor.

Men förtöjd vid gamla hamnens kaj ligger Nora Bergslags nya motorfartyg "Otterbäcken" på morgonen anländ efter fullbordad tredje tur till Göteborg. Man har haft en besvärlig resa i motvinden, aderton timmar har det tagit från Vänersborg, men så har man också haft två pråmar på släp att hålla reda på.

Man håller på att lossa lasten och en liten röd flagga på förmasten talar om att åtskilliga bensinfat hört till lasten.

Detta Vänerns modernaste och nyaste fartyg, som med innevarande säsong satts in att alternera med ångaren "Th. Mannheimer" mellan Otterbäcken och Göteborg är byggt på hamnens eget varv på resterna av den gamla ångaren "Otterbäcken", av vilken huvudsakligen endast järnspanten kommit till användning och varvsförmannen F. Ramberg har all heder av sitt verk.

I dess inre gömmer sig ett modernt kraftvidunder, en 145 hästars dieselmotor från Nyqvist & Holm, Trollhättan, som inmonterats på varvet i Lödöse, vilken motor är den första i sitt slag som användes för ensam drift av fartyg. Fartyget har vidare fått tip-top utrustning i flera avseende. En närmare titt på denna hypermoderna länk i samfärdseln kan kanske därför vara av intresse.

--- Vacker är båten just inte men den är praktisk, är hamnarbetarnas utlåtande.

Så låter man oss genast få komma ombord och i maskinrummet träffar vi motormaskinist Ragnar Classon som blev den utvalde bland 67 sökande, samt hans medhjälpare. Man är sysselsatt med att vitmåla maskinrummets väggar, vilket också kan löna sig på en plats där ingen rök och inget kolstoft förmörkar.

--- Motorn har fungerat prickfritt och utmärkt på alla turerna hittills, den är finkänslig på manövrer och är lätt att komma åt på alla ställen, säger Classon, som bara har entusiastiska lovord för sin motor.

Maskinrummet domineras så som sig bör av kolossen, som är helt inkapslad. Några decimeter över motorblocket höja sig emellertid fyra cylindertoppar och nere i golvet akter om motorn ser man det 2,000 kg vägande balanshjulet på propelleraxeln. I övrigt ser den "osakkunnige" bara en massa ledningar, rör och utväxter runt om, samt de lättöppnade luckor som finns runt om, om man önskar ge sig in i kraftkällans inandöme.

Runt om efter väggarna ser man också en del



Otterbäcken på väg med lastbilsramar från Bofors till Volvo.

ting. Här sticka gavlarna på tre stora öltunnor fram – men det är bränsleförrådet, på en annan sida återfinns en behållare för komprimerad luft jämte en hjälpkompressor. Vidare finner man anordningar för kylvattnet, för båtens elektriska belysning, värmepannan till hytternas uppvärmning etc.

Herr Classon rör sig kring detta som fisken i vattnet. Han berättar för den osakkunnige om motorn, som själv förmår reglera sin bränsletillförsel – åtgången synes hålla sig omkring 27–28 liter per timma – och som smörjer sig själv. Oljan kommer från gropen under motor-blocket, varefter den filtreras och går in i cylindrarna och lagren, för att därpå fullborda kretsgången. Olja behöver blott påfyllas en gång

på sommaren. Kylvattnet går också automatiskt och en visselpipa säger till i tid om det skulle bli något mankemang med den saken. Bränslet insprutas i bränslehuset under 350 kg. tryck. Genom att trycka på små tappar som sitta på cylinderhuvudena kan man känna kolvslagen och konstatera att tändningen är all right. Slitna cylinderväggar behöva ej slipas om, det är blott att byta ut de lösa cylindrefodren. Man kan öppna till cylindrar och kompressionsrum under motorns gång, varvid man kan konstatera att bränsle fullständigt förbrännes. Det blir således ingen rök för skorstenen, varjämte kraftiga dekompressorer och ljuddämpare tar bort motorbullret.

Detta och mycket annat berättar herr Classon



Otterbäcken lastad med kanontorn till pansarskeppet Sverige. Ur NBVJ:s arkiv.

och den osakkunnige förstår att det är tydligen nästan bara en hjärna som skulle felas motorn, för att den skulle bli en robot, som skulle sköta sig själv utan hjälp av människohand.

--- Den kan startas av ett litet barn, säger herr Classon, och vickar lekfullt på ett litet handtag. Och verkligen. Det rycker till ett tag i kolossen och så är den i gång, klar att föra fartyget ut på böljan blå med 145 hästars styrka.

Den egna elektriska installationen omfattar 22 lampor, sådana finnas bl. a. i alla hytterna och salongen, köket har två. Värmeledning är också indragen på dessa platser och varmt blir det på 20 minuter.

Motorfartyget "Otterbäcken" är således en båt som i största möjliga utsträckning tillgodoser sina egna behov när den på lördagseftermiddagarna går från Otterbäcken med sina åtta personers besättning och kapten Åke Falgren på bryggan. Den ankommer sedan till Göteborg på söndagarna, avgår onsdagar igen och återkommer till Otterbäcken på torsdagarna.

Au Revoir

Det kan här nämnas att Göteborgs Morgonpost, stadens konservativa tidning, är en guldgruva för den som är intresserad av den inrikes linjesjöfarten med Göteborg som centrum. Precis som med Otterbäcken här ovan angav man i regel, förutom tidpunkt och destinationshamnar i regel också fartygens namn och ofta dessutom befälhavaren namn.

Tiderna höll på att ändras, den inrikes sjöfarten, som fick ett uppsving under kriget på grund av bristen på bensin och andra oljor, fick åter känna av konkurrensen från lastbilar och bussar. Dödsstöten kom ungefär 1949–1950. Några rederier lyckades hålla sig kvar ytterligare en tid, för Otterbäckens del in i säsongen 1953. Då hade man sålt den äldre ångaren Theod. Mannheimer 1947. Även prämtrafiken hade upphört.

Det är omöjligt att spekulera i om trafiken hade kunnat fortsätta ytterligare ett antal år. Basfrakterna var skogsprodukter och produkter från gruvor och hyttor till Göteborg och kol och styckegods i retur. Passagerartrafiken torde ha upphört i början på förra seklet. Hyttorna och de små gruvorna lades efterhand ner och kolet började vid denna tid förlora sin roll som ledande bränsle.

Skogsprodukterna fanns kvar men torde inte ha räckt för att sysselsätta ett fartyg, med eller utan pråmar. En svår konkurrent var också motorseglarna, ofta familjeägda och med en besättning på kanske tre man och en pojke, kockjungmannen, detta osannolika yrke!

Ombord i båtarna

Vi har här behandlat fartygen, lasterna, ekonomin och en del annat, men hur var



Otterbäcken med två pramar i Trollhättan på väg till Göteborg.

det ombord, hur levde man? Detta är något som har kommit att intressera mig mer och mer, inte minst sedan jag har fått förmånen att träffa och lära känna några av dem som arbetade ombord i dessa fartyg. Nu blir plötsligt fartygen levande och inte bara svartvita bilder i formatet 10x15 cm.

Kanalbåtarna var mycket lika bemanade, oavsett vilket rederi de tillhörde eller vilken fart de gick i.

Fartygen var i regel ångdrivna ända till slutet. Endast några få rederier beställde motorfartyg, eller byggde om ångfartyg till motordrift. Detta kan synas egendomligt, inte minst om man betraktar siffrorna i föregående stycke.

De ångdrivna fartygen hade i regel 11 mans/kvinnors besättning. Den bestod av befälhavare, styrman, maskinist och

restauratris. Dessa var att betrakta som befäl och bodde akterut. Så fanns 4 man på däck uppdelade på rorgångare (en slags förman), matrosar och lättmatrosar eller jungmän, två eldare (förste och andre) samt köksbiträde, ibland mönstrad som städerska. Arbetet var nog i båda fallen det samma. Köksbiträdet/städerskan hade ingen egen hytt utan sov på soffan i befälsmässan. Något som i dag verkar näst intill otroligt. Manskaptet bodde i skansen förut. Efter hand fick fartygen en s k mat-hytt akterut som manskapsmäss. Tidigare åt man i skansen. Några år efter andra världskriget infördes nya bestämmelser i handelsflottan och redarna fick bygga om skansarna till tvåmanshytter. Ritningar på en sådan ombyggnad på **Vieille Montagne IV** utförd på Sjötorps varv har jag hittat.



Pråmbygge, sannolikt i Otterbäcken och troligen Sexan. Ur NBJV:s arkiv.

Ett undantag från ovannämnda bemaning finner man i **Teodr. Mannheimer** som enligt mätbrev daterat 17 juni 1927 skulle ha 9 mans besättning, fördelade på 5 man i skans, 3 i hytter och befälhavare i kajuta. Min gissning är att fördelningen var 3 man på däck, 2 eldare, 1 styrman, en maskinist, 1 restauratris och så befälhavaren.

En bra ritning gjord efter ombyggnaden av **Otterbäcken**, utförd i november 1930, har jag också i min ägo. Av den framgår att befälhavarens hytt hade en golvyta på 2,5 kvm plus salong, styrmannens och maskinistens 1,5 kvm, restauratrisens 1,15 kvm och manskaptets 4,7 kvm till vilket kom en liten egen hytt för rorgångaren på 1,02 kvm. Bifogad del av ritningen, gjord i samband med ombyggnaden visar hur inredningen akterut såg ut. Denna disponering var vanlig i kanalbåtarna, oavsett var de var byggda.

Otterbäcken var som tidigare nämnts nu motorfartyg och här fanns alltså inga eldare, endast en motorman. Senare blev denne motorman bortrationaliserad. Maskinisten var kvar under hela Otterbäckentiden. Trots en hel del moderniseringar kunde man inte helt undvara maskinisten. Start och omkastning till back lyckades man inte flytta upp till bryggan. Motorn var direktkopplad till propelleraxeln och vid backgång måste man alltså först stoppa motorn och sedan koppla om den för back samt slutligen starta den på nytt, nu med rotation åt andra hållet.

Även normal start måste ske från maskinrummet. Det skulle dröja åtskilliga år innan dessa funktioner kunde föras upp till bryggan på motorer av denna typ (omkastningsbara) och detta med tillfredsställande säkerhet.

Hur arbetade man då? Först skall väl sägas att resan tog normalt ca 23 timmar, avgång 15.00 och ankomst nästa dag 14.00.

Befälhavaren och styrmannen delade på sträckorna. Det kunde gå till så att befälhavaren tog Göteborg-Lilla Edet, ca 4 timmar med slussningen. Sedan tog styrmannen Lilla Edet och ut till Vätern, befälhavaren Vätern till Hindens Rev o s v. Därtill kom att ta hand om fraktsedlar, ta betalt m m. Lasten skulle stuvas i lastrummen. Det blev nog så och så med sömnen ibland när det var mycket last. Däcksmanskaptet följde kaptenens och styrmannens schema, men fick dessutom vara bereda att törna till i slussarna oavsett om de hade frivakt eller ej.

Maskinisten och eldarna hade det enkla. Man gick vakt 4 om 4 för det mesta. Maskinisten hade andre eldaren till hjälp på sin vakt, förste eldaren fick både elda och sköta maskinen. Man kan misstänka att om allt var i bra skick kunde nog maskinisten gå upp i sin hytt och ta igen sig



Kapten Hööks svärdotter på *Otterbäckens* brygga.

ett slag på vakten. I hamn var det däremot säkert fullt upp, pannrengöring, ansättning av lager översyn av pumpar och ventiler och inte minst skötsel av winscharna, i regel två stycken. Till detta kom att man naturligtvis också måste hålla fyr i pannan. Man bör också komma ihåg att det var mycket primitivt med verktyg, en hel rad reservdelar fanns inte att köpa över disk utan fick göras ombord.

Restauratrisen och köksbiträdet/stderskan hade också långa dagar. Det skulle finnas kaffe framme klockan sju, frukost klockan nio och sedan var det middag klockan ett, kaffe igen klockan tre och slutligen kvällsmat klockan sju, Riktig, lagad mat vid alla tre tillfällena.

En viss rationalisering kom till stånd efter andra världskriget. Vissa ångbåtar byggdes om till motordrift, eldarna försvann, ersattes ibland av en motorman, som med tiden också försvann, dessutom försvann köksbiträdet. Kylskåp, gasolspis och vissa halvfabrikat gjorde henne överflödig, eller kanske fick restauratrisen jobba så mycket mer.

Åldersfördelningen var säkert mycket stor, från skepparen som kanske var 60–65 år gammal till en jungman som kanske hade kommit ut till sjöss direkt efter konfirmationen. Restauratrisen kunde vara vad som helst mellan några och 20 år och upp i övre medelåldern, ibland var hon

gift med befälhavaren eller någon annan av befälet. Köksbiträdet var i regel yngre, vissa rederier krävde dock att hon skulle vara lägst 18 år. Styrmannen och maskinisten kunde vara vad som helst mellan några och tjugo och jämgamla med skepparen. Övrigt däcksfolk och eldare också i blandade åldrar.

Ofta var större delen, eller kanske hela besättningen från samma stad eller by. Detta kunde hjälpa till att få en god sammanhållning, "vi var som en enda stor familj" har jag hört gamla besättningsmän säga. Samtidigt frodades naturligtvis skvallret i en sådan grupp.

Vad hände då med alla dessa människor

när kanalfloTTan löstes upp på bara lite mer än ett decennium? Ja många skaffade sig jobb i land, en del sökte sig till andra små fartyg, t ex bogserbåtar, andra åter gick till sjöbefälsskolorna och kompletterade sin utbildning till sjökapten eller sjöingenjör. Det hela underlättades sannolikt av att medelåldern hos besättningarna vid 1950-talets mitt var mycket hög.

Pråmarna

Det är svårt att få något grepp på dessa fartyg. De var ej registrerade och förekommer inte som enskilda enheter i årsredovisningarna. Vi vet att de var högst 12 till antalet, sannolikt fanns aldrig så många i drift samtidigt. Pråmarna hette **Otterbäckens** följt av ett nummer. Många var byggda på eget varv i Otterbäckens men några var byggda på Sjötorps varv (Ingemar Ramberg, Sjötorp). År 1887 beställdes de första(?) å 5 800 kr per styck, 1888 ytterligare 2 stycken, i början på 90-talet 4 stycken, alla på 90 Br.ton. 1907 beställdes 2 stycken å 11 000 kr/st, vardera på 125 br.ton. 1913 förliste en pråm på Vänern, "slet sig i storm". Detta enligt arkivet i Nora.

De kallades, lite nedsättande, för "pe-sarna". Pråmarna hade tre mans besättning och dessa män flyttade mellan pråmarna. Då inga kostnader redovisas för deras proviant i årsrapporterna får man utgå från att de fick hålla sig med mat själva.

Besättningarna måste ha varit goda sjömän. Carl-Axel Hök, son till den sista befälhavaren i bolaget, berättar att vid vissa bryggor dit pråm skulle med last, la man bara av pråmen när man var på lämpligt avstånd från kajen och sedan var det upp



Otterbäckens slussar ut i Trollhättan

Theod. Mannheimer

Byggd 1884 på Motala Verkstad av järn till en kostnad av 68 000 kr. 222 br.ton, 250 ton dw. Registreringsnummer 1663 Signalbokstäver SGVI.

Såld 1947-02-21 till Paul Hilmer Hansson och Alf Lennart Hugo Hansson Fisketången för 30 000 kr. Nytt namn **Tylö**. Fartyget byggdes om till fiskefartyg på Halmstads varv. Ångmaskinen byttes ut mot en Alpha dieselmotor. Meddelas 1947-06-14. Fiskebeteckning LL 605. 1953-01-21 säljer P.H. Hansson sin del till modern som nu blir ensamägare till fartyget.

1956-05-25 är såljs **Tylö** till N.A. Johansson, J.O. Johansson och S.A. Malm, alla Fisketången för 119 000 kr. De nya ägarna har en tredjedel var. N.A. Johansson huvudägare. Fartyget döps om till **Nordkap II** med hem-ort ändrad till Gravarne. I mars 1962 finns N.A. Johansson c/o Underås Sandtag, Enhörna. Fartyget är nu sannolikt insatt i sandfarten. S.A. Malm säljer sin del till de andra delägarna 1963-03-05.

Fartyget såldes igen 1964-01-15 till Arne Rudolf Rubin, Djurö för 135 000 kr. Hemorten blev nu Möja och det nya namnet **Sunnanvind**. 1972-11-01 omändrad från fiskefartyg till lastfartyg. Rubin har sannolikt hela tiden haft **Sunnanvind** i fraktfart. Införd 1976 i fartygsregistret som **Sunnanvind** ägd av ovannämnde Rubin och med samma hemort. Nu sitter det en Scania DSI11 R62 motor i henne. Motorn är dock tillverkad 1969.

Enligt köpeavtal 1985-09-22 säljer nu Rubin fartyget till Jan Holmgren i Kungsör för 150 000 kr i befintligt skick på avbetalning med slutlikvid 1991-06-30. I avtalet påpekas att gällande certifikat går ut december 1985.

1988-03-09 är det dags igen och Holmgren säljer **Sunnanvind** till HB Bemont Invest i Linköping. Priset är nu 350 000 kr! Hemort oförändrat Kungsör. Under sommaren ger **Sunnanvind** upphov till stora tidningsrubriker och hamnar dessutom i TV efter en kollision med en rysk trålare. Fartyget befinns vara på väg till hamnar där hon inget har att göra och bemanningen är väl inte heller enligt Sjöfartsverkets bestämmelser. Det blir nyttjande förbud och annat tråkigt.

Den 22 december 1989 säljs hon igen. Bemont HB (Bengt Celiander) i Linköping säljer henne till Marin & Maskin i Stockholm AB för det mer rimliga priset 125 000 kr. Fortfarande hemort Kungsör.

Marin & Maskin i Stockholm AB säljer 1993-04-08 fartyget i havererat skick till Per Larsson Vingåker för 25 000 kr



Pråmarna tagna från Otterbäcken.

till pråmskepparen att styra så att man kom upp med lagom fart för att förtöja. Något extra försök var knappast möjligt med denna metod!

Vart pråmarna tog vägen vet jag inte, kanske hittade man någon spekulant, åtminstone till någon eller några, övriga högs sannolikt upp i Otterbäcken.

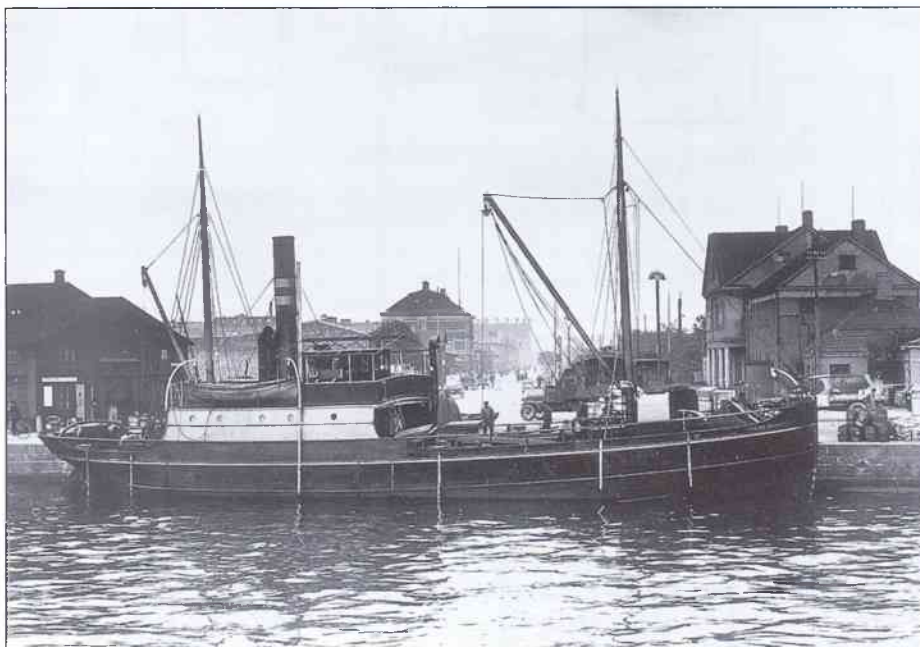
Slutord

Här slutar den nästan 70-åriga epoken med en förlängning av Järnets Järnväg till Göteborg. Sammanlagt tre maskindrivna fartyg och tolv pråmar hade man, dock inte allt detta på en gång. Många människor måste under årens lopp ha fått sin bärgning på

fartyg och pråmar. Det har emellertid inte lyckats mig att spåra någon överlevande från denna epok. I Sjötorp, vid varvet står resterna av **Otterbäckens** propeller som ett minne över en svunnen sjöfart.

Jag vill här passa på att tacka följande personer som hjälpt mig med informationer, egna minnen och upplysningar om fartygens vidare öden: Erik Hag, som vanligt! med fartygsdata, Carl-Axel Hök, minnen och foton, Hans Lorin NBVJ hjälp med järnvägshistoria, Jan Holmgren Kungsör, minnen från sin tid som ägare/befälhavare på **Sunnanvind**.

Källförteckning: Järnets järnväg, N.B.J jubileumsbok, NBJ:s arkiv i Nora



Theodor Mannheimer i Lilla Bommens hamn, med Västgötabanans stationshus till höger. Bild Fotoarkivet Klubb Maritim Västra Kretsen.



Theod. Mannheimer blev så småningom Sunnavind. Tore Olsson tog fotot.

Ny försäljning redan 1993-08-23 till Tomas Berglund, "eller av honom anvisad firma" för 120 000 kr. Säljaren skall ombesörja fartygets resa Norrköping – Umeå. Säljaren har rätt att i Umeå demontera huvudmaskinen och diverse annan utrustning. Skeppskafét M/S Vita Björn (Tomas Berglund), Stadskajen i Umeå är nu ägare till Sunnavind. Hon finns fortfarande i Skeppslistan (2002).

Slutligen kan nämnas att hos Sjöfartsinspektionen står 2002-11-28 följande: Sunnavind hemort Umeå ägare Rederi

Sjöbris K/B, torrlastfartyg. Inspektion av ej specificerad art 2001-06-08 FÅR EJ UTNYTTJAS TILL SJÖFART. Enligt uppgift från fartygsinspektör Lars Hägg ligger hon nu (03-03-28) halvt sjunken vid en ö med namnet Ön i Umeälven. Det är bara skalet kvar av det fartyg som en gång var NBJ flaggskepp!

Otterbäcken

Byggt 1886 på Sjötorps varv av trä på järnspant av Sixten Groth för handlande Carl Fredrik Sandberg i Göteborg. Fartyget

fick namnet **Amalia**. Okänt byggnadsnummer, 275 ton dw.

Nora-Karlskoga Järnvägs AB anmäler 15-10-1904 lastångaren **Otterbäcken** ex **Amalia** till registrering, förvärvat av bolaget 1890. Nat. cert. med reg.nr. 1649 utfärdat 22-10-1894. Signalbokstäverna SFXW. År 1895 anger nu Nora bergslags Järnvägar att man övertagit fartyget.

Förbyggd och ombyggd till motorfartyg 1929 till 1930. Skrov i Otterbäcken och motorinstallation i Lödöse (Nygqvist & Holm). Sål 1954 till partrederi med Agnar Harald Johansson som huvudredare. Nytt namn **Bo-Harald**.

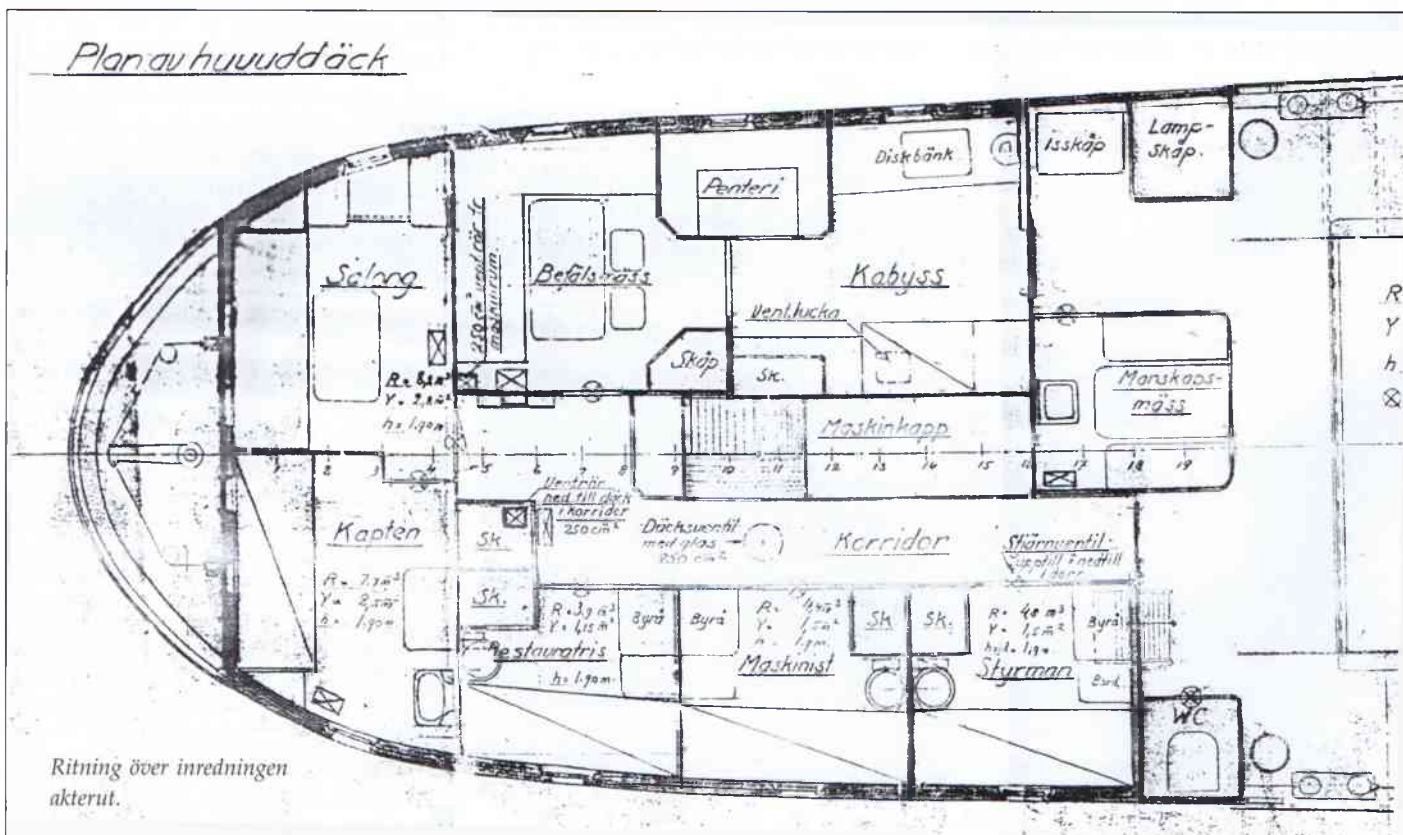
På resa Heröya–Lidköping grundstötter fartyget 12-11-1957 i Lurö skärgård. Besättningen räddas med livbåten men fartyget blir vrak. Efteråt har vissa delar bärgats, bl a motorn.

Nora Bergslag

Byggt 1891 på Sjötorps varv av ek och furu på järnspant som **Express II**, redare Sixten Groth. Reg. Nr. 177. 220 ton dw. Ångmaskin 30 NHK.

Sål 1897 till Nora-Karlskoga Järnvägs AB och omdöpt till **Nora Bergslag**. Nytt nat.cert. utfärdat 23.02.1897. Överförd till Nora Bergslags Järnvägs AB 1906.

På resa Göteborg–Otterbäcken strandade fartyget den 2 december 1906 vid Hindens rev i Vänern och blev vrak. Som ett kuriosum kan omtalas att man fortfarande kan se delar av fartygets maskin och panna på botten.





Gamla Helsingborgsfärjan **Regula** ägs nu av AS Saaremaa Laevakompanii på Ösel och seglar på leden Kuivastu–Virtsu. Här ligger hon i Kuivastu på ön Muhu. Ute i sundet ligger **Scania** för ankar.

Resa i österled

Text och foto Bertil Söderberg

I somras fick jag anledning att semestra i vårt östra grannland Estland. Baltstaterna kanske inte stod högst på listan av semester-mål, men när min svägerska ändå skulle fira sin 60-årsdag i Tallinn, blev intresset stort för att därefter göra en rundresa i den forna sovjetiska republiken.

Eftersom jag intresserat mig för exilbaltarnas shippingverksamhet i Sverige, såg jag nu möjligheten att bese de platser de kom från, vilka varit en vit fläck på den geografiska kartan för mig.

Nu hade man ju hört så mycket om dessa nya självständiga staters problem med kriminalitet så alla goda råd var att man skulle vara uppmärksam! Vi, min fru Inga-Lill och jag, beslöt att göra det enkelt för oss så vi tog hjälp av Tallink som bokade in oss på hotell enligt vårt önskemål.

Med Tallink till Tallinn

Tisdagen den 22 juli anlände vi med bilen till Tallinks terminal i Stockholms Frihamn, där **Regina Baltica** låg och väntade för avgång klockan 18.00. Vi rekommenderades att vara där senast 2 timmar före avgång. En lång tid tyckte jag men förklaringen fick vi då det tog hemskt lång tid för varje fordon att passera igenom både biljett- och passkontroll.

Efter att vi parkerat på bildäck och installerat oss i hytten, förenades vi med övriga i sällskapet som inte hade bil med sig. **Regina Baltica** avgick i stort sett tidtabellsenligt och när vi passerade Fjäderholmarna kom vi att prata om när vi bodde där ett par somrar på 1980-talet, då vi skötte Föreningen Allmogebåtars museum på ön. Stockholms skärgård är vacker, men hung-

ern började kännas av och buffén smakade bra med ett gott vin till.

Vädret var fantastiskt fint och påföljande morgon såg jag Estland för första gången. När jag stod där på däck tänkte jag på alla de som flydde till Sverige i slutet av andra världskriget under svåra förhållanden för att komma till friheten i vårt land.

Vad som slog mig när vi närmade oss Tallinn var den mycket livaktiga trafik med både snabbfärjor, traditionella färjor och kryssningsfartyg. När **Regina Baltica** höll på att lägga till fick jag syn på två gula ångbåtsskorstenar längre in i hamnen. För en båtolog ett intressant objekt att titta närmare på. Det visade sig vara museibrytaren **Suur Töll**. Ett av mina båtologiska intressen är just isbrytare och den här måste jag bara titta närmare på.

Vykortet som jag köpte i en antikaffär i gamla stan i Tallinn visar hamnen i början av 1920-talet och som jag trodde visade lundbybåten *Anna*.



TALLINN. Vaade sadamast. Die Stadt vom Hafen.

Proceduren vid ilandkörningen var minst lika tidsödande som i Stockholm. Hotellet Rotermanni låg ganska nära hamnen, men det var inte så lätt att hitta dit med bil. Innan vi kom fram hade vi ofrivilligt gjort en mindre sightseeing i Tallinn! Hotellet låg i ett gammalt fabriksområde där det fanns allt från hotell och restauranger till natt- och porrklubbar där det dundrade musik på hög nivå nästan hela natten för att locka gäster och kunder! Eftersom vi inte har tjuvlarm på bilen rekommenderades vi bestämt att lämna in den på en dygnet runt bevakad parkering, vilket vi gjorde. Strax intill parkeringen låg Esti meremuseum, Estlands sjöfartsmuseum. Ännu ett objekt att besöka!

Gamla stan i Tallinn

Gamla stan i Tallinn med stortorget och medeltida byggnader, till viss del inra-

mad av den gamla ringmuren, är mycket välbesökt av turister. Inte minst alla de grupper från kryssningsfartyg som snällt följde guiden med sitt upphöjda plakat för att kunna hålla ihop deltagarna i folkvimmel. Affärer fanns gott om så damerna fick sitt lystmäte av shopping medan vi karlar föredrog att smaka på det estniska ölet på en av de många gatuserveringarna. När vi återförenades sa Inga-Lill till mig:

– Vi var inne i en antikaffär och där hade de gamla vykort till salu. Det är väl något för dig att titta på?

– Tack för tipset svarade jag och fick med mig svågern för ett besök.

Ett antal kartonger med vykort bläddrades igenom och så plötsligt var där ett från Tallinns hamn från 1920-talet visande en bogserbåt vid kaj. Kunde det vara lundbybygge nr 40 *Anna* byggd 1913 för Russich-Balticher Bergungs-Verein i Reval



Guiden Henn Luks visade mig runt ombord. Här vid förliga ångmaskinens manöverplats.



Museisbrytaren *Suur Tõll* låg i den inre hamnen i Tallinn.

(Tallinn)? Utan förstöringsglas kunde jag inte avgöra om det var en lundbybåt eftersom hon var så liten på kortet. Glad över fyndet samt att kanske ha fått upp ett spår av båten, vilket tidigare misslyckats då jag tillskrivit sovjetiska konsulatet i Göteborg om hjälp.

Nästa dag gjorde jag ett besök på isbrytaren *Suur Tõll*. Jag hade tur som fick guidning av en äldre man, Henn Luks, som tjänstgjort som styrman ombord. När han förstod att jag var seriöst intresserad visade han mig runt även på platser ombord som inte var öppna för besökare. Ångpannorna som var insatta på 1950-talet var byggda

på Lindholmens Varv, berättade han. De var gediget byggda och en av dem var påeldad för bara något år sedan vid en filminspelning, fick jag veta. **Suur Töll** var imponerande och hon hade en mycket intressant historia som jag kanske får återkomma till.

När jag frågade om han kände till bogserbåten **Anna** fick jag ett ja till svar. Han visste att den funnits men trodde att den försvann redan under första världskriget, vilket senare visade sig vara riktigt. Han hade även seglat i sovjetiska lastfartyg och på min fråga om han då varit i Sverige, fick jag till svar att estniska sjömän endast fick segla i inhemsk fart och på övriga öststatsländer.

För mer information om **Anna** hänvisades jag till chefen för Sjöfartsmuseet som låg i ett av tornen i ringmuren. När jag kom dit visade det sig att han inte kunde engelska! Däremot kunde marinarkeologen Vello Mäss engelska. Han var mycket upptagen, bla av en TV-intervju, men lovade att hjälpa mig om jag kom åter efter vår rundresa en dryg vecka senare.

Dagö

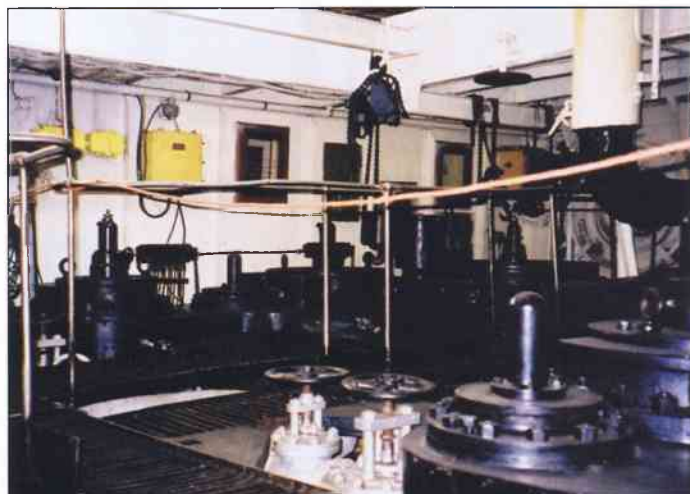
Efter två nätter i Tallinn gick färden mot Rohukula där färjan till Dagö (Hiiumaa) avgick. Vädret var mycket fint med en temperatur på närmare 30 grader vilket inte precis var drömläge för flera mils bilkörning om man inte har AC, vilket vi inte hade. Innan vi kom fram var vi i Hapsalu en gammal kurort grundad redan 1279 och vida berömd för den lokala gyttjans hälsosamma effekter. Vi avstod dock från att bli inkletade vilket inte det ryska imperiets aristokrati gjorde på 1800-talet utan lät sig villigt behandlas. Tsaren Alexander II gjorde flera resor till Hapsalu under sin tid vid makten. Därför lät man bygga Europas längsta täckta perrong på 200 m för att tsarens hela sällskap inte skulle bli våta om det



Suur Töll var mycket bred och hade stora däcksytor och såg kraftfull ut med de två skorstenarna.



Järnvägmuseet med den 200 meter långa perrongen med trätak.



De två akterliga ångmaskinernas toppar.



Ångpannorna var byggda på Lindholmens Varv.



St. Ola lossar i Rohukula hamn. Till höger extrafärjan som sattes in.

regnade när de steg av tåget. Tjaikovskij, en annan berömd besökare, skrev en hel del av sin musik i den här sömniga lilla staden. Perrongen är bevarad och ingår nu i ett järnvägsmuseum under uppbyggnad.

Rohukulas hamn var i stort sett bara en utskeppningshamn för timmer samt med färjelägen för trafiken till Dagö och Vormsi, öar som båda tidigare befolkats av svenskar. Färjeläget till Dagö var ombyggt för att passa fd öresundsfärjan **St. Ola** ex **Ekerö** ex **Svea Scarlet**. Två byggnader, den ena en vänthall och den andra ett fd

hotell var allt som fanns förutom incheckningsbodarna till färjorna samt mängder av timmerstaplar. Några driftiga ungdomar hade hyrt in sig i det nedlagda hotellet och sålde enklare förtäring till turister som mikrovågsvärmda pizzor och givetvis öl. I den gamla vänthallen huserade några äldre damer som förde tanken till sovjettiden. De förstod ingen engelska vilket däremot de företagsamma ungdomarna hade lärt sig sedan landet blev självständigt.

Efter inköpta biljetter ställde vi oss i kön efter anvisad plats med ett trettiotal bilar före oss. Filerna bredvid fylldes i takt med tiden fram till avgång. Döm om vår förvåning när de som kom efter oss fick köra ombord före. Det visade sig att de hade förtur då de bodde eller verkade på Dagö. Vi blev oroliga att inte komma över till det bokade hotellet, men som tur var sattes en äldre extrafärja in, så vi kom med **St. Ola**, vilken jag helst ville åka med. Det var inte att ta miste på att hon seglat på HH-leden även om det fortfarande fanns reklamafischer ombord från tiden i Skottland. Resan tog nästan en och en halv timma. Meningen var nog att man skulle äta och dricka under tiden för farten var knappt styrfart! **St. Ola** var sliten men man arbetade med rostknackning och målning och det var helt klart att man ville snygga upp den gamla damen.

Voosi och Soela, två av sunden kring öarna, har fått ge namn åt exilbalters fd svenska ångare vilka var välkända i de svenska hamnarna in på 1960-talet.

Hotellet låg i Kärdla, huvudort på Dagö, beläget på öns norra del. Påföljande dag hyrde vi cyklar och begav oss ut på en tur

som blev både omväxlande och intressant. Vi cyklade norrut mot en plats som hette Lethma som egentligen bara var en utlastningshamn för det närbelägna sågverket samt en fiskeindustri och några hus. I hamnen lastade en tysk och en ryss och några fiskare var sysselsatta med sina redskap.

Enligt kartan fanns en väg som ledde över näset till en fyrplats. Vi hittade inte vägen! Först när vi frågat fick vi svaret att det var den lilla skogsvägen som gick från sågverket. Nu hamnade vi mitt i skogen på en riktig skogsväg! Ibland var den så dålig



*Transmarins ångare **Magna** som köptes av exil-ester och blev **Soela**. Foto Göran Ohlsson 1964.*



Längst ut på Thakuna Nina fanns ett Estonia-minne.



Skutan *Alar* har en mycket intressant historia. Meningen är att hon skall restaureras och bli minnesmärke från en dyster period i Estlands historia.

att det nästan inte gick att cykla. Helt plötsligt hördes en bil som kom emot oss och det var bara att dra upp cyklarna i bushen. Nu började vi bli anfallna av bromsar och myggor: stora, envetna och blodtörstande bet dom sig fast på benen trotsande våra vilt viftande armar. Här gällde det att cykla undan men det var inte så lätt. Vi fick ge upp slaget och segrarna lämnade efter sig ihärdigt kliande bett.

Så äntligen kom vi fram till en större grusväg som ledde fram till Thakuna Nina, fyren. Det var en verklig grusväg värt namnet. Svenska grusvägar på 1950-talet var som "dansgolv" jämfört med detta. Helt otroligt att vi klarade oss utan punktering! Väl framme vid fyren såg vi bussar som anlände med folk som sakta promenerade ut till strandkanten vid en rostig klockstapel. Vad som var så intressant med denna gudsförgätna plats förstod vi först när vi gick ut och tittade på klockstapeln som visade sig vara ett Estonia-minne.

Återvägen cyklade vi på den breda grusvägen och när vi äntligen kom ut på asfalterad väg såg vi ett antal finska ungdomar, som även de cyklade. Vid en busshållplats rastade de. Ledaren såg att vi var i samma båt som de och han sa till oss på engelska:

– I need a bus immediately!

Vi hade samma önskan men det var

bara att trampa på tills vi kom fram till hotellet.

Till Ösel

Nästa dag körde vi tvärs över Dagö mot Söru, där färja gick till Ösel. Det var tre timmar mellan turerna och för att vara säkra på att komma med var vi framme i god tid. Endast tre bilar före i kön så det skulle nog inte vara något problem att få plats.

I väntan på färjan tilldrog sig en gammal skuta mitt intresse vilken såg ut att ha sett sina bästa dagar. Hon var uppdragen på en provisorisk slip av stockar i sanden och för att säkra skutan hade man en wire från en av masterna till en Caterpillar. Masten såg inte så fräsch ut men man litade väl på att den skulle hålla. Skutan hade jag tidigare sett på ett vykort i en kiosk och jag förstod att det var något speciellt med den. Något namn syntes inte men i det lilla hembygds-museet, alldeles intill färjeläget, fanns en modell av skutan som visade sig vara *Alar* och som haft ett förflutet som exilestägd skuta i Sverige under amerikansk flagg! Hon hade kommit till Söru 1998 enligt ett foto i museet och då var Estlands president närvarande. Helt klart var att hon skulle bli bevarad som minnesmärke från en dyster epok i Estlands historia.

När färjan närmade sig Söru såg jag att det var en vanlig landsvägsfärja. Man tager

tydligen vad man haver. Östersjön ligger på rakt in i Soelasundet mellan öarna och vid dåligt väder är färjan inte mycket att komma med. Namnet var *Vardo* ex *Värdö*, byggd 1962 i Finland. Saaremaa Shipping Company köpte henne 1996/1997 troligen från Norge, då man öppnade linjen mellan öarna.

Färjan var inte stor men den hade ändå tre körfält och det var nästan omöjligt att ta sig ur bilen för det var mycket trångt mellan filerna. När det var dags att köra ombord fick bilar efter oss, vilka hade förtur, köra ombord. Jag protesterade och sa att vi inte hade blivit upplysta om detta när vi åkte från fastlandet med förra färjan. Vi hade ju hotell inbokat på Ösel och här fanns ingenstans att övernatta. Protesten hjälpte för vi fick köra ur kön och ombord. När vi avgick stod de två bilarna före oss kvar på kajen. Ombord på färjan gick vi ned i salongen som var under däck och mycket liten. Här spelades och sjöngs Evert Taube-visor av en grupp finnländare samtidigt som barsserveringen serverade förfriskningar. Turen tog en dryg timma till Tiigri, varifrån vi körde tvärs över ön till huvud- och turistorten Kuressaare.

Här stannade vi i två nätter och det var en mycket fin sommarturistort som fortfarande hade kvar mycket av sin gamla bebyggelse med det episkopala slottet

som var stadens främsta sevärdhet och det bäst bevarade medeltida slottet i hela Baltikum.

Den 29 juli körde vi mot Kuivastu på ön Muhu, varifrån färjan gick till Virtsu på fastlandet. Av erfarenhet såg vi till att vara på plats i god tid även om denna linje trafikerades med tätare turer. Efter incheckning tog jag med mig kameran och gick ut och tittade på **Regula** som låg vid kaj men inte var i trafik liksom en lastbilsfärja. Leden trafikerades av tre fd skandinaviska färjor: **Regula**, **Scania** och superflexfärjan **Viire** ex **Difko**, ex **Troll**, ex **Superflex Charlie**. Det var den sistnämnda som vi åkte med och ute i sundet låg gamla **Scania** för ankar. Trevligt att återse dessa färjor som nu hade några år på kölen.

Trafiken var livlig på leden och i hamnen i Virtsu var man igång med muddrings- och kajarbeten. Det var polacker och ester som hade jobben. Marknadsekonomin är ju nu rådande i Estland och även den inhemska färjetrafiken var i tur att läggas ut på anbud.

Pärnu-Narva

Vårt nästa stopp var Pärnu som är landets sommarhuvudstad med sitt rika kulturliv och vibrerande nattliv samt inbjudande sandstränder. Hit söker sig esterna för att njuta av stadens puls och bada på de fina sandstränderna. I hamnen låg flera fartyg och lastade skogsprodukter och fiskerinäringen tycktes stor med även ett varv för fiskebåtar.

Påföljande dag körde vi österut mot vintersportorten Otepää, som kan stoltsera med att vara Estlands flaggas födelseplats. Efter övernattnig gick färden mot Narva vid ryska gränsen. På landsbygden syntes med jämna mellanrum de stora byggnaderna från kollektivjordbrukens tid, enligt



Regula var ej i trafik när vi åkte över sundet.



Gamla svenska Scania tillhörde samma bolag som Regula. Här ligger hon för ankar i sundet mellan Muhu och fastlandet.

rysk modell, som var i fritt förfall. Även många stora industribyggnader stod övergivna eftersom man inte hade bruk för dem i den nya marknadsekonomin.

Narva var mycket slitet och befolkningen var till 95 % ryssar. Arbetslösheten var omfattande och Narva skiljde sig markant från övriga Estland vad gällde byggnation och utveckling. Det var imponerande att se de båda gamla borgarna som låg på skjutavstånd från varandra med Narvafloden mellan sig. Det var här som Karl XII slog en mer än dubbelt så stor rysk armé i november 1700 och fick rykte om sig att vara en duktig militärstrateg. I slottet/borgen var ett museum inrett och bl a en stor utställning om Karl XII:s härjningar mot ryssarna.

Sjöfartsmuseet i Tallinn

Den 1 augusti lämnade vi Narva för Tallinn. En bit på väg från Narva stannade vi till vid Sillamäe, en populär badort där vi svalkade oss i Finska vikens vatten. Här fanns även en liten hamn med några mycket slitna gamla fiskebåtar.

Vello Mäss på sjöfartsmuseet hade vänligheten att träffa mig på lördagen på museet. De uppgifter han hade fått fram om lundbybåten **Anna**, var att hon 1916 hade förts till Ryssland och sedan visste han inte mer. Eftersom det var semesterperiod kunde han inte få fram mer information men lovade att lämna över min fråga till en intendent på museet. Vello Mäss är som tidigare nämnts marinarknolog och min fråga platsade egentligen inte på hans bord, men jag blev mycket väl bemött av honom trots att han egentligen var ledig på lördagen. En service som knappast kan fås på svenska museer!



Superflexfärjan Viire lämnar hamnen i Kuivastu.



Tallinks **Regina Baltica** vid 11-tiden på kvällen den 2 augusti på ett lugnt hav med destination Stockholm.

Sjöfartsmuseet låg som tidigare nämnts i ett av tornen i ringmuren nära hamnen. Det runda tornet var i fem våningar och hade en öppen trappa centralt. Varje plan hade olika utställningar. På en våning fanns utställning om exilbaternas shippingverksamhet i Sverige, där även ett mössmärke och foton från John Carlboms verksamhet fanns i en monter. En modell av **Estonia** och en oljemålning av förlisningen samt en livboj och skeppsklocka fanns i den moderna avdelningen och på gården intill kunde man se bl a en skadad livbåt från **Estonia**. Från översta planet, vilket var helt öppet, hade man en 360-gradig utsikt över Tallinn

och nere i hamnen låg isbrytaren **Suur Tõll** som även ingick i museets samlingar. I ett av husen intill tornet fanns en permanent utställning om minor och torpeder. Ett mycket intressant och trevligt museum. Väl värt ett besök.

Regina Baltica west bound

Den 2 augusti kl 18.00 avgick **Regina Baltica** bound for Stockholm. Kvällen var ljummen då vi stod på akterdäck och såg Tallinn helt försvinna när kursen sattes västerut. Sjön suger som det heter och maten smakade bra under tiden **Regina Baltica** stävade ut ur Finska viken på ett lugnt hav.

Kvällen var sen men temperaturen höll sig ändå över 20 grader då vi från däck såg fyrrarna skicka ut sina ljusstrålar i det alltmer tilltagande mörkret.

Morgonen var strålande liksom skärgården som visade sin bästa sida då vi seglade in mot Stockholm. Besättningen övade "man över bord" med fartygets snabbgående jetdrivna livräddningsbåt vilken sjösattes under gång och togs ombord igen.

Åter hemma fanns mycket att smälta efter en ovanligt intressant resa med många synintryck från vårt "nya" grannland. ■



Sjöfartsmuseet i Tallinn hade en utställning om Estonia-katastrofen och även exilesternas shippingverksamhet i Sverige.



Leveransfoto av färjan *Kolhättan-Svanesund* 24 oktober 1926 vid AB Lundby Mekaniska Verkstad. I bakgrunden Sannegårdshamnen med Färjan 1.

Båtarna från Lundby

Av Bertil Söderberg

55. M/s Kolhättan – Svanesund

- Byggd: 1926 av stål
- Dimensioner: 18,34 x 7,02 x 269 m
- Dräktighet: 62,74 brt
- Maskin: Encylindrig Skandia 411 om 60 hk

Efter bogserångaren *Björns* leverans i början av 1921 från Lundby, hade man inga fler beställningar. För att ge sysselsättning åt arbetsstyrkan påbörjade man därför ett bogserbåtsbygge på spekulation. Tiderna var dåliga och inga order kom in, men trots det påbörjades ännu ett bygge 1922. Åren gick och med två bogserbåtar mer eller mindre färdiga var situationen mycket ansträngd för varvet 1925 eftersom inga köpare stod att finna.



Den 22 september 1926 publicerade svensk Sjöfarts Tidning denna bild på just sjösatta färjan för leden Kolhättan – Svanesund. Av de båtar som byggdes på Lundby 1890–1931 är denna bild den enda jag sett som visar ett sjösatt skrov. Trots dålig bildkvalitet tycker jag ändå att den är värd att visa.

Landsvägsfärja beställs

Så äntligen kom en order den 9 februari 1926, tyvärr inte på en bogserbåt, vilket man hade i lager, utan en landsvägsfärja. Det var Inlands Nordre Härads och Orusts Vägstyrelser i Varekil, som var beställare.

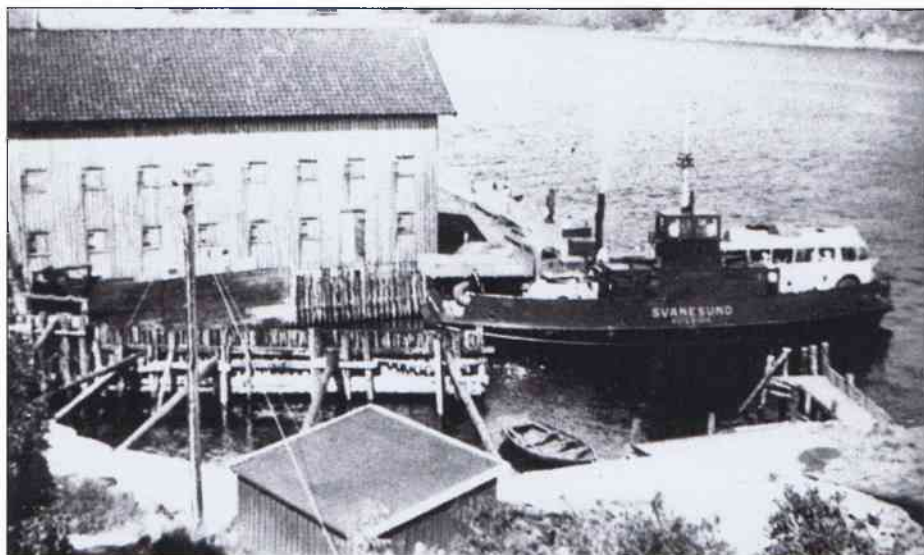
Anledningen till beställningen grundade sig på den höga arbetslösheten under första världskriget bland stenarbetarna i norra Bohuslän. SJ fick därför i uppdrag att projektera och bygga ett antal vägar för busstrafik i trakterna kring Dingle, vilket kom igång 1917. År 1922 påbörjades vägen för linjen Stenungsund–Ödsmål–Ellös. På denna linje behövdes en färja som kunde ta bussarna över på leden Kolhättan–Svanesund. Ordern på färjan gick till AB Lundby Mek.Verkstad. Någon färja hade man inte byggt förut, men beställningen var säkert mycket välkommen.

Byggtid och leverans

Färjan ritades av Folke Seldén i Långedrag. Hans konstruktion kom att bli prototyp för den svenska landsvägsfärjan.

Den 22 september 1926 skrev svensk Sjöfarts Tidning att Lundby Mek.Verkstad i dagarna sjösatt en färja för leden Svanesund–Kolhättan.

I dopet fick nybygget namnet **Kolhättan** – **Svanesund**. Vid prov- och leveransturen den 24 oktober samma år grundstötte färjan under full fart på ingående till Stenungsund. Någon leverans blev det inte tal om utan färjan fick återgå till byggnadsvarvet, där hon sliptogs påföljande dag. Det visade sig att skadorna var omfattande. Skyddsstäven för ena rodret och stävsulan var böjd över 30 grader vilket riktades; ena hjärtstocken var krökt och en plåt i A-stråket inbucklad och ankarkättingen var sprängd; allt förnyades. Den 8 november 1926 var reparationen klar och färjan kunde äntligen levereras.



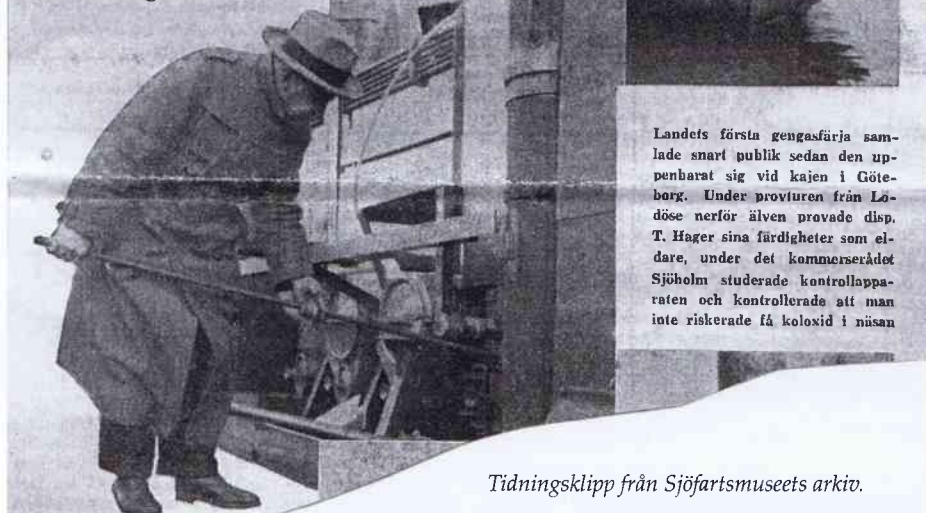
Svanesunds färjeläge med färjan, som nu fått namnet *Svanesund*, troligen i slutet av 1940-talet. Bild ur boken *Svanesund du minns*.

Sveriges gengasfärja nr 1

Fin provtur, viktiga rön

**EXPERTENS LÅDA
VÄDRADE EJ GAS**

**Gengas passar fiskebåt,
men endast för
endagsresa**



Landets första gengasfärja samlade snart publik sedan den uppenbarat sig vid kajen i Göteborg. Under provturen från Lödöse nerför älven provade disp. T. Hager sina färdigheter som eldare, under det kommerserådet Sjöholm studerade kontrollapparaten och kontrollerade att man inte riskerade få koloxid i näsan

Tidningsklipp från Sjöfartsmuseets arkiv.

Ur Göteborgs-Posten den 23 november har jag saxat följande:

SJ:s nya busslinje Stenungsund – Ellös högtidligt öppnad

Så firade också Orust, sin stora dag så, att man kunde bli varse att det gällde allvar. När de första bilbussarna med järnvägsstyrelsens representanter och övriga inbjudna främlingar rullade ned över det nya färjeläget vid Kolhättan och ombord på den nya färja, som byggts för att

kunna bära dessa breda, tunga fordon, så vore både färja och färjeled prydd, såsom en första välkomsthälsning och när den fem minuter långa färden över vattnet till Svanesund var över, då möttes man också där av flaggor och feststämning för att sedan utmed tremilavägen tvärs över ön hälsas med flaggning av alla de vita gårdarna.

Trafiken på leden drevs i privat regi med kontrakt med vägstyrelserna. I juli 1927 ändrades bestämmelserna i kontraktet. Färjan skulle då gå dygnet runt utan särskild tillsägelse i förväg. Färjeentreprenören fick fast lön, och det blev biljettförsäljning med redovisningsskyldighet.

Ända fram till januari 1937 fick man betala avgift på färjan. År 1933 kostade en tur för en person 10 öre, person + cykel 15 öre, person + motorcykel 30 öre, personbil + förare 50 öre + 10 öre för varje passagerare, lastbil utan last 75 öre och med last 1 krona och 25 öre.

Gengasdrift

Under andra världskriget infördes ransoner av drivmedel. Detta drabbade även färjetrafiken på leden Kolhättan–Svanesund. Lösningen på problemet blev att man installerade ett gengasaggregat på färjan. Åter blev färjan ett märkesfartyg eftersom



Svanesunds färjeläge i mitten på 1930-talet, med färjan *Reserven* som var systerfartyg till *Svanesund*. Vykort ur författarens sam-

hon var den första vägfärja som utrustades med gengasaggregat i Sverige.

Lödöse Varf fick uppdraget att installera gengasaggregatet. Det var färjans konstruktör överingenjören Folke Seldén, som utförde installationsritningen. Penta- verken tillverkade gengasaggregatet och installationen gjordes av Lödöse Varf. Den gamla skandiamotorn utbyttes mot en Penta Hesselman P 63 om 68 hk vid 1 650 varv /minut. Efter några veckors arbete var det hela klart och den 16 oktober 1940 gjordes teknisk provtur och då hade namn- ändring skett till **Svanesund**, med Orusts och Tjörns Vägstyrelser som ägare.

På förmiddagen den 24 oktober lämnade **Svanesund** Lödöse Varf med destination Göteborg. Färden ner för älven gjordes med 6,5 knop, samma fart som med den gamla råoljedrivna skandiamotorn. Gengasaggre- gatet stod på däck och var av Volvos största typ som användes på 7–8 tons lastbilar men kompletterad med extra kylsektion.

Skepparen storbelåten

Efter passage genom Hisingsbron gjorde så Svanesundsfärjan sin entré i hamnen. När hon lade till vid kaj stod flera intresserade samt färjans konstruktör Folke Seldén och väntade på att få gå ombord på landets första gengasdrivna vägfärja.

För pressen uttalade sig skepparen med stor belåtenhet:

– Mera lättmanövrerad och samma fart som vanligt, säger skepparen. Ho´ har blivit fin, de´

har ho´ . . .

Ty även en färja är ho´.

Och med den äran fortsätter ho´ hem till Sva- nesund i dag för att återuppta jobbet. Natträn- nandet upphör, annars blir det som vanligt.

Systerfartygen **Reserven** och **Nötesund** fick inte gengasdrift.

Ombyggd och förlängd

År 1946 övertogs trafiken på leden av Vägförvaltningen i Göteborgs och Bohus- län. Trafiken ökade snabbt på leden och i slutet av oktober 1949 gick **Svanesund** till Ämås varv för ombyggnad med bl a

inläggning av däck, ändring av maskinar- rangemang samt förlängning med 5 meter. Efter godkänd provtur sattes **Svanesund** åter i trafik i slutet av mars 1950.

Bilismen ökade snabbt och en större färja projekterades. **Svanesund** kunde inte tas ur trafik innan nya färjelägen byggts för den större och bredare färjan. Den nya fär- jan kunde dock provisoriskt insättas under midsommarhelgen 1956, men **Svanesund** fick även hjälpa till.

Den 27 december 1956 ändrades namnet till **Färja 61/28** med ägare Kungliga Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen. Nu kom



Mellan 1967 och 1976 gick hon under namnet *Gullmarsfärjan 1* på leden Lysekil – Fiskebäckskil. Foto Krister Bång den 26 juli 1970.



I fart på Koster som **Kosterfärjan**. Foto Terje Fredh.



I hemmahamnen på Vrångö. Foto Vrångö Transport AB.

det gamla Lundbybygget att användas som reservfärja på leden men även vid Instö, Nötesund och Malmön. Åren 1960 till och med 1965 var hon åter i trafik på leden Kolhättan–Svanesund.

Såld till Lysekil

Såld den 31 januari 1967 enligt skeppsregistret, men affären gjordes upp redan den 19 december 1966, till Allan Harrysson i Lysekil. Nytt namn blev **Gullmarsfärjan I** och priset var 35 000 kronor. En nytilverkad Scania-Vabis typ D11 R 80 SF om 153 hk insattes och efter besiktning den 18 maj erhöles passagerarcertifikat för 87 passagerare. Färjan sattes därpå in på leden Lysekil–Fiskebäckskil.

Den 23 februari 1970 överfördes **Gullmarsfärjan I** på HB Skärgårdstrafik, Maj & Allan Harrysson, Lysekil. Detta år var färjan endast i fart 1 juli–10 augusti och resten av året upplagd.

I fart på Koster

I mars 1976 sålde Harrysson färjan till AB Kostertrafik, Sydkoster. Följdenligt blev namnet **Kosterfärjan I**. Passagerarcertifikatet medgav 85 passagerare i inre fart: Lysekil – Fiskebäckskil samt Ström-

stad–Kosteröarna. På sistnämnda trad fick ej last eller fordon medföras.

I oktober 1982 överfördes färjan på Grundstenen 7158 AB för att sedan registreras på Koster Marin AB, Sydkoster.

Sopor i lasten

Vid besiktning den 29 augusti 1983 skrev Sjöfartsinspektionen att namnet är **Soparen** med Koster Marin AB som ägare. I slutet av januari 1984 meddelas **Soparen** såld till Vrångö Transport AB, Vrångö.

Den nye ägaren startade sin verksamhet med att transportera sopor från öarna i Göteborgs södra skärgård. Tidigare hade soporna transporterats i flytande containrar som bogserades in till Göteborg. Nu skulle soporna hanteras i ett containersystem och då behövdes en färja att få dem in till Göteborg för förbränning.

Renhållningsverket ändrade än en gång sophanteringssystemet i skärgården under 1989 och på hösten 1990 avyttrades därför **Soparen** till Dyröns Sjötransporter HB med namnändring till **Älgöfjord**. En ny ramp och nytt stäldäck byggdes för att man skulle kunna lasta en grusbil (max 20 ton) för resa Rönnäng–Åstol.

Efter 68 år i krävande trafik var det slut-

seglat för Lundbybygge nr 55 i Sverige. År 1994 överfördes hon på Dyröns Sjötransporter AB, Dyrön som i sin tur sålde henne till Brødrene Bondø Fiskeopdrett AS i Norge. Nu blev hon arbetsplattform i fiskerinäringen. Senare gick företaget upp i Vikna Sjöfarm AS i Rørvik i Nedre Trøndelag, där hon än idag används som arbetsplattform vid laxfiskeodlingen utanför Rørvik. Den gamla färjan är intakt med motor och styrhytt men används som stationär arbetsplattform. Därför inregistrerades hon aldrig i det norska skeppsregistret.

Vikna Sjöfarm AS kommer inte ha bruk för gamla **Svanesund** längre än året ut. Man har för avsikt att ge bort henne gratis eller så går hon till skrotning.

Källor:

Ingvar Kronhamn

Roland Sjöberg

Alf J. Kristiansen

Egna anteckningar

Litteratur:

Bohusbanan 1907–1982

Göteborgs-Posten

Svanesund du minns

Svensk Sjöfarts Tidning

Fortsättning följer.



Soparen med sopcontainrar. Foto Krister Bång 1 juni 1984.



Idag ser hon ut så här i Norge. Foto Jarle Nicolaisen, Rørvik.



Flottisten byggdes 1890 på Härnösands mekaniska verkstad. Maskin och panna är ursprunglig. Foto från ägaren Karl-Erik Olsson.

Kulturhistorisk märkning av fartyg

Av Claes Wollentz

K-märkning och T-klassning av fartyg och båtar är resultatet av flera års samarbete mellan Statens maritima museer och organisationer/föreningar m fl som strävar att bevara kulturhistoriskt intressanta fartyg/båtar.

Claes Wollentz, intendent på Statens maritima museer, har skrivit denna artikel för Länsypumpen, vilket vi tycker är mycket intressant att kunna delge läsekretsen.

Redaktionen

K-märkning av fartyg

Byggnader och hela miljöer kan byggnadsminnesförklaras. Det gäller allt från medeltida kyrkor till nyare industrimiljöer. Sedan 2001 kan också historiskt intressanta fartyg bli k-märkta. Fram till idag har 50 fartyg bedömts vara kulturhistoriskt värdefulla. Statens maritima museer ansvarar för verk-

samheten och modellen har tagits fram i samråd med Sveriges Segelfartygsförening, Sveriges Ångbåtsförening, Sjöfartsverket och Riksantikvarieämbetet.

Stöd till ideella insatser

För att bevara ett representativt urval av olika typer av fartyg är det nödvändigt att underlätta arbetet för ideella föreningar och enskilda fartygsbevarare. Det finns ett starkt folkligt engagemang att värna vårt maritima kulturarv vilket är en viktig förutsättning för att skapa bredd på verksamheten. Därför har Statens maritima museer som uppgift att stödja och stimulera ideella insatser som syftar till att bevara historiskt intressanta fartyg. K-märkningen är ett av flera medel i detta arbete. Bland annat underlättar k-märkningen opinionsbildning för fartygsbevarandet och den fungerar som pedagogiskt hjälpmedel att förklara betydelsen av att bevara historiska fartyg som delar av kulturarvet.

Flera olika kriterier avgör värdet

Inom byggnadsminnesvärden är den så kallade k-märkningen kopplad till lagar och förordningar. Men k-märkning av fartyg är helt frivillig och saknar motsvarande juridiska förpliktelser. Fartygsägaren måste själv ansöka om k-märkning av sitt fartyg. Vid ansökan gör Statens maritima museer en värdering av fartygets historiska kvaliteter. Bedömningen görs positivt, värdefulla kvaliteter tydliggörs. Fartygen bedöms utifrån flera olika kriterier. Till exempel värderas tillhörigheten till miljön där fartyget bevaras, hur många fartyg av samma typ, byggda vid samma varv, eller i övrigt representerande samma värden som finns kvar. Av betydelse är också tillgång till äldre dokumentationsmaterial, att man är materialtrogen och hantverkstrogen när man förbygger, färgval, anpassning av modern utrustning och att man dokumenterar pågående insatser. Bedömningen utgår



Fiskebåten LL 667 *Asta* med passagerare utanför Smögen den 21 juli 2003. Foto Krister Bång.



Färjan 4 vid Residensbron den 19 februari 1970, sista året den var i trafik för Göteborgs hamn. Ägs nu av Sjöfartsmuseet och drivs av Sällskapet Ångbåten. Foto Bertil Söderberg.

alltså från ett brett perspektiv. Det är långt ifrån alltid önskvärt att försöka återskapa ett originalsckick. Särskilt intressant är då fartyget är konsekvent bevarat och representerar en bestämd period i sin historia. Det kan ofta vara att föredra ett skick från t ex 1950-talet framför ett på osäker grund återskapat äldre utförande. Fler faktorer än andelen originalmaterial har alltså betydelse vid bedömningen.

Svenskt

kulturhistoriskt skeppsregister

För att få kunskap om vilka kulturhistoriskt intressanta fartyg som finns kvar i landet har Statens maritima museer skapat "Svenskt kulturhistoriskt skeppsregister". Registret ger information om förändringar bland de bevarade fartygen och vägledning

för att prioritera olika former av stödåtgärder.

Registret hjälper till att tidigt identifiera hotade fartygskategorier och utgör underlag för diskussion om olika former av stöd till fartygsbevarande.

För att fartyg ska ingå i registret krävs att de är definierade som skepp, äldre än 50 år eller av sådan ålder eller karaktär att man kan anlägga ett kulturhistoriskt perspektiv på fartyget. Vidare ska det vara byggt i Sverige eller under varaktig tid gått i yrkesmässig trafik under svensk flagg eller anses vara av mycket stor vikt för främjandet av kunskapen om sjöfartshistorien i svenska farvatten.

Kriterierna har formulerats för att undvika att intressanta fartyg ska uteslutas av formella orsaker. Skeppsregistret innehåller idag information om närmare 400 fartyg. För varje post (fartyg) finns 50 inmatningsfält med information. Registret kan användas för valfri sortering efter ålder, funktion, namn, varv, hemort, skrovtyp, framdrivningssätt med mera beroende på syftet med sökningen. Den kunskap som registret ger har bland annat betydelse vid bedömning av fartygs kulturhistoriska värde. Till exempel kan genom registret fartyg identifieras som är det enda kvarvarande av sitt slag, eller det enda från ett visst varv eller från en viss ort.

Ett stöd för fartygsägarna

Genom k-märkningen tydliggörs vad som är intressant med ett visst fartyg ur ett kulturhistoriskt perspektiv. Tanken är också att k-märkningen och de värderingar som görs skall vara en hjälp och vägledning för fartygsägaren i det fortsatta bevarandet. Den antikvariska kompetens som finns hos Statens maritima museer skall alltså komma fartygsägaren till godo både genom de skriftliga utlåtandena och direkta diskus-



Bogserbåten *Harry* från Lysekil drivs av en Skandiamotor. Här utanför Smögen den 10 juli 2002, fotograferad av Krister Bång.

sioner om vad som är bra bevarat och vad som kan ytterligare höja det historiska värdet på fartyget. Ambitionen är alltså att k-märkningen ska vara ett stöd och en hjälp till fartygsägarna i deras förvaltning av vårt historiska arv.

Traditionsfartygsklassning

Ansökan om k-märkning görs på ett formulär som är gemensamt för ansökan om traditionsfartygsklassning. Traditionsfartygsklassning innebär att fartyg definieras till en särskild grupp fartyg där Sjöfartsverket vid besiktning och tillståndsfrågor tar hänsyn till fartygets historiska värde och särart. Frågor om t-klassning beslutas av Sjöfartsverket efter att Statens maritima museer lämnat utlåtande om fartygets kulturhistoriska kvaliteter.

Det är viktigt att skilja mellan syftet för t-klassning och k-märkning. Traditionsfartygsklassning rör frågor knutna till driften av ett fartyg medan kulturhistorisk märkning avser en kvalitetsbedömning av fartygets värde som källa till kunskap om sjöfartens historia. K-märkningen värderar alltså *bevarandet* av fartyg medan t-klassning reglerar *brukandet* av historiska fartyg.

Fartygsforum

Flera olika myndigheter, museer och ideella aktörer är engagerade i frågor rörande bevarande av historiska fartyg. Tillsammans förs diskussioner för att stärka verksamheten. Årligen inbjuder Statens maritima museer ideella och myndigheter till ett Fartygsforum. Dessa träffar kan liknas vid ett "fartygsbevararnas riksdag". Målet är att utveckla stödformerna för bevarande och brukande av kulturhistoriskt intressanta fartyg, stärka kompetensen inom den maritima kulturmiljövården, få



Sydfart byggdes 1879 i Torskog och är ett av de äldsta fartyg som bedriver fraktfart i Sverige. Hon är snart det enda fartyg som trafikerar Fyrisån till Uppsala och vissa andra numera glest trafikerade hamnar. Hon går i de "gamla" lederna och upprätthåller därmed en klassisk tradition inom kustsjöfarten. *Sydfart* är ett kommersiellt fungerande fartyg som också förmedlar unik kunskap om vårt industrisamhälles historia. Att bevara och bruka *Sydfart* har därför stötts och uppmuntrats av bland andra Riksantikvarieämbetet och Statens maritima museer trots att hon inte är K-märkt. Foto Christer Carlquist.

ökade resurser och locka fler att engagera sig i verksamheten.

Mer om fartygsbevarande, k-märkning, t-klassning, fartygsforum, stödformer och vilka fartyg som är k-märkta finns att läsa

på hemsidan för Statens maritima museer <www.smm.se>. Informationen om fartygsbevarande på hemsidan ska utvecklas och vi tar gärna emot synpunkter på hur det kan bli bättre. ■

Samtliga K-märkta fartyg fram till augusti 2003:

Namn	Typ				
Anne Mon	S/M	Gratitude	S/M	Marion	M/S
Asta av Smögen	M/S	Gustav Wasa	M/S	Mina	S/M
Astrid	S/M	Harry	M/S	Motala Express	S/S
Blidösund	S/S	Hawila	S/M	Nalle	S/S
Bohuslän	S/S	Helene	S/M	Orion	S/S
Constantia	S/M	Hercules	M/S	Primus	S/S
Deodar	S/M	Hoppet	S/M	Ruth	S/M
Djurgården 3	S/S	Hulda	S/M	Sprängaren	S/S
Domnarfvet	S/S	Ingo	S/M	Stormprincess	M/S
Drottningholm	S/S	Isolda	S/M	Svalan af J	S/M
Ejdern	S/S	Kalmarsund VIII	M/S	Trafik Hjo	S/S
Ellen	S/M	Klara Marie	S/M	Tärnan	S/S
Engelbrekt	S/S	Kvartsita	S/M	Westkust	S/M
Flottisten	S/S	Linnea	S/M	Virgo	M/S
Fritz	S/S	Lord Nelson	S/M	Östa	S/S
Färjan 4	S/S	Marianne	M/S	Östersund	S/S
		Mariefred	S/S		

Registersidorna 7101-7200



7131 *Siv* av Hölö i fullt avancemang. Foto Bertil Söderberg 1977.

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		
7101	S	MIREYA ex NIKLAS ex HATHOLMEN	1912 Groningen	99	77	1924 ↓	1974 såld Barbados, sjunken 1986
7102	MS	ELSA AV STOCKHOLM ex EVA ex ELSA	1917 Djupvik	37	17		lustf
7103	SS	BOLMEN ex RIBERSBORG ex Segontian	1901 Middlesbrough	1207	806		1956 upph Ystad
7104	MS	DROTT	1924 Djupvik	25	10		1930 såld Dk. Fanns 1937 ej 1938
7105	MS	Wasaborg ex Bernhard ex INNAREN	1924 Fevig	3690	2657		1937 såld No, upph 1970 Hamburg
7106	SS	SKAGEN II ex VISBY	1924 Oskarshamn	827	564		1968 upph Ystad
7107	SS	HEDDA ex VESUVIUS ex Bruckhausen ex Wobun	1902 Grangemouth	1581	1163		1959 upph Ystad
7108	SS	ERIKSBORG ex FYLGIA ex Danebod ex Else ex Lynton	1890 Sunderland	1663	1223		1957 upph Ystad
7109	S	Urd ex Gunmar ex BERNIA ex MAGDA	1924 Svendborg	113	98		1946 såld N, brand 30.12.1983
7110	S	SILVIA ex Seierskransen	1883 Marstal	190	168		1931 pråm, upph 1946 Mohög
7111	MS	GUNFI	1924 Skredsvik	42	16		1926 såld Sydafrika
7112	MS	DENIA ex NECKEN II ex LARS	1923 Lödöse	114	71		1961 såld No, sjönk 29.10.1967
7113	S	Leonora ex Eye of The Wind ex MERRY ex ROSE-MARIE					
		ex MERRY ex SAM ex Friedrich	1911 Hammelwarden	159	132		seglar vidare
7114	MS	CAMPARI ex LEIF ex TREAN ex LEIF ex BLENDA	1919 Strömstad	32	13		1947 såld Skottland. Åter 1950. KM reg 12390.
							Sjunken Alvik
7115	MS	NEPTUN	1917 Skagen	17	7		1925 såld Dk
7116	S	SVANEN	1924 Pukavik	123	95		1971 såld USA
7117	MS	SUNE ex DALSLANDS KANAL	1924 Sjötorp	60	40		1980 Bränd Värtahamnen
7118	SS	Reibel I ex ANNAMARI ex BALTIA ex FRANS	1924 Skien	1161	824		1955 Såld Tykl, upph 59
7119	MS	NANKING	1924 Göteborg	5926	4425		29.4.1943 sänkt Nordatlanten
7120	S	SAGA	1909 Göteborg	32	20		1956 såld utl. medb
7121	S	ZENITHA ex Elisabeth	1916 Marstal	218	185		3.12.1959 sjönk Gbgs skärgård
7122	SS	SIRIUS ex Frederiksborg ex Deddington	1899 Sunderland	1819	1371		16.12.1944 strandat Björneborg
7123	S	DIANA ex Alida	1912 Koivisto	89	68		1930 upph Djursvik
7124	SS	MERCUR ex Bassethound	1891 Hull	149	53		1927 upph Fiskeb-kil
7125	SS	ILLERN ex FRASSE ex FIX ex SIGGE ex HILDUR	1898 Torskog	22	6		i fart igen
7126	SS	TÖCKSFORS ex HILDING	1899 Torskog	22	5		1934 upph
7127	MS	DEJEFORS	1924 Karlstad	211	141		1937 såld Finl, 28.7.1946 sjönk
7128	SS	BONDEN ex Enigheden	1891 Köpenhamn	687	425		1936 såld Finl, 13.9.1942 sänkt
7129	SS	GUNVALL ex Havtor ex Bankchef Fasting ex General Roberts	1882 Newcastle	1493	1046		1935 såld England upph
7130	MS	ODEN AV HJO ex ODEN ex SKANDIA ex GULLVOR ex ODEN	1898 Harge	125	89		Utställningsfartyg
7131	MS	Providentia ex SIV ex SHELL XV ex Providentia	1895 Finkenwärder	46	31		1985 såld Tyskl, restaureras där
7132	SS	Oxhöft ex ROSENHOLM ex HELGE	1895 Helsingör	2045	1481		1940 konfiskerad, 6.11.1944 sänkt
7133	S	SVAN ex Roheim ex Johanna ex Johanne	1898 Martenshoek	120	87		9.9.1946 minspr Gedser 4†
7134	MS	JONAS ex BJÖRN ex BJORN	1916 Martenshoek	121	79		sep 1988 sjönk Grenadinerna
7135	SS	ANGUR ex ANNA ex HANNA ex ANGUR ex DAGMAR BRATT ex Kapela	1920 Malmö	1603	1104		1971 upph Gbg
7136	SS	FENJA	1924 Helsingborg	949	623		1937 såld Engl upph 1953 Rosyth
7137	SS	Østersøen ex BORGHOLM ex Bornholm	1899 Köpenhamn	515	304		1935 såld Dk, 1953 upph Odense
7138	SS	BORGVIK 3	1919 Borgvik	40	21		1934 upph
7139	SS	TORÖ ex FRYKEN	1924 Malmö	1477	1031		12.12.1939 minspr Falsterbo
7140	SS	ADOLF BRATT ex OSCAR GORTHON	1924 Kiel	1312	902		20.12.1939 minspr Terschelling 5†
7141	SS	AlgIt ex Theomitor ex Panagia A ex Nissos Skiathos ex HUGIN	1924 Helsingör	1193	766		1962 såld Grekl, 1970 upph La Spezia
7142	SS	IVAN GORTHON	1924 Kiel	1572	1071		23.3.1932 strandat Jaffa
7143	SS	Paikan ex BREDÖ ex TANKÖ ex SOYA ex BERTIL ex Bjölsen	1903 Porsgrund	112	57		1965 såld Iran, 6.3.1972 brand
7144	SS	ÅSE ex Sulitelma VI ex Fortunatus ex Voss	1870 Bergen	86	51		1929 upph
7145	SS	VIRGO ex Adriatico ex ADRIATIC ex TRUMF ex Newlands	1902 W Hartlepool	3338	2617		13.1.1943 minspr. Borkum 2†
7146	SS	Stella ex Andreas Boye ex NAUTIC ex MONICA BRATT ex SOLSTAD III ex YLVA	1924 Lödöse	519	338		1950 såld Dk, 27.10.1960 sjönk
7147	SS	IRIS ex GUDRUN	1924 Fredrikstad	1499	844		1960 såld Holl. upph
7148	S	VINDA	1914 Nykyrka	54	40		1935 sjunken, avriggad
7149	SS	ANNA	1924 Kiel	1572	1130		3.6.1942 torped. Bermuda
7150	SS	Lotte Skou ex Lotte ex ELSIE ex Elisabeth Mærsk ex Tyskland	1906 Kiel	1658	1277		1934 såld Dk, 9.2.48 förlist Holland
7151	SS	GUSTAF WASA ex London ex Ainamo ex Craigallan ex Camperdown	1890 Sunderland	1381	996		25.2.1936 strandat Arköbådan
7152	S	EOL	1924 Västervik	87	70	1925 ↓	4.12.1936 strandat Bönan
7153	S	TORA ex NANNA	1902 Svendborg	182	157		18.4.1955 sjönk ONO Bornholm
7154	S	TOLLY ex ELVY ex INGRID	1924 Söndeled	36	17		lustf
7155	SS	CECILIA ex CYGNUS ex Senegal ex H V Fisker ex Oaklands	1890 W Hartlepool	1951	1421		1955 upph Tyskl
7156	MS	PAJALA	1924 Göteborg	6864	4971		18.1.1940 sänkt Atlanten
7157	SS	SVANINGEN ex RAMSELE	1875 Stockholm	50	28		nu charterångare
7158	SS	IDUN	1907 Kristianstad	50	26		1981 upph
7159	SS	Greta Thordén ex GRETA ex Frida Fahrenheim ex Regnator ex Rendsburg	1906 Tönning	2080	1632		1929 såld Finl. 1952 upp Engl
7160	SS	MUNIN	1924 Helsingör	1191	767		9.2.1929 strandat Huvudskär
7161	MS	REX	1910 Linköping	82	57		21.10.1961 strandat Hanö
7162	MS	Ingelin ex BALTIC	1917 Djupvik	34	19		1934 såld No. Struken i Norge ca 1979
7163	MS	KARIN	1924 Marstrand	23	11		1973 upph Torekov
7164	MS	ÄRLAN	1915 Marstrand	28	14		1977 ej skepp
7165	MS	BRITTA ex MARIE ex BRITTA	1916 Marstrand	33	16		1977 upph
7166	SS	Est ex Mester ex RANE	1924 Finnboda	81	29		1926 såld Dk, 1971 upph
7167	SS	NYTTIG ex SPÅRÖ ex SPÅRÖ II ex SIMSON V ex KARE ex NYTTIG ex KARE	1860 Stockholm	65	40		Teaterbåt
7168	MS	Flemming av Vesterø ex Anna Zaar ex Pytte ex Vesterby ex ORANNLY	1924 Læsø	33	14	1925 ↓	1929 såld Dk, fanns 2000 i Grenå
7169	MS	JUNO	1912 Strömstad	34	14		20.6.1934 sjönk Nordsjön
7170	MS	Zentora ex ZENTORA AV GÖTEBORG ex ZENTORA	1924 Landskrona	48	19		1986 såld No, lustf
7171	SS	EVALD ex HORNET	1890 Glasgow	154	58		2.10.1925 sjönk, koll m PLUS
7172	MS	ZIRONA	1924 Söndeled	35	13		1959 såld Finl, ännu lustf. Åland
7173	SS	INGA ex Daneholm ex Graafaxe ex Jens Bang	1907 Helsingör	1528	1121		4.12.1931 strandat Hangö
7174	MS	Fraktfjord ex Fjordfinn ex SALONIA	1924 Landskrona	50	19		1941 såld No. Förlist 1992
7175	MS	VIOLA	1924 Moen	32	16		1984 såld Finl. Nu ev. Patrik-Helsingfors
7176	S	ELSA	1924 Kungsviken	35	25		1968 ligger vrak Stegesund
7177	MS	TALONA	1924 Skagen	32	14		1929 såld Dk. Struken 1949
7178	MS	THULE	1924 Marstrand	42	22		15.12.1933 sjönk Nordsjön
7179	MS	LIZZIE AV DONSÖ ex LIZZIE	1925 Råå	29	12		lustf
7180	SS	BRITT-MARIE ex OLSON ex Eleni Stathatos	1907 Middlesborough	3529	2510		20.12.1935 explosion Santos
7181	MS	IRIS	1922 Hägerstad	42	27		ca 1953 upph
7182	S	ELLY	1925 Råå	52	37		1953 såld No, finns ännu
7183	MS	LISÖ ex VIDAR	1925 Studseröd	32	15		lustf
7184	SS	Punta Bianche ex Porto San Paolo ex LILLY B ex Victoria					
		ex Maguerite ex Parana ex Vulcano	1886 Dumbarton	382	238		1925 såld It, upph 1951
7185	MS	Svea ex SVEALAND	1925 Hamburg	15598	3366		1969 såld Tyskl, upph 69 Kina
7186	S	CAROLINE	1892 Nübbel	37	28		31.3.1938 sjönk Hanöbukten
7187	S	Skagen ex FORTUNA	1916 Barth	94	70		1946 såld No. Förlist 8.11.1956 Prestskjaers fyr
7188	S	MARIANN ex ANNA LISA ex IRMGARD	1920 Barth	97	77		1976 kremerad Kristinehamn
7189	SS	BYÄLVEN ex BORGVIK II	1904 Sjötorp	179	110		13.10.1937 strandat Fjuk
7190	MS	EBON ex ANNA	1925 Marstrand	45	21		8.12.1965 brand O Grans fyr
7191	MS	ETNA	1925 Askerøen	41	16		2.8.1935 sjönk S Trelleborg
7192	S	Helga ex YRSA	1902 Taasinge	243	187		1947 såld Panama, struken 1960
7193	S	Black Rose ex Elly ex Carlo ex HULDA ex Helga ex Wendia	1888 Aarhus	37	32		1925 såld Dk, förlist 1971
7194	MS	KORSHOLM	1925 Göteborg	2684	1880		13.4.1942 sänkt Florida 9†
7195	MS	ELLA	1925 Söndeled	35	17		existerar
7196	S	WILANA ex LILJA	1912 Koivisto	88	54		1946 upph
7197	MS	SANTOS	1925 Malmö	3877	2911		24.2.1940 sänkt Kirwall, 31 †
7198	S	DICK ex HÄRTA ex Ansgar ex Eilen Benzon	1915 Karlshamn	143	121		1964 pråm, sjunken Kovikshamn
7199	MS	MODE	1925 Marstrand	21	83		1.5.1940 minspr Kattegatt 2 †
7200	SS	FOGDÖ ex ROSLAGEN	1925 Göteborg	1864	1308		1961 upph Gbg

Meddelande från Fotoarkivet

För att spara kostnader har styrelsen beslutat att säga upp postboxen som tillhör Västra Kretsen och istället använda Läns pumpens postbox.

För att förenkla administrationen har beslutats att kassörens post sänds direkt till hans bostadsadress och beställningar från FOTOARKIVET i fortsättningen sänds till:

Bertil Söderberg, Kupeskärgatan 69,
SE-421 60 Västra Frölunda
eller via E-post: bsg.soderberg@telia.com
Observera att E-postadressen är ändrad!

Gåva till Fotoarkivet

För något år sedan skänkte Åke Olofsson, Oxelösund, 40 glasplåtar till FOTOARKIVET. Det var plåtar som till största delen tagits på västkusten men även annat. Vi kommer att erbjuda kopior från dessa i första offerten nästa år.

Ett stort tack för den fina gåvan till FOTOARKIVET.

Bertil Söderberg

NY BOK

I stormens öga av Terje Fredh

Några av uppsatserna:

Gustaf Heinze berättar om Johnsonbåtar som under kriget gick mellan USA – Vladivostok.

Kustjakterna Bella från Lysekil och Klara från Cederslund.

Henry Larsson var med och tog hem Mathilda Thordén 1945.

Fiske med ångtrålare.

Kvinna minns olyckan Stockholm – Andrea Doria.

Unik nautisk träsnidare.

PRIS: 110 kronor. FRI LEVERANS.

Terje Fredh, Grängsgatan 16 453 30 Lysekil
Telefon och fax: 052-10421 • Mobil: 0708-716755
E-post: fredh.terje@jobbet.utfors.se

Möteskalender Västra Kretsen

Torsdag den 6 november

samlas vi i Nakterhuset för att höra Lennart Bornmalm och Krister Bång berätta Hur en bok kommer till, d v s boken om alla fiskebåtsvarv. Som en försmak kåserar man över varven i Strömstad och på Donsö. Kom och hör! Nakterhuset öppnar kl 18.

Torsdag den 4 december.

Vi har lyckats engagera Björn Laike som kommer att tala om **Bulksjöfarten idag.**

OBS! Mötet är förlagt till **Sjöfartsmuseet** i Göteborg där vi träffas kl 19 i Lindströmssalen. Kom i god tid för museet öppnar bara för vår skull. Kaffe och fralla serveras till självkostnadspris för den som anmäler detta senast den 28 november till Örjan i Nakterhuset (031-246515) eller till Krister Bång (031-263838) på mail

lanspumpen@partille.mail.telia.com.

Detta är ett första steg för ett utökat samarbete med Sjöfartsmuseet i Göteborg som vi hoppas mycket av. Så möt upp mangrant!

Nakterhuset

är öppet varje tisdag mellan 18 och 21 för samkväm eller forskning. Varför inte titta ner?

Vidare är Nakterhuset öppet för forskning torsdagar 11 – 15 under månaderna oktober-april.

BÅTOLOGEN TILL SALU

17 årgångar av BÅTOLOGEN, i mycket gott skick, säljes till högstbjudande.

Årgångarna 1986 – 2002 (nr. 6 1990 saknas).

Stoppdag den 31 oktober 2003.

Kenneth H. Ohlsson Långedragsvägen 70 426 71 V. Frölunda
Tel: 031- 29 10 71 • E-post: kenneth-lotta@swipnet.se

FOTOARKIVET ● Klubb Maritim Västra Kretsen, Göteborg ● OFFERT 28

Kopiorna görs på plastpapper i format 10 x 15 (9 kr 50 öre/ st) samt 18 x 24 (45 kr/st). Diakopiorna kostar 15 kr/st i 10 x 15.

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

Betalning vid leverans. Vid betalning från utlandet endast kontant.

OBS! FOTONA LEVERERAS I ORDNING FRÅN LISTAN. OBS!

Antal foton

Calle Nyströms negativsamling

KUSTFARTYG

Barö	Fisketången	9660
Gaist	Slite	9521
Gullfjord	Edshultshall	5313
Havsö	Hällevik	9918
Instö	Skärhamn	9109
Ketty	Gravne	9156
Krossfjord	Göteborg	10059

ÅNGARE

Araton	Stockholm	8764
Barbro Bratt	Göteborg	10228
Tormo	Bergen	

MOTORFARTYG

Algeria	Göteborg	8801
Birgit Ragne	Västervik	10137

Convallaria	Göteborg	9923
Maj Ragne	Västervik	10175
Nordstjernen	Stockholm	8034
Nyköpingshus	Trelleborg	9558
Polyhymnia	Kristiansand	9343

Jan-Erik Anderssons och Lars Blomqvists

negativsamlingar

Aeolian Wind	Piraeus	
Calliope Michalos	Piraeus (Liberty)	
Cremon	Piraeus	
Dimitros	Famagusta	9513
Friendship I	Panama	9395
Kopalina Zabrze	Stettin (Liberty)	
Kratos	Göteborg	11324
Kungsten	Skärhamn	10767
Labore	Borgå	
Lisa	Vasa	

Michael Salman	Göteborg	10842
Protoklitos	Famagusta	8544
Tiber	Tönsberg	
Voula	Piraeus	

DIABILDER

Dangulf Maersk	Köpenhamn	
Golden Star	Stockholm	10317
Granö	Mariehamn	

Bertil Palms negativsamling

Antonia	Haugesund	
Baalbeck	Beirut	
Marieholm	Göteborg	8893
Mosor	Split	8766
Pegny	Mariehamn	
Portland	Stockholm	9371

Fotoarkivet. Bertil Söderberg, Kupeskärgatan 69, SE-421 60 Västra Frölunda

Namn

Adress

Beställning via E-post (bsg.soderberg@telia.com) eller skicka in kupongen.

Sista beställningsdag

1 december 2003

därefter leverans inom 6-10 veckor



Golden Star från Stockholm passerade förbi oss den 1 juli 1976.

"Am Kanalufer" på 1970-talet

Text och foto Jan-Erik Andersson och Lars Blomqvist

Tidigt i vår båtologiska karriär hörde vi talas om ett Eldorado för sådana som gillade fartyg, nämligen Kielkanalen. Vi såg fina bilder tagna av bl a Bertil Palm på stora fartyg som passerade

kanalen. Inte sådana där små som brukade komma knallandes i Karls grav i Vänersborg. Nej, här var det frågan om rejäla doningar. Så det blev operation övertalning av föräldrar.

Efter ett par års tjt så kom vi då äntligen iväg i slutet av 1960-talet, var och en på sitt håll. Och faktiskt var det ju ännu bättre än förväntat. Så många båtar hade vi aldrig sett tidigare.



Libertybåten Calliopi Michalos av Piraeus juli 1970.



I augusti 1972 kom cypriotiska Protoklitos ex Sarek.

Utan vuxet sällskap

Efter några år med vuxet sällskap, släpptes vi så ensamma påskan 1973. Efter en natt på Kiel-båten tog vi sedan bussen till Hamburg för en Grosse Hafenrundfahrt. Inga sensationella fartyg, men ändå många trevliga saker som Hamburg-Amerika Linjens **Köln**, registrerad i Piraeus och en psykedeliskt målad färja, **Wappen von Hamburg**. Det var ju 1970-tal. Sen tillbringade vi två hela dagar i Scheerhafen i Kiel vid Holtenau slussarna, frysandes och fotograferandes en hel del roliga fartyg. En av de som kom knallandes var **Cremon**, byggd 1965 i Rendsburg. Hon blev 1975 **Conti Liban** för att sedan bli svensk 1983 som **Lill-Nina** av Åhus. Hemfärden med Stena blev ett minne. Båten gick på dagtid och det blåste friskt på Kieler Bucht. Så mycket att en dam ramlade i en av traporna och bröt benet, varvid färjan lade till i Korsör för att föra iland patienten. Vi hade som tur var bokat hytt och där låg vi landkrabbor och höll i oss. Vi kom lyckligt i hamn och kunde konstatera att vi totalt fotograferat 118 fartyg.

Ny resa till Kielkanalen

Året därpå styrde vi kosan till kanalen var och en för sig med föräldrarnas hjälp. Dessa



Voula av Piraeus var en mäktig syn i kanalen den 30 april 1975.

resor var ju trots allt starkt subventionerade, vilket då var ett tungt vägande skäl. Dessutom var bådas fäder intresserade, vilket gjorde att de gärna följde med.

Vid 15-tiden den 29 augusti 1974 påpekade Lars pappa med lätt kurrande mage att det kunde vara dags för lunch, nu när

det var tomt i kanalen åt båda hållen.

OK tyckte Lars, packade ihop kamera med attiraljer, och gick till bilen ett 100-tal meter bort från kanalen, i närheten av Breiholz. När det var dags för avfärd mot utspisning i Rendsburg fick Lars dock en ingivelse att gå ner till kanalen och kolla



Den 30 mars 1973 kom Labore med hemort Borgå.



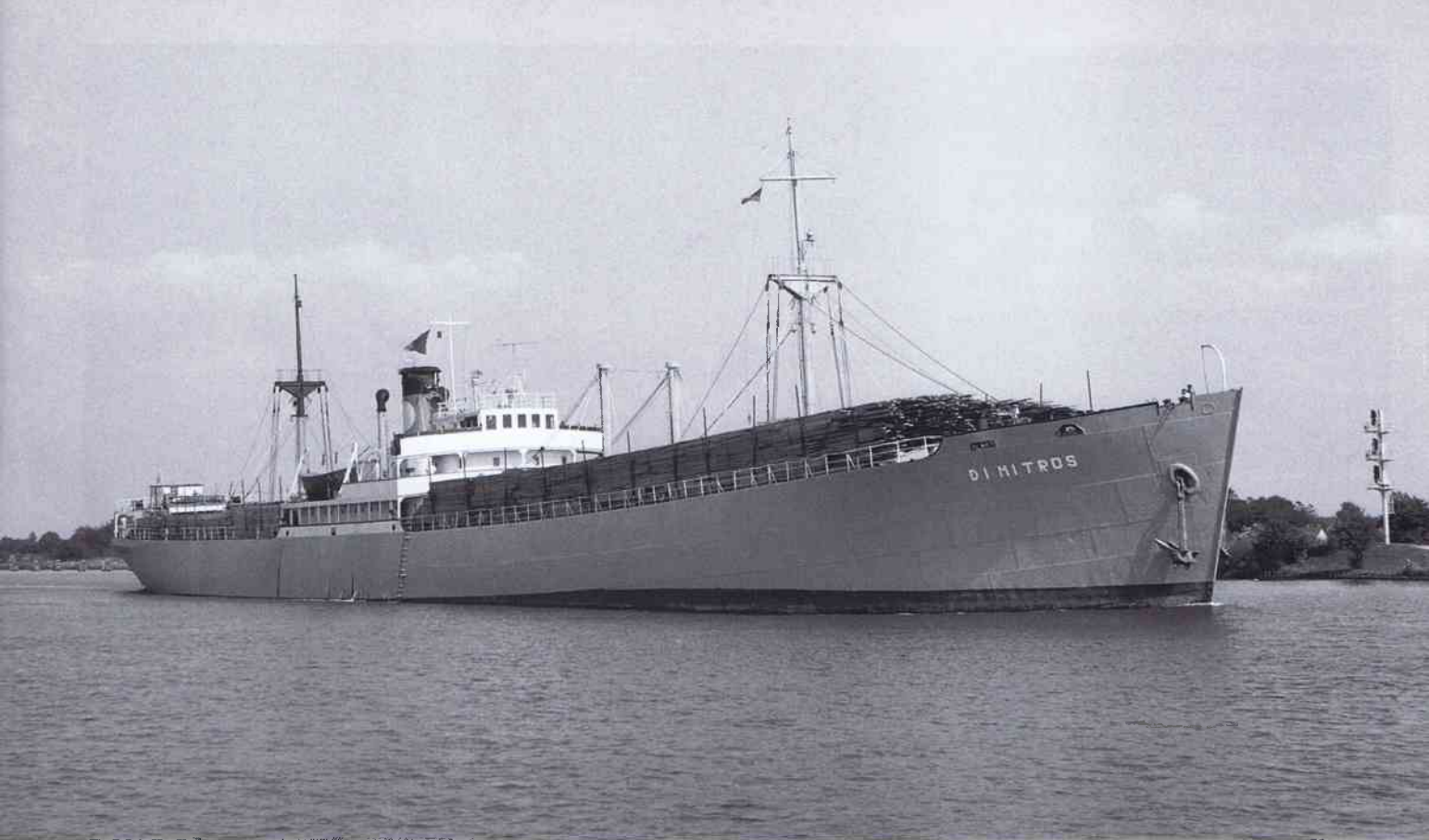
Cremon blev svensk 1985 som Lill-Nina av Åhus.



Michael Salman från Göteborg knäppte vi den 30 april 1975.



Polska libertybåten Kopalnia Zabrze den 3 september 1974.



Rexbolagets gamla *Adelsö* byggd 1936, dök upp som *Dimitros* av Famagusta den 29 augusti 1974. Hon hängde med ända till 1979.

en gång till. Tur var väl det. Längst ner i kröken österifrån i höjd med Rendsburg uppenbarade sig ett stort äldre skrov med lätt slagsida. Det visade sig vara en riktig pärla, nämligen **Dimitros** av Famagusta, tidigare Rex-bolagets **Adelsö**, byggd 1936 i Sunderland. Nu var hon på resa Leningrad till Medelhavet med virkeslast. **Dimitros** skrotades först 1979.

En vecka senare, närmare bestämt den 5 september 1974, antrade Jan-Erik och fader Karl-Erik **Prinsessan Birgitta** för vidarebefordran till Travemünde. Först blev det kanalen men inga sensationella flytetyg direkt. Dock fick Jan-Erik se sin sista Liberty i kommersiell fart, nämligen polska **Kopalnia Zabrze**. Denna svarta dam var byggd 1944 i Panama City som **Raymond V. Ingersoll**. Redan året efter slutade hon sin bana och blev flytande lager i Gdynia. Skrotades först 1982. Svenska fartyg lyste i stort sett med sin frånvaro, men **Maria** av Skärhamn lyckade trots allt fastna på plåtarna. Efter två dagar i Rendsburg avslutades färden i Hamburg. Men här var det sparsmakat med skönheter. Väl i Göteborg låg finska tankern **Signy**, från 1951, men tyvärr på lite för långt håll.

Tredje Kiel-resan

I april 1975 återvände vi tillsammans till kanalen, denna gång till Rendsburg. En av dagarna när vi vaknade och körde söderut

längs kanalstranden, fick vi se ett stort svart "gammalt" skrov på väg mot Brunsbüttel. Nu var goda råd dyra. Precis när vi kom till färjan vid Breiholz, passerade hon. **Tiber** av Tönsberg, byggd 1954 vid Kockums. Vi färjade över och sen startade en hetsjakt som förmodligen inte stod Svenska Rallyt långt efter. Vägen var minst sagt dålig. Så dålig så att Lars to m slog huvudet i biltaket. Dock utan men. Beläggningen blev än

värre och plötsligt slutade vägen i tomma intet. Precis då kom vi ikapp **Tiber** och fick ett akterskott. Bilen höll som tur var då, men senare körde vi av ljudämparen i Hamburg. Förmodligen som resultat av den beskrivna kamikazefärden.

Samma dag som vi tog **Tiber** passerade efter ett tag även norska **Sol Neptun** mot Brunsbüttel, ett nytt östtyskt bygge. Sedermera fick vi reda på att de båda norska



Tönsbergaren *Tiber* var byggd på Kockums 1954.

fartygen kolliderat lindrigt efter att de kommit ut på Elbe.

En liten rolig episod var när vi intog en synnerligen kulinarisk lunch på kanalens östsida vid Breiholz. Där finns (eller fanns?) en liten Imbiss som bl a serverade lite wurst och annat smått och gott, tillika öl. Sagt och gjort, bord bokades och beställning skedde. Innehavaren hörde att vi var svenskar och frågade var i Sverige vi kom ifrån. Vänersborg, svarade vi glatt. Ah utropade mannen, "Ursand", där har jag varit och campat (fast på tyska förstås). Världen är bra liten, denne tyske restaurations-tycoon hade alltså besökt en av Lilla Paris mest berömda plager. Snacka om liten sannolikhet.

Hursomhelst, denna resa fick vi en hel del trevliga fartyg, både svenska och andra. Bl a fastnade följande fartyg på plåtarna; **Orion** av Helsinki som 1985 blev **Westön** av Skärhamn, Thuns **Skogcell Forester**, byggd 1971 i Falkenberg och sedermera omdöpt till **Annika**, **Kungsten** av Skärhamn och ex-svenska **Kolga** av Rendsburg. Och så förstås en massa tyska coasters. Tråkiga då, men idag längtar man efter en Deutz diesels karakteristiska dunkande. Vi tog också som tidigare nämnts en liten tur till Hamburg och passade på att stanna i



Tankern *Dangulf Maersk* fick vi den 1 juli 1976.

Wedel Schullau. Där passerade bla **Ariadne** av Panama, gamla **San Antonio** av Hovenäset, ombyggd till kryssningsfartyg. Totalt fotograferade vi vid denna Tysklandstur 123 fartyg.

"Kielkanalen ett måste"

Året därpå var det åter dags, denna gång mitt i en värmebölja. Resan började bra, vi hade bokat plats på danmarksfärjan, så allt var lugnt när vi körde från Vänersborg på eftermiddagen den 30 juni. Men efter lite



Thuns *Skogcell Forester* i kanalen den 3 maj 1975.



Även finska *Lisa* tog genvägen genom kanalen 4 september 1974.



Kungsten från Skärhamn den 1 maj 1975.



Kratos i charter för Tor Line den 6 augusti 1975



Ro-Ro båten *Granö* av Mariehamn den 1 juli 1976.



Holländska *Prinsenberg* var välunderhållen.

slösande med tid så blev det helt plötsligt panik när vi kom till Stenaterminalen. "CHANS biljett", skrek kassamannen och anvisade oss en speciell fil. Både vår fil och filerna bredvid fylldes snabbt upp. Tiden gick, vår fil rörde sig inte, danmarksfärjans port stängdes och vi förstod ingenting. Tills vi såg lapparna i bilarna bredvid. "KIEL", stod det och polletten ramlade ned. Vi hade i vår iver ställt oss fel. Så istället fick vi åka via Helsingborg–Helsingör och sen Stora Båltfärjan. Efter en hel natts körning kom vi dödströtta fram till Rendsburg i gryningen den 1 juli. Första båt var **Baltisky 51**, vilken start! Sovjeterna och andra öststatsfartyg tillhörde då inte favoriterna. Men idag är de ju riktigt roliga. Till saken hör också att bilen vi körde var en Opel Rekord Diesel där värmen hakat upp sig på högsta varv. Inte helt lyckat när det redan är varmt ute.

Av någon anledning hade vi slagit på stort och vi bodde på Hotel Convent Garden i Rendsburg. En lördagsmorgon när vi skulle äta frukost kom vi ner till en fullsatt matsal. Där fanns unga och gamla, män och kvinnor. Men ingen sa något.

Situationen var minst sagt komisk, och

det kändes som att vara mitt i en Monty Python sketch. Vi fick senare reda på att vi hamnat mitt i tyska ADAC:s dövsektions årsmöte.

Dagarna vid kanalen visade sig bli bland de hittills bästa vi varit med om. Vi fick massor av intressanta fartyg, bl a kom **Friendship I** av Panama. Hon var byggd 1952 i Bremerhaven som **Rex Sjarö**. Sen blev hon 1958 belgare som **Leon Dens** för att 1962 hamna under hammaren och skäran som östtyska **Warnow**. Namnet **Friendship I** fick hon 1976 men behöll det bara ett år. År 1977 blev hon **Michael V** och 1979 **Nicolaos**. År 1980 var det slutseglat, då hon skrotades i Kaohsiung. Ett annat då trist, men nu kul fartyg var tyska **Thies** som 1984 blev svenska **Bellatrix** av Torekov. Sålld 1989 till Norge. En eftermiddag kom svenska tankern **Golden Star** av Stockholm, byggd som **Sintus** 1962 i Norge, hette också under en kort tid **Tankvik**. Vi fick också två gamla Ahlmarkare, **Gripen** ex **Aspen** och **Bergön** ex **Barken**. En riktig skönhet var **Aeolian Wind**, ett uddevalabygge från 1960, byggt som **Hermion** av Drammen. Som avslutning på resan tog vi **Miki** av Kuopio i Frederikshavn, ex gamla

kanaltankern **Thell** från 1941. Totalt fick vi denna resa 129 fartyg.

Nästa gång vi passerade Kielkanalen tillsammans var efter en längre utflykt till Rotterdam 1978. Då var vi i sällskap med en blivande trädgårdsmästare, som passade på att besöka Keukenhofs samlade plantskolor, medan vi låg på strandbanken i Hoek van Holland. Ett minst sagt udda gäng. För att skilja ut oss ännu mer så färdades vi i en 1962 års modell Dodge Lancer. På hemvägen röstade vi om Kielkanals besök eller ej, och med siffrorna 2-1 så blev det ett dito. Den enda svensken då blev **Thuntank 11**. Totalt fotograferade vi 88 fartyg, varav 21 i Rendsburg.

Några fler besök blev det inte under resten av 1970-talet. Dock har vi återvänt ett flertal gånger under 1990-talet. Det man slås av är ju att det blir färre och färre fartyg av intresse. Feederbåtarna överväger och det är långt mellan slussningarna.

Annat var det förr.

Men så säger väl alla generationer om allt. Även båtologer. ■



Friendship I var tidigare Rexbolagets *Sjarö* byggd 1952.



En skönhet var *Aeolian Wind* byggd på Uddevallavarvet 1960.

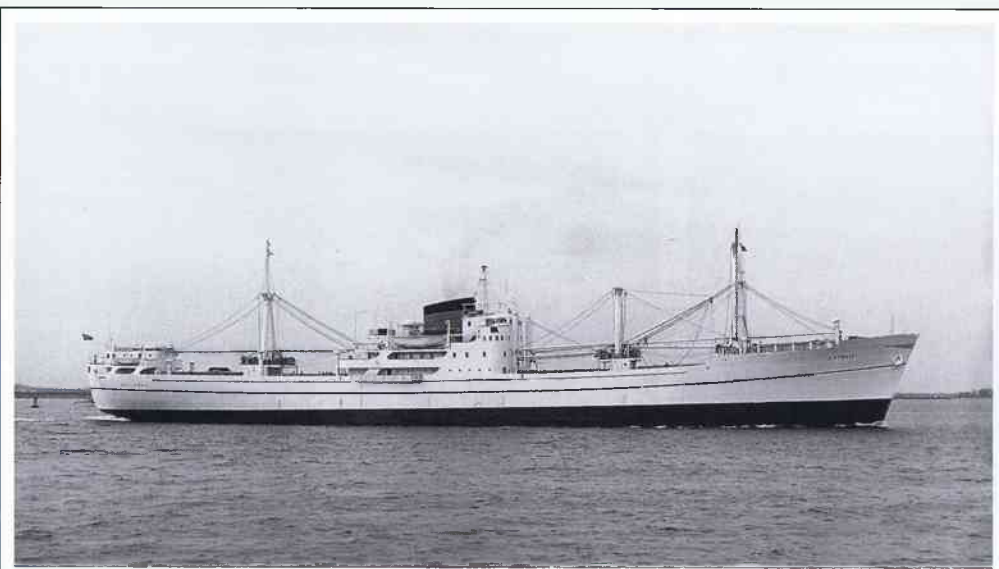
Till flydda tider återgår . . .



Mosor av Split, väntar på sin tur i konvojen genom Suezkanalen, liggande i Port Said i april 1964. Byggdes 1946 i Oskarshamn som *Sirius* till Rederi A/B Iris, Stockholm, 2 980 ton dw. Minsprängdes den 19 februari 1947 utanför Pula och fick så stora skador att hon sjönk, varvid en man omkom. Efter bärgning och reparation blev hon *Mosor* som jugoslav, fram till 1969 då hon såldes till Mansamar S.A., Mogadiscio och fick namnet *Mira*. Sprang läck och sjönk den 14 mars 1970 utanför Katakola i den grekiska arkipelagen, på resa Turkiet–Frankrike med last av krommalm.



Libanesen *Baalbeck* lämnar Rotterdam den 17 juli 1970 med full last av styckegods, lastade 2 655 ton dw. Ursprungligen dansk, byggd 1948 i Helsingör som *Samos* till DFDS, avsedd för bolagets Medelhavstrafik. Sålades 1968 för £ 70 000 till Associated Levant Lines Ltd., Beirut, omdöpt till *Baalbeck*. Sprang läck och sjönk den 1 december 1978 på Beiruts redd, troligen efter att ha skadats under det pågående kriget i Beirut.

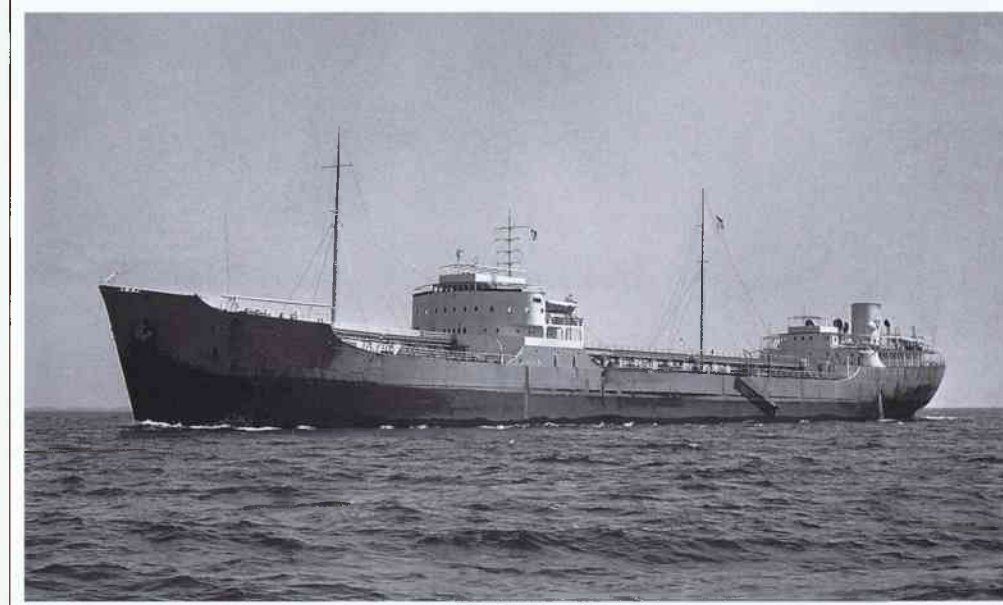


Antonia av Haugesund, lämnar Rotterdam den 17 juli 1970, i charter till Cunard. Byggdes 1955 i Köpenhamn, som *Thorodland* till D/S, A/S Produce, Haugesund, var på 7 050 ton dw. I samband med charter till Cunard fick hon namnet *Antonia* 1966. Sålades av Odland 1971 till Hongkong och blev då *Lu Chiang* fram till 1981 då hon såldes till Gumti Enterprise (Pte) Ltd., Singapore, nytt namn blev *Gumti*. Sålades till skrot i Chittagong, samma år i september.

Text & foto
Bertil Palm

. . . min tanke än så gärna

Marieholm lämnar lots på Trelleborgs redd i juli 1958. Byggdes 1947 vid Eriksberg till Svenska Amerika Linien och var på 18 475 ton. Efter 11 år i bolaget, såldes hon i september 1958 till Rederi A/B Sally i Mariehamn, för 351 miljoner mark. Namnet blev nu *Solny*, som hon hette fram till 1974 då hon anlände Split den 16 november för upphuggning.



Efter att ha lossat full last av Norgespeter, lämnar här "älänningen" *Pegny* Trelleborg den 31 juli 1964 med destination Gdansk. Levererades 1943 som landstigningsfartyget LCF (3) 18 till Royal Navy. Köptes 1947 från England av Algot Johansson i Mariehamn. Sedan ombyggdes hon vid det egna varvet och levererades 1952 som lastfartyg på 1 230 ton dw, till Rederi A/B Sally med namnet *Pegny*. Sålades 1964 till E. Hadjidakis & M. Bugatua i Piraeus, fick namnet *Derna*. Lades upp 1978 i Chalkis och skrotades i Grekland under 1981.



Tagen från HMS *Hälsinglands* däck, lämnar *Portland* Stockholm en eftermiddag i augusti 1961. Hon byggdes 1952 i Kiel till Johnson Line och tillhörde "Seattleklassen" på 9 600 ton dw. Söld 1973 till Five Trust Shipping S.A., Panama, omdöpt till *Fivelakes*, och skrotades i december samma år på Taiwan.





Navion Dania på väg under Tjörnbron den 24 april 2002.

Shippotting i Stenungsund

Text och foto Lennart Rydberg

För en båtolog blir fartygstrafiken i Göteborg i längden ganska enahanda. Roro-fartygen till Älvsborgshamnen och containerfartygen till Skandiahamnen kommer som spårvagnar på turlista. Biltransportfartygen (från tex Wallenius-Wilhemsen, Hual, NYK) kommer och går också med jämna mellanrum och det är mer sällan som nya sådana dyker upp. I Torshamnen går skytteltankfartygen regelbundet och i Skarvikshamnen går de mindre produkttankfartygen också regelbundet vilket innebär att det är mera sällan som mer udda fåglar, tex suezmaxtankers, aframaxtankers eller större produkttankers, dyker upp. De enda kylfartyg som numera trafikerar Göteborg och Skandiahamnen är de välbekanta Fredrikshamnsbyggda (Danyard) Chiquitafartygen (Belgie, Deutschland, Ita-

lia, Nederland, Scandinavia och Schweiz). Bulkfartyg ser vi inte (om de inte skall till Cityvarvet) och LPG-tankers anlöper Ryahamnen men bara sådana av mindre storlek upp till ca 8000 ton dw. Genom samarbetet West Sweden Seaports, som startades 1999, finns en överenskommelse mellan Göteborgs hamn och hamnarna i Varberg och Uddevalla att bulkfartyg och konventionellt lasttonnage dirigeras till de senare hamnarna. Vad gör man då om man vill ha lite omväxling på konfekten? Jo, då kan man åka de ca fem milen upp till Stenungsund. Hamnarna i Stenungsund omsätter ungefär tre miljoner ton gods per år varav ca en tredjedel utgörs av kemikalieprodukter och gas. Till den petrokemiska industrin där kommer många intressanta LPG-tankers på ända upp till 60 000 ton dw. Leden upp till Stenungsund

och vidare till Uddevalla passerar under Tjörnbron. Den gamla Tjörnbron mellan Källön och Almön påseglades ju av Kockumbyggda 27 000-tons bulkern **Star Clipper** den 18 januari 1980 och efter en snabb handläggning och byggtid blev den nya bron klar 1981. Det enda som återstår av den gamla bron idag är betongfunderamenten. Alldeles vid det gamla brofästet på Almön och på motsvarande ställe på Källön finns utmärkta möjligheter för fotografering av fartyg på väg till eller från Uddevalla/Stenungsund. Där passerar såväl bulkfartyg, tankfartyg, rorofartyg, LPG-fartyg som kylfartyg. Några riktigt stora tankfartyg (dvs VLCC/ULCC:s) ser man inte längre här sedan Uddevallavarvet lades ner men det går ändå tankfartyg på upp till 75 000 ton till Stenungsund vid en kaj med 12,7 meters vattendjup.

Under de senaste åren har jag varit uppe i Stenungsund vid en del tillfällen och fångat flera, i mina ögon, intressanta fartyg. En del av dessa vill jag berätta om i nedanstående exposé uppdelad i LPG-tankers, bulkfartyg och kylfartyg.

LPG-tankers

Bergesen, som helt nyligen övertagits av Hong-Kongbaserade Sohmen, är ett av världens största rederier när det gäller gastransporter, hittills huvudsakligen LPG (liquified petroleum gas) men framöver satsar Bergesen starkt på LNG (liquified nitrogen gas) och har åtminstone 9 LNG-fartyg i beställning). Bergesen har ett femtiotal gastankfartyg (LPG och ammoniak) varav hälften är byggda på 1970-talet. Navion (Statoil) transporterar LPG till Stenungsund bl.a. med fartyg chartrade från Bergesen. Den största gastanker som



Hedda i Stenungsund den 30 augusti 2003.



Clipper Star kom till Stenungsund den 30 juli 2003. Observera att Röda Bolagets Arctic Helios fått mörkblå skrovfärg,



Chaconia seglar under Luxembursk flagg. Foto den 23 oktober 2001.

jag stött på där är 56 824 tons dw **Berge Denise** byggd 2001 på Stocznia Gdynia i Polen. Hon är 226 m lång och 36,4 m bred och har en kapacitet på 78 500 m³. Henne fotograferade jag vid ingång under Tjörnbröarna den 5 augusti 2001 vid hennes första besök i Stenungsund. Berge Denise är intressant nog registrerad i Port aux Français, Kerguelen. Hon har en syster med namn **Berge Danuta**, byggd 2000, NIS-registrerad, som också går för Navion. Båda tillhör Bergesens flotta av Very Large Gas Carriers (VLGC), d v s fartyg med en kubikkapacitet >70 000 m³. Så stora gasbåtar behöver assistans av fyra bogserbåtar när de skall lägga till.

Dagen innan hade jag fotograferat Bergesens **Berge Arrow** 48 821 ton dw byggd 1978 vid Stocznia Gdynia som **Northern Arrow** för Northern Arrow Inc., Monrovia. Hon köptes av Bergesen 1984. Hon låg vid Havden där vattendjupet är 11,5 m. Hon är 229 m lång och 32,2 m bred och har en kapacitet på 75 600 m³. Hon är därmed också en VLGC. Berge Arrow, som är NIS-registrerad, har två systrar i Bergesens flotta (**Berge Eagle** och **Berge Sword**).

Till Bergesens LGC (large gas carriers, kapacitet 50–70 000 m³) hör LPG-tankern **Havis**, 49 513 ton dw, byggd 1993 vid Kvaerner-Govan i Glasgow. Hon är 205 m lång, 32,2 m bred och har en kapacitet på 57 200 m³. Henne fick jag kort på vid Havden i april 2003. Havis är registrerad i NIS och har tre systrar i Bergesens flotta, nämligen **Havfrost**, **Helice** och **Helios**.

En annan stor Bergesenägd LPG-tanker som varit i Stenungsund är **Hemina** på 41 683 ton dw. Hon byggdes ursprungligen 1979 som **Garala** för engelska P&O och köptes av A/S Kvaerner Shipping A/S 1986. Detta företag köptes senare av Bergesen. Hon är byggd på Thyssen Nord-

sewerke, Emden, är 220 m lång och 28,5 m bred och har en kapacitet på 54 200 m³. Henne fotograferade jag vid Havden den 14:e september 2002. Hemina är en också en Large Gas Carrier (LGC), dvs fartyg med kapacitet på 50–70 000 m³. **Hemina**, som har hemmahamn Nassau, har tre systrar i Bergesen-flottan, nämligen **Havdrott**, **Havkong** och **Hekabe**.

En alldeles nybyggd LPG-tanker i LGC-klassen som opereras av Bergesen kom till Stenungsund på sitt premiärbesök den 30 juli 2003. Det var **Clipper Star** (ej att förväxla med **Star Clipper** ovan) som ägs av Solvang i Stavanger. Solvang driver en flotta på nio LPG-tankers i storlek från 12 000 m³ till 76 000 m³. **Clipper Star**, som är byggd i år på Kawasaki, Sakaide är på 44 807 ton dw, är 205 m lång, 32,2 m bred och har en kapacitet på 59 300 m³. Hon är först i en serie på tre systrar för Solvang och



Jakob Mærsk är en av många Mærsktankers som trafikerar Stenungsund. Foto den 28 juli 2003.



Stove Transport på utväg från Uddevalla den 21 september 2002.

fotograferade vid Havden 17 september 2002. Hon byggdes 1980 som **Smolnny** vid Breda Cant.Nav. S.p.A., Venedig för Black Sea Shipping Company, först Sovjetunionen och senare Ukraina. Hon är på 27 290 ton dw, 197 m lång, 29,0 m bred och har en gaskapacitet på 37 300 m³. 1994 köptes hon av A/S Havtor Management som sedermera övertogs av Bergesen.

Samliga tre ovanstående fartyg räknas till Mediumsized Gas carriers (MGC), dvs fartyg med kapacitet på 22–40 000 m³.

Den stora koncernen N.V.CMB (Compagnie Maritime Belgie) S.A. i Antwerpen omfattar flera rederier som t ex Bocimar (bulkfartyg), Euronav (råolja), CMB Transport (container m m) och Exmar som äger ett drygt dussin LPG-tankers. CMB håller f n på att sälja ut sina gastankers och enligt uppgift lär Front Line visa intresse.

Bergesen har också beställt två systrar.

Ytterligare tre av Bergesens LPG-tankers har jag haft möjlighet att fotografera i Stenungsund. Två av dessa är systrar med namnen **Hedda** och **Helga**, båda registrerade i NIS.

Hedda byggdes 1993 vid Kawasaki Heavy Industries, Kobe för Kvaerner Shipping A/S. Hon är på 22 300 ton dw, är 170 m lång och 27,4 m bred. Hennes kapacitet 34 800 m³. Foto av henne har jag tagit vid ankomst till Stenungsund den 28 juli 2003.

Systerfartyget **Helga** byggdes på Kawasaki, Kobe 1994 för Kvaerner Shipping A/S. Hon är 170 m lång, 27,4 m bred och har en gaskapacitet på 34 800 m³. Henne fotograferade jag vid Havden den 20 april 2002.

En ensling i Bergesens gastankerflotta utgör NIS-registrerade **Havrim** som jag



Ibland passerar kylfartyg som här, Swan Chacabuco den 4 augusti 2001.

Några av Exmars LPG-tankers har besökt Stenungsund och nedanstående har jag fått tillfälle att fotografera.

Chaconia 29 271 ton dw är byggd 1990 vid N.V. Boelwerf S.A. Temse, Belgien för Exmar Lux. S.A., Luxembourg. Hon är 166 m lång och 26,5 m bred och har en kapacitet på 28 200 m³. Foto av henne fick jag på utgång från Stenungsund den 23 oktober 2001. Hon är registrerad i Luxembourg.

Eeklo 29 458 ton dw byggdes 1995 vid Kawasaki H.I., Kobe för Exmar Lux. S.A., Luxembourg. Hon är 179 m lång, 27,4 m bred och har tankkapacitet på 37 500 m³. Foto av henne tog jag från Almön när hon var på väg söderut den 15 september 2001. Hon är registrerad i Port aux France, Kerguelen och opereras av Bergesen.

Maersk som sysslar med det mesta när de gäller sjöfart har också gastankers. Tidigare har det gällt LPG men man satsar nu också i LNG. Maersks LPG-tankers kommer då och då till Stenungsund. Under åren 1990–1991 lät Maersk bygga en serie på fyra LPG-tankers vid Hyundai, Ulsan, alla med J-namn (**Jakob, Jane, Jesper, Jessie**). Dessa fartyg är på 36 160 ton dw, är 185 m långa, 27,4 m breda och har en kapacitet på 35 600 m³. Samtliga fartyg är DIS-registrerade. **Jakob Maersk** fick jag foton på när hon lämnade Stenungsund den 28 juli 2003. **Jesper Maersk** tog jag när hon var liggande vid Havden den 25:e juni 2001.

En annan mindre Maersk LPG-tanker som jag sett i Stenungsund är **Helene Maersk** 23 270 ton dw byggd 1993 vid Hyundai H.I., Ulsan. Hon är 160 m lång och 25,6 m bred och rymmer 20 700 m³ gas.

Foto av henne är taget vid Havden den 25 juli 2002. Hon är en av fyra DIS-registrerade H-systrar (**Hans, Helene, Henning, Henriette**).

Navion är ju ett stort norskt rederi för oljetransporter av vilka en stor del sker med skytteltankers. Tidigare ägdes det av Statoil men under 2003 har kanadensiska Teekay övertagit rederiet. Navion äger också en mindre LPG-tanker som trafikerar Stenungsund flitigt. Hon är byggd vid Hyundai 2000. Det är **Navion Dania** på 8 669 ton dw och med en kapacitet på 7 500 m³. Hon är 118 m lång och 18,8 m bred. Henne fotograferade jag på ingång under Tjörnbron 20 april 2002.

Bulkfartyg

Uddevalle besöks regelbundet av bulkfartyg upp till handymax storlek. Ett av de rederier som regelbundet använder Uddevalla som utlastningshamn för trä och papper är Gearbulk. En av deras fartyg fångade jag av en slump när jag var på väg upp till Brofjorden i januari 1996. Det var 39 151 tons **Siskin Arrow** byggd 1985 vid Gdynia Shipyard som **Monique LD** för franska Louis Dreyfus & Cie. Hon övertogs av Gearbulk 1990. **Siskin Arrow** var på väg mot Uddevalla den 13 januari 1996.

Ett namn som för tankarna till det tidigare Göteborgsrederiet Red AB Dalen och Fraternitas är **Stove Transport**. Denna bulker byggdes 1998 som **Western Olivier** för Thome Shipbuilding Pte Ltd, Oslo vid Oshima Shipbuilding Company Ltd, Oshima. Hon är på 46 000 ton dw och ägs sedan 2001 av Belship Mgmt Pte Ltd. Hon

hör hemma i Oslo och jag fotograferade henne på väg från Uddevalla den 21 september 2002.

Kylfartyg

Någon regelbunden trafik med kylfartyg sker inte på Uddevalla men ibland ser man ändå sådana fartyg passera Stenungsund. Ett sådant fick jag tillfällen att fotografera den 4/8 2001 på väg norrut. Det var **Swan Chacabuco** på 12 974 ton dw byggd 1990 vid Shin Kurushima Dockyard, Onishi, som **Chacabuco** för Chillan Shipping S.A., Monrovia. Hon bytte namn 1997 och idag ägs hon av av Swan Reefers.

Andra kylfartyg som passerat är tex Holy House fartyg **Arctic Goose, Snow Ball, Cherry** och **Morillo** som legat upplagda varierande tider i Uddevalla under senare år. Dessa har jag dock missat vid passage under Tjörnbron.

Till Uddevalla, som omsätter ca 1 miljon ton last per år, går också rorofartyg och mindre, konventionella lastfartyg så trafiken är diversifierad. Inte så långt från Tjörnbroarna ligger Wallhamn med roro- trafik och bilbåtar. Wallhamn omsätter ca 300 000 ton per år och i denna siffra ingår drygt 20 000 importerade bilar. Farleden in till Wallhamn passerar utanför Djupvik och där kan man fotografera fartyg på väg in till eller ut från Wallhamn. Grimaldi är ett av de rederier som regelbundet trafikerar Wallhamn och deras stora roro-fartyg **Grande Europa** fångade jag på bild den 30 april 2003. Hon är byggd 1998 på Fincantieri i Castellamare di Stabia och är på 18 500 ton dw och 51 700 bruttoton. ■



Grimaldis *Grande Europa* i närbelägna Wallhamn den 30 april 2003.

BÖCKER *på frivakten*

Det Stora Svenska Äventyret

Robert Hermansson

177 sidor, rikt illustrerad, inbunden.

Breakwater Publishing, Göteborg, 2003.

ISBN: 91-974379-5-6

Pris: 240 kronor (kan beställas genom Länspumpen och i priset ingår portot)



Lagom till sjösättningen av ostindiefararen **Götheborg** den 6 juni i år gavs två böcker ut om ostindiefararna och det Svenska Ostindiska Compagniet. Dessutom har Göteborgs Stadsmuseum också givit ut en mycket intressant bok om Svenska Ostindiska Compagniet vilken inte recenseras vid detta tillfälle.

De två böckerna som jag här behandlar är skrivna Robert Hermansson, som till vardags är sjöbefäl i svenska handelsflottan och redaktör på Svensk Sjöfarts Tidning. Denna andra boken, som presenteras nedan, är skriven av den riksbekante historieskildraren och journalisten Herman Lindqvist.

Hermanssons bok belyser på ett mycket informativt sätt det Svenska Ostindiska Compagniets tillblivelse, storhetstid och avveckling. Författaren inleder boken med att ge läsaren en kort och intressant bakgrund om det handelspolitiska läget ur såväl nationellt som internationellt perspektiv vid tiden före och i samband med Svenska Ostindiska Compagniets etablering. Hur handelsvägarna till Fjärran Östern förändrades från det att venetianerna dominerade dessa under medeltiden till att spanska och portugisiska sjöfarare sökte sig bort från kustområdena, längre ut till havs och därmed fann sjövägen till Indien och Kina. Detta minskade beroendet av araberna. Under slutet av 1500-talet och början av 1600-talet fick portugiserna konkurrens av holländska och senare också av engelska och franska ostindiska kompanier. Det var i skuggan av de stora europeiska sjöfartsnationernas kompanier med hundratals skepp och flera tusen anställda som det Svenska Ostindiska Compagniet bildades. Detta kompanis skepp mottogs inte med blida ögon vid ankomsten till Fjärran Östern och de övriga ländernas ostindiska kompanier gjorde vad man kunde för att stoppa den svenska handeln.

Detta till trots kom det Svenska Ostindiska Compagniet att bli det mest framgångsrika företaget i Sveriges historia.

Efter det inledande kapitlet behandlar författaren de fem oktrojen i kompaniets 82-åriga historia och de viktigaste händelserna inom dessa.

Boken är både informativ och lärorik liksom lättillgänglig och underhållande. Författaren har därmed lyckats kombinera konsten att presentera ett faktaspäckat material på ett roande sätt. Vi får följa vilka personer som bildade det Svenska Ostindiska Compagniet och som vidare utvecklade handeln med Fjärran Östern.

I det sista kapitlet belyses vad som hände med de övriga europeiska ostindiska kompanierna, vilka i stort sätt avvecklades under 1800-talet. I slutet av boken finns en skeppslista som anger vilka skepp som deltog i de olika oktrojen och under viken tidsperiod av dessa. Den senare är inte minst intressant för många båtologer. Boken rekommenderas varmt både för specialister inom ämnet och för den allmänt intresserade.

Lennart Bornmalm

Historien om ostindiefararna

Herman Lindqvist

Rikt illustrerad, 139 sidor, inbunden.

Hansson & Lundvall Förlag, Göteborg, 2003.

ISSN 91-85023-02-7

Pris: 228 kronor (Wettergrens bokhandel, Göteborg)

Herman Lindqvist tar tag i läsaren på ett medryckande sätt och släpper inte greppet

förrän berättelsen är över. Boken är tillika med Hermanssons bok både informativ och intressant. Bildmaterialet och tryckkvaliteten, speciellt beträffande de svartvita bilderna, överträffar dock på ett påtagligt sätt Hermanssons bok. En av bokens övriga styrkor är det välproportionerade bildmaterialet som innefattar såväl konstverk, tekniska detaljer som kartor vilka återges på ett mycket smakfullt sätt.



Lindqvist återger i sin historiska skildring snarare ostindiefararnas hårda liv och öden än att beskriva detaljerade fakta. Föreliggande bok tar med läsaren genom tid och rum, där vi får stifta bekantskap med exotiska miljöer, rikedom, lyx, misär och dramatiska skeppsbrott som många gånger var följeslagare till dessa djärva sjöfarare. De båda böckerna kompletterar varandra väl även om en viss överlappning förekommer, vilket naturligtvis är mer eller mindre oundvikligt.

Boken avslutar med att berätta om det nu pågående och spännande projektet att bygga en replik av ostindiefararen **Götheborg**. Detta projekt kan genom en genomtänkt och välplanerad presentation få mycket positiv uppmärksamhet och gensvar för Sverige.

Även om boken inte är så faktaspäckad som Hermanssons verk rekommenderas den varmt för en bred allmänhet.

Lennart Bornmalm

**Knut Knutsen O.A.S. – Høvdingen
av Haugesund og Knutsen-imperiets
Vekst og Fall**

Tor Inge Vormedal

Rikt illustrerad, 299 sidor, inbunden.

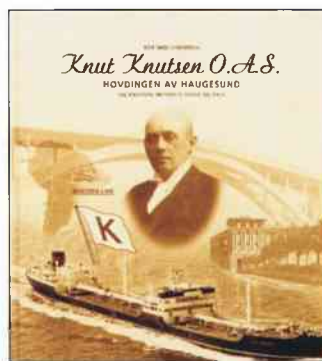
Tor Inge Vormedal

ISSN 82-996130-1-9

Pris: 350 NOK + 50 NOK i proto (bestäl-
les av författaren: e-post:

<mailto:vormedal@eunet.no>

alternativt 0047 73 77 30



Den norske journalisten och skriftstäl-
laren Tor Inge Vormedal har berikat oss
med en mycket intressant bok om den
tidigare norske storredaren Knut Knutsen
O. A. S. Författaren skildrar på ett mycket
intressant och utförligt sätt Knut Knutsen
O.A.S., som vid sin bortgång 1946 var
Norges tredje största skeppsredare och
en av landets rikaste personer. Från att ha
startat i en mindre skala i början av 1890-
talet med den lilla sillskutan **Klara**, växte
rederiet successivt och 1926 levererades
det första linjefartyget, m/s **Marie Bakke**.
Både tidigare och senare fartyg i rederiets
ägo gavs namnet Bakke i efternamn, vilket
hade sin orsak i att Knut Knutsen år 1893
gift sig med Elisabeth Bakke. Fram till 1929
hade rederiet sitt stora K som skorstens-
märke, men i samband med leveransen av
motorfartyget **John Bakke**, som för övrigt
var byggt på Götaverken, ändrades rederi-
ets symbol på skorsten till två röda ringar
på svartmålad botten.

Förutom att Knut Knutsen O. A. S. var
innehavare av ett stort internationellt
rederi var han också en stor aktör inom
valfångst och sillexport. Inom det senare
var han under sin tid störst i Norge. Dess-
utom deltog han med stort engagemang
i utvecklingen av det lokala näringslivet.
Genom frikostiga donationer möjliggjorde
han för staden Haugesund att genomföra
offentliga uppgifter så som uppförandet
av ett nytt rådhus, byggandet av nya kaj-
anläggningar i hamnen, fryseri och inte
minst en bro över till Risøy. Trots Knut
Knutsen O. A. S. stora samhällsinsatser
och betydelse för hela Haugalandet under
mellankrigstiden är det idag endast ett fåtal
som känner till detta. Eftersom det inte gi-
vits ut någon sammanhängande skrift om
Knut Knutsen O. A. S. och hans insatser ti-
digare, vilket förefaller helt otroligt, är Tor
Inge Vormedals bok mycket efterlängtat
och av stor betydelse som länk för såväl
traktens som den norska rederinäringens
historiebeskrivning. Samtidigt belyser
författaren på ett informativt sätt den kris
många rederier hamnade inom som resul-
tat av oljekrisen 1973 och de efterdyningar
som följde med denna.

Boken upphör inte med Knut Knutsen

O. A. S. bortgång 1946 utan skildringen
fortsätter och vi får följa rederiets uppgång
och fall, mycket som en direkt orsak av ol-
jekrisen 1973 liksom överbeställning av
stora tankfartyg (VLCC och ULCC). Detta
hade Knutsenrederiet gemensamt med
många andra tankrederier på 1970-talet,
inte minst svenska sådana. Vid årsskiftet
1973/74 hade Knutsenrederiet ett värderat
egenkapital på över sex miljarder norska
kronor mätt i dagens penningvärde. Förfat-
taren försöker ge en fördjupad analys av
hur ett av Norges största rederier inom lop-
pet av en mycket kort tid mer eller mindre
kunde vittra sönder. En av orsakerna var
att rederiet sommaren 1973 bl a beställde
två 410000 dwt ULCC vid det japanska
skeppsvarvet Kawasaki. Med 80 års er-
farenhet inom affärsdrivande verksamhet
och verksamheten spridd inom olika om-
råden borde rederiet haft förutsättningar
att överleva krisen. Det gjorde det nu inte,
och författaren försöker förmedla vad som
gick fel, varför det gick fel och inte minst
vem som fattade de fatala besluten.

Berättelsen slutar 1985, då Jens Ulltveit-
Moe tog över resterna av rederiet och
började bygga upp en ny flotta i rederiet
Knutsen OAS Shipping. Detta rederi består
idag av 25 tank- och kemikaliefartyg.

Lennart Bornmalm

Lotsbåtar

**Historik och utveckling – Lotsbåtar
efter kusten**

Ingvar Söderholm

Rikt illustrerad, 203 sidor, inbunden.

Work Boat Design, Ingvar Söderholm,
Norrköping

ISSN 91-86502-23-9

Pris: Krister – vad kostar boken?

Nyligen släpptes boken om Lotsbåtar, som
är ett fylligt verk över lotsbåtar och dess
utveckling.

Under senare år har flera böcker givits
ut som har anknytning till Sjöfartsverket
och dess verksamhet; Isbrytare (1997),
Fyrskipp i Sverige (1999) – för att inte tala
om alla böcker om fyrar.

Föreliggande bok utgör inget undantag
från detta. Denna belyser på ett intressant
och upplysande sätt olika typer av lotsbå-
tar. Allt från enkla roddbåtar via segelbåtar
till varierande former av motorbåtar.

Boken inleder med att ge en mycket kort
historik om hur lotsningsverksamheten
växte fram i Sverige, där lotsning innan
mitten av 1500-talet, då verksamheten
reglerades, sköttes av lokala fiskare och
skärgårdsbor för att visa sjöfarten i den
närmaste omgivningen.

Lotsplikt infördes 1667 och 1680 bör-
jade lotsplatser utses och lotsar anställas.
År 1724 inrättades Västra lotsdistriktet,
vilket senare följdes av det Södra-, Östra-
och Norra lotsdistriktet. Till en början var
lotsarna hänvisade till att låna båtar vid
sina uppdrag men på 1790-talet började
lotsplatser utrustas med enkla lotsbåtar.

Författaren berättar också i korthet om de
olika lotsplatser som har funnits och finns,
samt de båtar som varit stationerade vid
dessa platser under årens lopp.

Huvuddelen av boken behandlar främst
vilka lotsbåtar som funnits och utveck-
lingen av dessa genom åren. I äldre tid
byggde lotsarna i allmänhet lotsbåtarna
själv. Senare beställdes båtarna vid olika



mindre varv. De lotsbåtar som lotsperso-
nalen själva bekostade beställdes vanligen
vid något varv som låg i närheten av den
aktuella lotsplatsen. Lotsarna på Vinga
och Göteborg löste denna fråga genom
att starta ett varv på Ängholmen på Norra
Saltholmen år 1904 för att reparera, under-
hålla och bygga nya lotsbåtar.

I samband med att lotsbåtarna förstatli-
gades år 1960 började de generellt byggas
av stål och aluminium och med åren därefter
har de blivit mer avancerade och snabb-
gående. Med åren har också några svenska
varv blivit mer eller mindre specialiserade
på att bygga lotsbåtar. Ett exempel på detta
är Docksta-varvet som även byggt lotsbå-
tar på export. Dockstavarvet har för övrigt
varit med och redigerat och sammanställt
materialet i denna bok. Det finns för övrigt

en kort resumé över vilka varv som byggt lotsbåtar mot slutet av boken.

Det illustrativa materialet består både av fotografier och fina ritningar, samt även av några målningar. Trycket av bildmaterialet är förhållandevis gott. Genomgående är färgbilderna bättre återgivna än de svartvita bilderna, vilka i många fall är grådisiga. Detta fenomen blir allt vanligare i böcker som trycks idag jämfört med tidigare. Det är uppenbart att konsten att trycka svartvitt med god klass påtagligt försämrats, vilket är mycket beklagligt.

I slutet av boken finns en förteckning över de lotsbåtar som byggts och varit i drift från 1932 till 2001, samt en sammanfattning på engelska.

Avslutningsvis måste man nämna att det är ett mycket hedersamt och betydelsefullt arbete som åstadkommit genom denna bok.

Lennart Bornmalm

Kaptens Ord är Lag

Historisk loggbok sammanställd av Alf Rune

Rikt illustrerad, 173 sidor, inbunden.

Eget förlag

ISSN 91-974596-0-7

Pris: 300 kronor exkl porto på 44 kronor.

Kan beställas genom att beloppet inbetalas till bankgiro 5620-0330, Åke Norén.

Föreliggande bok är en trevlig läsning av en mängd berättelser och anekdoter som huvudpersonen, Åke Norén, delgivit Alf Rune, som sammanställt det rika materialet i publicerad form.



Det är en både underhållande och intressant skildring som återges och Åke Norén har onekligen varit med om mycket under sin långa tid till sjöss. Det är främst sjöfarten på Hjälmarén och Mälaren som belyses, där huvudpersonen under många år bedrivit trafik med olika passagerarfartyg allt från **Kajsa Warg** från 1950-talets mitt till **Fanny** som avyttrades för endast ett par år sedan.

Utöver detta har Åke Norén under sina yngre år även seglat inom såväl handelsflottan som örlogsflottan på världshaven. Så det är en klart berest person som delger oss många spännande och intressanta episoder ur sitt händelserika liv.

Vidare varvas Åke Noréns livserfarenheter med mycket äldre historia runt sjöfarten på Hjälmarén, vilket förhöjer läsningen.

Det illustrativa materialet innehåller flera intressanta äldre bilder av både fartyg och miljöer, vilket bidrar till att texten levandegörs på ett mycket trevligt sätt.

Lennart Bornmalm

"Väder, död och pina" på Gotland före 1860

Hartmut Pauldrach

Eget förlag

Kan beställas via e-post:

mk.utb@telia.com

"Alla talar om vädret, men ingen gör någonting åt det," brukar man skämtsamt säga. Men det stämmer inte. En som definitivt gjort något åt det är författaren och sommargotlänningen Hartmut Pauldrach. Han har genom egna forskningsinsatser och utdrag ur den framlidne Marteboläraryn Einar Wahlströms väderstatistik ställt samman Gotlands väder ända från vikingatiden och fram till senare delen av 1800-talet.

Att vädret var bättre förr och att vi går mot en klimatförsämring är något som Hartmut Pauldrach inte håller med om. Tvärtom. Vädret kan vara olidligt varmt eller förödande kallt men också spännande och underhållande. Sommaren år 879 var det så varmt att människor ris-

kerade att dö av solsting och värmeslag och omöjligen kunde arbeta ute. År 1300 var det både torka och kreaturspest så att nya kor och hästar fick köpas in från fastlandet. Hundra år senare var torkan så svår att hundratala får dog på Sudret av törst. Vid samma tid drabbades Gotland av en så svår storm att mer än 200 båtar förstördes utefter landskapets kust. År 1566 gick en dansk-lübsk flotta under på Visby redd i en fruktansvärd storm varvid mer än 5000 man fick sin grav i vågorna. Pauldrach berättar om ytterligare strandningar, förlisningar och osäkra postresor på stormigt hav. Dråpligaste berättelsen är nog den om prästen som under pågående predikan i Alva kyrka träffades av blixten. Peruken fattade eld och den gode pastorn låg avsvimmad i nästan en timme. Många av ovädren har föregåtts av jättecken som kometer, vädersolar och norrsken, vilka också fått sin beskrivning i boken.

Författaren har med stor inlevelse skildrat hur fullständigt utlämnade människorna var på den tiden åt naturens krafter. Elementär kunskapsbrist i naturvetenskap och omfattande vidskepelse bidrog till människors fruktan för den farliga naturen.

Yngve Malmquist

INTRESSERAD AV SJÖFARTSBÖCKER ?

Då skall du besöka klubblokalen NAKTERHUSET i Klippans kulturresevat.

Vårt bibliotek har massor av böcker att botanisera bland. Allt från Lloyds Register och skeppslistor till sjöromaner samt tidskrifter, rederihistoriker m m

Dessutom serveras kaffe med dop och mycket båtprat !

Öppet alla helgfria tisdagar 18.00 – 21.00.

Under oktober – april även öppet på torsdagar mellan kl. 11.00 – 15.00.



Gravdals Skipsbyggeri i Sunde som byggde **San Tooy**. Ur Uskedal Ungdomslag Biletarkiv. Foto Erling Larsen.

San Tooy av Öckerö

Av Sven Bryngelsson

Skall här försöka återge vad som berättats för mig om **San Tooy**, en båt som fick en kort men oerhört spännande tid under svensk flagg, med resor på nordatlanten under krigsåren 1939 och 1940.

San Tooy byggdes i Sunde, Sunnhordaland inne i Hardangerfjorden i Norge. Hon ankom från varvet till Öckerö på kvällen annandag jul 1938. **San Tooy** hade en längd på 26,66 m, en bredd av 6,67 m och lastade omkring 180 ton. Motorn var en 150 hk Union på två cylindrar.

Ägare var bröderna Karl-Johan, "Karl-Johann i Lellevale" (skeppare) och Frans Pettersson, som också utgjorde besättningen tillsammans med Karl-Johanns söner Nils och Folke Pettersson (Steinar) och Frans son Hans-Arne. Frans och Hans-Arne var bosatta på Björkö, de övriga på Öckerö.

En episod som tilldrog sej under hemresan från varvet i Sunde.

San Tooy skulle ha varit leveransklar några dagar innan jul. Man hade ju räknat med att hinna hem innan julafton. Men än det ena och än det andra hade hängt upp sej och man insåg att det skulle bli en julafton borta från hemmet.

Som ofta vid avgångar från varv är det någonting i sista minuten som skall göras färdigt. Så var det denna gång också. Karl-Johann, Frans och Folke, det var de tre som hämtade hem båten, hade hållit på och jobbat in i det sista före avgången.

Smutsiga och trötta började de hemresan. Någon riktig proviant hade de inte ombord. Bara smör och bröd och lite vatten till kaffe.

När de hade kört åtskilliga vakter och hunnit förbi Oksö fyr, började de längta efter riktig mat. De gick in till Arendal och förtöjde **San Tooy**, för att sedan knalla upp, precis så smutsiga och ovårdade som de var, till Bondehemmen (hotellet) för att äta middag. Direkt blev de utkörda med orden

"att här brukar vi ikke gi bort noen mat vid døra". Det blev ett annat ljud i skällan efter det att Karl-Johann halade upp en norsk tusenlapp ur fickan och sa att "vi ä enga teggare, vi tänkte allt betala för maden!"

San Tooy inledde sitt förvärvsliv med att bedriva fraktfart runt Östersjön från norrlandshamnar och ner på Tyskland och Danmark.

När säsongen för drivgarnsfiske på Island närmade sej, omkring midsommar, registrerades **San Tooy** som fiskebåt och fick GG 65 i bogen. Hon utrustades för garnfisket. Besättningen kompletterades med 3 man upp ifrån norra Bohuslän och man tog ombord tunnor och salt.

Sommaren 1939 fiskade man vid Island med garnen, med varierande fiskelycka. Före hemfärden från Island fick man budet om att andra världskriget hade brutit ut och instruktioner om att måla namn och nationalitetsbeteckning på brädgångarna.

Väl hemkomna och efter att silltunnorna



San Tooy på besök på Björkö. Fotoarkiv Svensk Sjöfarts Tidning.

lossats och välförtjänt vila, återupptog **San Tooy** fraktfarten under resten av året.

Under den gångna fiskesäsongen på Island etablerades många och bestående kontakter med flera islänningar.

I början på år 1940 kontaktades skepparen på **San Tooy** av Haldorson, en av hans känningar i Reykjavik. Haldorson ville chartra båten några månader för fisktransport från Island till England.

Förslaget diskuterades ombord och besättningen bestämde sej för att anta förslaget och hålla på tills utgången av maj, för då skulle man hem till Öckerö för att utrusta för nästa fiskesäsong på Island.

Innan man gav sej iväg kompletterades besättningen med Karl-Johanns måg Karl-Gustav Karlsson, också han från Öckerö.

San Tooy lämnade Öckerö i början på mars 1940. Det var mycket is både inomskärs och utanför kusten men efter en del stångande i isen kom man ut på fritt vatten. Innan kursen sattes för Island skulle **San Tooy** till Oslo i Norge för att lasta 30 ton pappersrullar, troligen tidningspapper, till Reykjavik.

I Oslo fick man också ombord virke som skulle användas till att snickra upp bingar i lastrummet, där fisken skulle förvaras, när man kom upp till Island.

Det kom många intresserade ner på kajen när man berättade om sin resa norr över, bla var där en man, klädd i en lång svart rock, som gjorde antydningar om att deras fraktfart mellan Island och England skulle få svårigheter. Det visade sej senare att han visste vad som komma skulle.

Från Oslo gick färden via Mandal till Bergen där lasten kompletterades med frusen bläckfisk i block, avsedd till agn. Därifrån sattes kursen mot Torshavn på Färöarna och sedan vidare mot Reykjavik där lasten lossades. Överresan tog lång tid på grund av dåligt väder.

Från Reykjavik gick **San Tooy** till Vestmannaöarna för att göra i ordning lastrum-

met. Där anlätades timmermän som satte upp bingar i lastrummet. Fisken skulle inte läggas i lådor utan den skulle isas och läggas lös i lastrummet.

På Vestmannaöarna gjorde man en bekantskap som varar än idag. Varje dag medan man låg och utrustade för fisktransporten kom det ner en ung pojke på 12 år och hälsade på. Så fort skolan var slut kom Ragnar, som pojken hette, ombord och pratade med besättningen.

Särskilt blev han god vän med Karl-Johanns pojkar Nils och Folke, som har fortlöpande kontakt med honom efter 63 år.

När lastrummet var klart gick färden öster om Island upp mot norra och senare till västra Island där Haldorson avtalat med de lokala fiskarna hur man skulle gå till väga. Det fanns ett otal små båtar som fiskade med backor (långrev) och annat krokfiske. Gott om fisk var det också.

Det gick till så att **San Tooy** ankrades upp inne i en fjord. Fiskebåtarna lade till på utsidan och lossade upp sin fångst, mestadels torsk men även hälleflundra och långa.

Ombord i **San Tooy** vägdes fisken och firades ner i lastrummet där den lades i bingar och varvades med is.

När man låg i Isefjord på NV-sidan av Island och lastade togs isen direkt ur jöklarna. Från **San Tooy** sattes livbåten i sjön och så rodde man in under en jökell och knackade till sej så mycket is som lillbåten bar. Det blev många roddturer med is innan man fått full last med fisk.

Ombord i **San Tooy** fick man sedan krossa isen så den blev användbar att isa fisken med. Denna ishantering var ju ganska opraktisk, så längre fram tog man ibland is med sej från England efter att man lossat fisken där.

Det brukade ta mellan två till tre dagar att lasta **San Tooy** med fisk vid Island.

Därefter gick man mot Fleetwood på Englands västkust där fisken såldes på auktion på den fria marknaden. En resa

som tog mellan fyra och fem dygn beroende på vädret.

På den första turen mellan Vestmannaöarna och Island märkte man att kompassen dragit sej två hela streck. Troligen hade det varit något magnetiskt i kajen där **San Tooy** legat medan bingarna sattes upp i lastrummet. Detta fick man dras med tills man kom över till Fleetwood där kompassen justerades igen.

Några timmar efter att man lämnade Vestmannaöarna på den första turen till England kom Karl-Johann upp på däck alldeles förtvivlad. Han hade hört de svenska dagsnyheterna på radion, där man sagt att tyskarna hade gått in i Norge. Samma dag hade GG 177 **Inez** från Öckerö blivit minsprängd i de tyska mineringarna och var borta med man och allt.

Detta var den nionde april 1940. Entusiasmen som funnits ombord tidigare försvann och i stället infann sej en osäkerhet och förtvivlan över vad detta skulle innebära.

Nu låg man med **San Tooy** uppe i Nordatlanten med lastrummet fullt av färsk fisk och med kurs på England. Det var bara att fortsätta till Fleetwood och försöka få reda på hur man skulle agera vidare. Besättningen på **San Tooy** förstod nu också vad det var för en man som var på kajen i Oslo iklädd den svarta rocken. Tyskarna hade placerat ut förlöpare till invasionen i Norge flera år innan dom slog till. Antagligen var det en sådan som luftat halsen till öckeröborna.

Den första resan fick man också riktigt dåligt väder och en missvisande kompass gjorde inte resan lättare. Man hade en en-



Karl-Johann på San Tooy's fördäck.

kel radiopejling ombord, som man trots att sändarstationerna i land stängdes av vissa tider på grund av krigssituationen, lyckades få några säkra pejlingar på.

Väl framme i Fleetwood fick man lite mera information om krigsutvecklingen, bla med mineringarna i Skagerak och insåg vilka risker det skulle innebära att ta sej över till Sverige igen.

San Tooy var ju som nämnts tidigare chartrad till och med maj månad 1940, så efter att lasten var utlossad och lastrummet renvaskat, provianterade och bunkrade man upp för en ny resa upp till Island.

Första anhalten brukade bli Vestmannaöarna. Där fick man besked om till vilken fjord **San Tooy** skulle bege sig först. Efter några dagars lastning var det åter dags att ta sej över till England. En rundtur tog omkring femton dagar beroende på vädret.

En resa på väg till Fleetwood, några vakter efter att man lämnat Vestmannaöarna, fick man en dimma "tjock som gröt" och alldeles bleke.

Man hade ju bara sin kompass att styra efter och hålla noga utkik och lyssna efter ljud så gott det gick. Dimman låg lika tjock hela tiden. Det bar iväg dygn efter dygn och vakt efter vakt. Någon station att pejla hade man inte fått tag i heller.

Karl-Johann började känna någon slags obehag i kroppen. Han gick upp i styrhytten och backade upp och la **San Tooy** stilla. "De ä nôt (något) som inte stämmer", sa han till pojkarna "i får loda å se va vi har för djyb" (djup). Pojkarna tyckte han var löjlig som ville loda mitt ute i öppna havet men gjorde som han sa. Mycket riktigt lodet slog i botten på 12 famn.

Karl-Johann var en ytterst skicklig navigatör, och att segla inomskärs var han oslagbar. Hade han en gång gått en farled så kom han ihåg var enda udde och prick. Sonen Nils har, och brodern Frans hade också samma gåva.

"Vi ankrar här vi legger, så får vi se var vi ä när tōga (dimman) lättar" sa Karl-Johann. När dimman lättade visade det sej att man hamnat in i en vik på Hebriderna.

Det var strömmen som spelat ett spratt, som den gjort med många båtar.

Månaderna rann iväg och sommaren gjorde sitt intåg. Chartern hade ju löpt ut, men **San Tooy**s redare och besättning såg ingen annan råd än att stanna kvar utanför spärren.

Man hade inte varit nämnvärt berörd av några krigshandlingar hittills. Kontraktet förlängdes och man fortsatte sin trad.

Det hände ibland att **San Tooy** kom upp till laststället på fredag och då var det ingen aktivitet på fisket. Skulle man börja lasta på Nordisland brukade det bli i Isefjord och då förtöjde man vid bryggan där över helgen.



San Tooy i isländska farvatten med nationalitetsbeteckningarna just påmålade.

Hans-Arne, Folke och Nils var ju tonåringar, så traktens ungdomar bjöd in dom till sina förströelser med musik och dans. Detta var ju välkomna avbrott i slitet och spänningen.

Ibland fick man returlast. Denna resan bestod lasten av tomtunnor och salt som skulle upp till något sillsalteri på Island. När man var komna i höjd med Färöarna, anade den som hade vakten ett par master borta i horisonten. Mellan de höga atlantdyningarna strax väster om **San Tooy**s kurslinje tyckte man att det liknade riggen på en svensk fiskebåt. Man föll av mot båten och nu kunde man konstatera att det verkligen var en svensk fiskebåt.

Det visade sej vara GG 156 **Ragnhild** från Styrsö som var på väg från isländska fiskevatten med last av rödtunga på väg till Fleetwood för att lossa. Tillsammans med GG 432 **Lillvor** och GG 103 **Hispano** från Hönö Röd hade dom också blivit kvar utanför spärren.

Ytterligare en båt från Hönö Röd, GG 574 **Nancy** fiskade på England men såldes där i slutet av 1940.

Lillvor och **Hispano** gjorde flera resor på Island också men fiskade mestadels vid den engelska ostkusten ända till krigsslutet.

Hönöbåtarna hade Aberdeen och Buckie i Scotland, som landningshamnar, ibland gick man ner till Grimsby också.

San Tooy och **Ragnhild** sammanstrålade även senare flera gånger på Island. **Ragnhild** bedrev fiske med snurrevad vi Island under hela kriget och var kvar i England en tid även efter freden.

För det mesta på sina resor över den vidsträckta nordatlanten seglade **San Tooy** ganska ostörd och ensam, alltid med tända

lantärnor nattetid. Ner mot Irländska sjön brukade det vara lite mera trafik.

En natt när Nils hade vakten, just i Irländska sjön, möttes **San Tooy** av en konvoj. Det såg riktigt spöklikt ut berättar Nils, bara en massa blåa blinkande ljus. Rätt som det var dök det upp ett stort gräsmålat skrov alldeles långsides. Det var en engelsk eskortjagare som sett **San Tooy**.

Jagaren beordrade stopp och satte ombord folk för inspektion men alla papper var ju klara ombord i **San Tooy** och lasten bestod ju av mat till engelsmännen, så man fick fortsätta sin resa i lugn och ro till Fleetwood.

En annan episod som etsat sej fast i Nils minne är denna: Efter det att **San Tooy** hade lossat i Fleetwood skulle man gå ner till Runcorn, som ligger vid inloppet till Manchesterkanalen, för att lasta salt. **San Tooy** närmade sej inloppet till River Mersey och strax utanför Liverpool fick man se en mängd fartyg ligga till ankers.

En bevakningsbåt kom upp långsides och förklarade att tyskarna hade flugit över där på natten och släppt av en massa minor i hela River Mersey. Nu höll minsväp på att röja så man skulle få i gång fartygstrafiken igen.

San Tooy fick sälla sej till ankarliggarna och vänta på vidare order.

Andra dagen som ankarliggare kom lotsbåten och bordade **San Tooy**. Lotsen hoppade ombord och sa att det var dags att låta upp ankaret.

Det kändes kusligt att som första båt leta sej upp genom minorna. Om det var för att testa med en liten båt, eller om det var för att **San Tooy** försåg England med mat som man tog in henne först, vet jag inte, säger Nils, men kymigt var det "en vesste ju inte



Ingólfsfjörður på Island. Någonstans i högen ligger *San Tooy*.

när de skulle smälla”.

Hösten började göra sej gällande och vädret blev hårdare. **San Tooy** hade legat inne i Reykjavík för storm några dagar, när det kom ombord en man från en norsk båt som hette **Eldöy**. Han hade bekymmer för dom kunde inte få igång motorn i **Eldöy**.

Det var ingen som kunde handskas med den stora Bolindermotorn. Frans, som var duktig med maskiner, följde med ombord i **Eldöy** för att se vad det var som var fel.

Först och främst var startluften slut, så han fick börja med att få fatt på tryckluft att fylla startuftskärnen med. När det var gjort baxade han motorn i startläge och började elda på topparna med blåslamporna. Snart var motorn klar att starta, men vad Frans

inte visste var att när man tidigare försökt att starta hade man pumpat in en massa brännolja som nu låg på kolvtopparna.

När Frans tog i starten och fick motorn att gå runt tände all oljan och motorn rusade så att den höll på att flyga ur båten!

Men det var ju en ”Bolindare” så grejerna höll. Frans blev kung hela dan och maskinisten hade lärt sej hur det kan gå till när man startar en dylik!

Veckorna gick och december närmade sej. Vädret på Nordatlanten är ju inte att leka med för en 90 fots båt vintertid.

Haldorson, som chartrat **San Tooy**, var intresserad av att köpa båten och nu tyckte Karl-Johann att det var tid att sälja båten till honom, så han och Folke stannade iland för

att ordna upp affären. De ersattes av ett par islänningar denna sista resa som

San Tooy gjorde till England under svensk flagg.

På väg tillbaka från Fleetwood gick **San Tooy** öster om Isle of Man och när man kommit i höjd med Mull of Kintyre fick vakten se en stor motordriven pråm som hade satt nödflagg på grund av maskinfel. Man gick upp långsides och skickade över en bogsertross. Styrman på pråmen hoppade över i **San Tooy** för att lotsa dem genom minbältet som låg på vägen in till Campbeltown, dit dom ville bli bogserade.

Väl i hamn talade pråmskepparen om vad för slags last han hade.

Hamnmyndigheten gick i taket när dom fick veta att det var 1 400 ton bomber.

San Tooy beordrades att dra ut pråmen igen och förtöja den i en boj som låg utanför hamnen tills de hade reparerat sin maskin.

När **San Tooy** kom tillbaka till Reykjavík från England var affären klar.

Karl-Johann och Folke hade fått båtlägenhet ombord i Svenska Lloyds ångare **Göteborg**, som också var destinerad till Göteborg. Dom hade också fått hyttplats tilldelad så de bodde ombord där.

Karl-Gustav, Hans-Arne och Nils bodde på hotell medan de väntade på båtplats för hemresan, eftersom det inte fanns plats för fler ombord i **Göteborg**.

Frans skulle stanna kvar ombord i **San Tooy** några resor för att hjälpa de nya ägarerna till rätta med båten. Det kom att bli ett helt år till på Island för hans del, för Frans fortsatte sedan som maskinist ombord i **Eldöy** och en del andra båtar.

Hur det var så fick aldrig **Göteborg** någon last ombord, så skepparen där beslöt



Karl-Johann och Folke skulle åka med ångaren **Göteborg** men gick i land innan avgång. Ångaren försvann med man och allt på resan till Sverige. Arkiv Sjöfartsmuseet, Göteborg.

att gå tom mot Sverige.

Karl-Johann hade tydligen någon inom sej som varnade honom vid fara och som nu gjorde sej påmind.

Han sa till Folke att "vi går inte må därne båden hem". Innan Göteborgs avgång gick båda iland och förenade sej med den övriga besättningen. Det skulle ta åtskilliga veckor innan det blev möjlighet till någon ny båtlägenhet.

Flera krigsförlista besättningar var inhysa lite varstans i Reykjavik. Dessa väntade också på transport därifrån.

Senare fick man reda på att Göteborg, som skulle gå rutten öster om Shetland, över Nordsjön mot Sverige, aldrig nådde sin destination utan försvann spårlost med man och allt. Detta var i december 1940.

San Tooy's besättning fick fira både jul och nyår på Island. Inte förrän fram i februari fick man ny båtlägenhet.

Ombord i en finsk båt som hette Immo-Ragnar fick man plats. Också den var destinerad till Göteborg, med last av tunnor med saltsill.

Tillsammans med flera finska överlevande besättningar trängde man ihop sej över allt. San Tooy's besättning hade tur. Dom fick kinesi på durken i skepparens daghytt, kanske för att bättre kunna hålla uppsikt över den säck med kurirpost dom hade med som skulle till Sverige.

Annars var det folk överallt där det fanns någorlunda värme; på maskingretingar, i mässgångar och mässar.

Immo-Ragnar gick inte någon vanlig väg mot Sverige utan kursen sattes norröver.

Upp mot den arktiska iskanten gick man och följde sedan isen österöver, mot Spetsbergen och ner mot Björnöya. Sedan styrdes ner mot Varangerhalvön i Nordnorge och vidare in mot det dåvarande finska Petsamo, numera ryska Petjenga. Hur många dagar resan tog minns inte Nils men den tycktes vara i en evighet.

När Immo-Ragnar tidigt en morgon lade till vid iskanten i viken utanför Petsamo var det -50°. Alla som varit med som passagerare fick gå i land här. Så gjorde också San Tooy's besättning. Finnarna var ju i sitt hemland men alla hade fortfarande en lång resa framför sej.

Immo-Ragnar ångade iväg igen mot Göteborg. Nu skulle hon gå längs norska kusten där tyskarna kunde ha henne under uppsikt. Det var väl kanske något avtal man gjort upp.

Passagerarna fick gå en bra bit över isen innan dom nådde fastlandet. Det var knappt att det gick att andas i den stränga kylan.

Till slut kom man sej inomhus och fick ordnat med de papper som behövdes för vidare färd söderöver.

Bussen som skulle ta folket ner genom

lappmarken, med avgång på eftermiddagen, blev överfull så Nils och Karl-Gustav fick sitta i bagageutrymmet där bak.

Den resan var som rena tortyren säger Nils, där han och Karl-Gustav satt på huk var det ca -20°. Inne i den överfulla bussen var det tvärt om, rena bastun!

Längs vägen såg man krigets framfart av sönderskjutna bilvrak och flera byar som var nedbrända.

Bussen stoppade med några timmars mellanrum så passagerarna fick sträcka på benen och få något varmt i sej. Resan varade hela natten och på förmiddagen var bussen framme i Rovaniemi.

Från Rovaniemi skulle San Tooy's besättning åka tåg till Kemi och via Torneå till Haparanda.

När man satt och väntade på tåget på stationen i Rovaniemi, med kurirpostsäcken emellan sej, gick de tyska vakterna och blängde på säcken, men till slut kom tåget och man kom sej iväg innan tyskarna blev för närgångna.

Till Haparanda anlände man på kvällen och tog in på hotell för natten. Hotellrestaurangen besöktes för ett ordentligt mål mat innan man skulle gå till kojs. Ordentligt konfunderade blev man när restaurangnotan skulle betalas. Servitrisen fordrade ransoneringskuponger utöver betalningen. Detta var något som ingen hört talas om förut.

Karl-Johann fick förklara hur det låg till. Att man varit borta från Sverige ett år och detta var något dom aldrig hört talas om och långt mindre hade i sin ägo. Detta hade hotellpersonalen förståelse för och önskade en god natts sömn åt pojkarna som inte sov i en riktig säng på många dygn.

Från Haparanda kunde de få kontakt med sina respektive familjer och meddela att de åter var på svensk jord.

Färden mellan Haparanda och Göteborg tog två dygn. Tåget drogs med ånglok som på grund av kolbrist ibland fick eldas med ved. Men blev betydligt behagligare än vad San Tooy-männen upplevt förut.

Medpassagerarna delade med sej av sina ransoneringskuponger när dom fick höra om deras strapatser, så att de kunde få mat i restaurangvagnen.

Ett gäng landstormare på väg hem på permis underhöll med sång och musik under många mil av färden med bl a Västkustens vals som var ny då. Nils som trakterar mandolin som en mästare var också med och spelade.

Vid ett längre uppehåll på någon station ringde Karl-Johann hem och fick då reda på att isen låg fast och tjock i hela skärgården. Väl framme vid Göteborgs Centralstation välkomnades de av sina släktingar, som tagit sej över isen in till stan.

Vid Hjuviks brygga blev samtliga häm-

tade med häst och släde för hemtransport till Öckerö.

Frans var kvar, som tidigare nämnts, ytterligare ett år på Island.

Hemresan för Frans blev dramatisk. Av någon anledning åkte han hem via London där han övernattade på hotell. Där väcktes han av att hotellet bombades. Oskadd reste han sej ur sängen och konstaterade att hela ytterväggen var bortblåst.

När dammet hade lagt sej kunde han se att baren tvärs över gatan var oskadd så han ropade på bartendern och beställde upp två öl.

Problemet var bara att trappan upp var bortsprängd. Men Frans fann på råd. Han repade upp sina kalsonger och fick på så sätt en tråd som han skickade ner till bartendern som knöt fast ölfaskorna, vilka Frans snabbt halade till sej.

Nu hör det till saken att Frans var en mästare på att tillverka historier, så det skall nog tas med två nypor salt!

Frans återkom till Björkö mitt under sin dotters bröllopsmiddag. Ovetande om detta, slog han sej ner vid bordet intill prästen med orden, "detta va obetänkt sa prästen som kom te hemmel (himmelen)!"

San Tooy fick ett brått och tragiskt slut. Hon förliste mot de isländska klipporna utanför Snefjellsjökul den 25 november 1943. Hon var på resa från Reykjavik till Isefjord med last, när hon gick på i tät dimma och sjönk.

Besättningen gick i livbåten och rodde en hel natt innan de tog sig i land inne i en fjord. Alla, så när som på en amerikan, som var med ombord, klarade sig utan skador.

När man nådde land hoppade amerikanaren lite för tidigt för att ta törn, han föll så olyckligt att han fick benet mellan kölen och berget så det bröts av.

Vid förlisningen var San Tooy registrerad från Keflavik.

Berättat av Nils Steinar i januari 2003 för Sven Bryngelsson som har tecknat ner hans ord efter bästa förmåga!

PS.

Ragnar från Vestmannaöarna, som numera bor i Reykjavik, hittade detta klareringspapper (se nästa sida) på det Isländska riksarkivet. Dokumentet visar det datum när San Tooy anlände till Vestmannaöarna.

Ovetande om att vi just höll på att skriva om San Tooy, skickade han en kopia till Nils och den får vi ta del av här.

DS.

Sedan denna artikel skrevs har vi från

Ílæð þér grun um, að skipið geti verið sóttmengað á annan hátt og þá hvernig?
I have you a suspicion that the vessel may be infected in any other way and if so how?
'ensez-vous qu'une autre circonstance ait été de nature à pouvoir infecter le navire, dans ce cas, laquelle?
Vermuten Sie, dass Ihr Schiff sonstwie infiziert worden ist, und wenn ja, in welcher Weise?

YFIRLÝSING SKIPSTJÓRA

STATEMENT — DECLARATION DU CAPITAINE — ERKLÄRUNG

Ég undirritaður skipstjóri af/s *San Tooy*
I the undersigned master of the vessel
Je soussigné, capitaine du navire
Ich unterzeichneter Schiffsführer von

sem síðast lét úr höfn í *Farvæjinn 2/3 1940*
last sailing from the port of
qui a quitté en dernier lieu le port de
desen letzter Abfahrtsorten

samvíska, að mér er ekki kunnugt um, að á brottfararstaðnum hafi gengið neinn alvarlegur næmur sjúkdómur,
that I am not aware of any grave, infectious disease having existed at my port of departure;
maladie pestilentielle grave, à ma connaissance, n'a sévi dans le port de départ, qu'il n'y a pas, et n'a pas eu pendant mon séjour au
Gewissen, dass meines Wissens am Abfahrtsort keine ernste, ansteckende Krankheit geherrscht hat, und dass sich weder Kranke, von denen
að á skipinu séu eða hafi verið, hvorki á brottfararstaðnum né á leiðinni, men með sjúkdóma, er grunur gæti
that no sick persons, whose disease might be suspected of being infectious disease, nor the bodies of persons dying of such infectious disease,
port de départ ni pendant la traversée des maladies à bord atteints de maladies pouvant être considérées comme transmissibles, ni des
man vermuten könnte, dass ihre Krankheit ansteckend wäre, noch die Leichen an ansteckenden Krankheiten gestorbenen Personen sich an
leikið á, að væru nemur, eða lík manna, sem dánir séu úr næmum sjúkdómum, né heldur veit ég til, að skipið
are or have been onboard the vessel neither at the port of departure nor during the voyage; neither am I aware of the vessel
endures de personnes mortes de maladies transmissibles, et qu'aucune autre circonstance, à ce que je sache, n'a été de nature à pouvoir
Bord befinden oder am Abfahrtsort oder unterwegs befunden haben; auch ist mir nicht bekannt, dass das Schiff sonstwie infiziert
geti verið sóttmengað á annan hátt.
being infected in any other way.
infecter le navire.
sein könnte.

Verðmannseignum 27/3 1940
Trans Petersson
skipstjóri
Master
Capitaine
Kapitän

Var skipinu hlífð í té heilbrigðisvottorð? *Ja* Án lækni skoðunar? *Ja* Samkvæmt úrskurði héraðslæknis? *Nei*

Skoðun skipsins fór fram á höfninni í *Verðmannseignum 27/3 1940*

Ragnar Halldórsson
söfugezumaður

*Skipsið kom með last til Rv.
Hefur ekki "klarast" hin vit land
á þessu ári.*

Ágúst Ólafur Georgsson på Islands Nationalmuseum fått ytterligare uppgifter om San Tooy.

Den 30 maj 1941 övertogs fartyget av Sameignafélagid Jarlinn (kooperativa bolaget Jarlinn) vars styrelse bestod av Óskar Halldórsson, Reykjavík; Thora Óskarsdóttir, Reykjavík (tydiligen Óskar Halldórssons dotter) och Björn Ólafsson, Reykjavík. Fartyget döptes om till Þórdur Sveinsson, registreringsnummer GK 373. Den var registrerad i Kothús, Gardur, Gullbringusýslar.

Þórdur Sveinsson användes som fiskebåt, troligen enbart på sillfiske, och även som transportbåt. Den opererades från Reykjavík trots att den var registrerad på annan ort (Kothús i Gardur).

Båten blev inte så gammal. Den 25 november 1942 förläste den utanför Arnarstapi på Snaefellsneshalvön på Islands västra

kust. Besättningen på sju man samt en passagerare räddades. Båten blev förstörd.

Erik Hag lämnar dessa upplysningar om Immo-Ragnar:

Clyde Shipbuilding & Engineering Co Ltd, Port Glasgow levererade i juni 1903 lastångaren Hermia till Hermia Steamship Co Ltd, Glasgow. Fortfarande under brittisk flagg bar fartyget namnen Capelcourt och Lynntown innan det i januari 1932 förvärvades av det i Lovisa hemmahörande AB R Nordström & Co. Omdöptes då till Inga. Fyra år senare ändrades namnet till Immo-Ragnar. Rederiet behöll sin 3600 tdw stora ångare fram till 1956 då den såldes till brittiska upphuggare.

Nordström sysselsatte åren före andra världskriget i huvudsak sina fartyg i trafik mellan Finland och UK. Trävaror och massa ut och kol och koks hem.

Immo-Ragnar kom i slutet av oktober 1939 från England till Mariehamn för order. Redan drygt två veckor senare rapporterar svenska lotsstationer på ostkusten att fartyget passerat på väg till England. Efter ett kort besök i Malmö lämnade fartyget den 29 november svenskt vatten vid Smögen, förmodligen för att via Bergen med konvoj ta sig till England. Var fartyget sysselsattes med de kommande sju månaderna vet jag inte men den 11 juli 1940 lämnade man Petsamo och via Reykjavik kom man den 10 augusti till Baltimore. Vidare till New York som man lämnade den 22 september för att den 18 oktober åter vara i Petsamo. I december 1940 befraktade Svenska statens reservförrådsnämnd fartyget för en resa Island-Petsamo med sill. Man lämnade Petsamo den 19 december destinerad till Siglufjord på Island. Tre dagar senare uppbringades man av tyska Schiff 18, men frisläpptes samma dag. Man tvingades dock återvända till Petsamo på grund av dåligt väder. Den 13 januari 1941 gjorde man ett nytt försök och efter ett par veckor är man framme i Siglufjord. Vid lastningen rådde fartyget gå på grund och man tvingades lossa en del av lasten innan fartyget åter blev flott.

Britterna, som måste ge tillstånd till den kommande resan, föreslog att man skulle gå till

Göteborg i stället för till Petsamo, en fin gest kan man tycka, men Immo-Ragnar måste först gå till Petsamo för att återlämna några hundra ton kol som man lånat där som ballast för resan till Island. I mitten av februari är man åter i Petsamo och den 7 mars påbörjades resan söderut. Den 22 mars kom man fram till Göteborg. Man diskuterade sedan ytterligare en sillresa Island-Sverige, men det blev ingenting av och Immo-Ragnar sysselsattes resten av kriget på Östersjön. ■

Om det är någon som vet var fartyget befann sig under tiden 29 november 1939 till 11 juli 1940 samt mera exakt dag när det återkom till Petsamo för sista gången i februari 1941 är jag tacksam för uppgifter.

Erik Hag



Horisonten runt

Redaktör Jan Johansson



Jolani igen

Det av Terje Fredh omfrågade barkskeppet **Jolani** fotograferat i Zaandam redan 1886. Foto från SSHM insänt av Bernt Åhlund. Historik skriven av Bernt Åhlund i föregående nummer. Red. anm.

Okänd lotsångare

I Länsumpen 2002:4 önskade Tore Olsson hjälp med identifiering av en lotsångare.

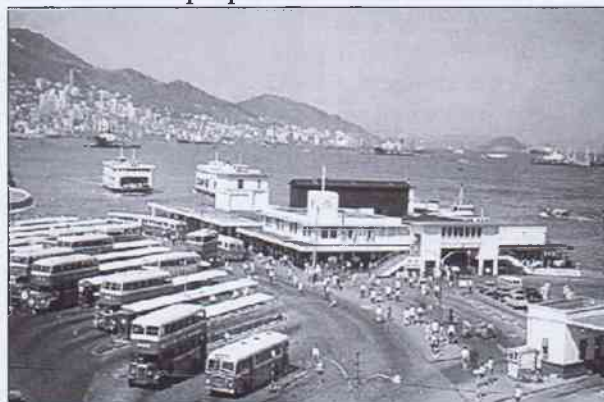
När jag i våras fick i min hand Kullens Hembygdsförenings årsbok *Kullabygd 2003* fanns det en artikel illustrerad med samma foto. Av artikeln framgick att det är lotsångaren **Viken** det gäller. Vid närmare efterforskning bland sjöfolk i Viken fick jag kontakt med före båtmannen Karl-Axel Paulsson vars fader, Nils Bernhard Paulsson, varit eldare och sedermera maskinist på **Viken**. Enligt K-A Paulsson var hon byggd på Stora Varfvet i Stockholm 1892. Dim: 21,3 x 4,72 x 1,83 m.

Maskineri: 2-cyl compoundångmaskin på 80 hk. Hon kom till Öresunds norra lotsplats i Viken 1892 och stannade där till 1932, då hon såldes till Danmark och gick med bränsle. Enligt Paulsson passerade hon ofta genom Öresund. Hon lär ha brunnit upp i Halmstadbukten.

Artikeln ifråga handlade om en dramatisk räddning av fiskare, som drivit till havs på Skälderviksisen den 19 februari 1924. Lotsångaren **Viken** under befäl av mästerlotsen Joel Klintberg lyckades efter stora strapatser undsätta de nödställda.

Pauli Ohlsson

Apropå Hillerströmstiden



Som ett komplement till Gunnar Heikenbergs artikel i nummer 1 kommer här ett foto taget i augusti 1965, som visar

utsikten från Peninsula Hotel mot Kowloon.

Mats Gustavsson, Göteborg

Rödesund

I senaste numret av Länspumpen, 2003:2, avslutades artikelserien om Kindboms skutor av P.G. Winnestad. Den artikelserien har min far Arne Engdahl förtjust läst. Han blev nästan omnämnd också, citat:

”Även den nye hette Pettersson, nämligen John Waldemar. Han var från Malmö. Besättningen utgjordes av tre man.”

De tre var min far. John var morbror till min far och den tredje kallades ”Gengas-Kalle”.

Hur som helst så hade han även läst artikeln: Bogserbåtsliv i Oxelösunds Hamn 1949–1984. Och sett något han kände igen nämligen **Isbjörn**.

Han drog sig till minnes när han och en annan av hans morbröder, Valter Pettersson, varit ute och fiskat torsk hösten 1958. På väg in mot Göteborg fick de plötsligt se en styrhytt och ett vitt bogsvall. De lade sig stilla för att invänta svallet. Och tur var väl det för snipan, en vänersnipa på ca 6 m, dök rätt ner så vattnet nådde till rutorna.

De hade senare läst i en artikel att det varit en provtur.

Anders Engdahl

Stora Forsa Sjöhamra

591 99 Motala

Om Erato igen

I mitt svar om **Erato** i förra numret, skrev jag att hon köptes av Karl Karlsson (Karl Vester) 1927. Eftersom det var långt före min tid så hämtade jag denna uppgift ur boken Vätterbåtar, vilket jag också uppgav. Senare har jag läst en notis om **Erato** i Sveriges Segelfartygsförnings medlemsblad *Fördevind* nr 1 1998 och där anges året i stället till 1929. Detta är förmodligen rätt, eftersom man haft kontakt med Kalles son Lars Vester.

Uppgiften om **Eratos** lastförmåga kom tyvärr inte med i artikeln, men den var 145 ton dw.

Johnny Durk

**Stoppdag för nästa
Horisonten Runt är den
10 november**



Sunnaren vid leveransprovturen den 8 juli 1948. Foto från Eriksbergs Mekanismiska Verkstad.



Däcksvy föröver på Sunnaren. Foto från EMV.

Sunnaren – ett tillägg

I LP 2003:2 skriver Elmer Eliasson en intressant artikel om Gerald Giose, vilken, med tragiska följder för honom, förlitade sig på svenska legationstjänstemän, som rått honom att han skulle som fripassagerare på **Sunnaren** lämna Sydafrika. I artikeln beröres en av journalister väckt fråga huruvida **Sunnarens** anlop i Walvis Bay var inplanerat eller endast avsåg att bli av med Gerald Giose. Jag har därför tagit fram Svensk Sjöfarts Tidning från januari 1964 och i positionslistan för Transatlantisk kommit fram till följande.

I *Svensk Sjöfarts Tidning* nr 2, med utgivningsdag den 16 januari 1964, finns i positionslistan följande notis:

Sunnaren lastar i Durban 18-19, East London 20, Port Elisabeth 21, Cape Town 23-24, Walvis Bay 26.

I nr 3, med utgivningsdag den 23 januari 1964, finns följande notis:

Sunnaren lastar i Cape Town 24-25, Walvis Bay 27-30.

Positionslistans uppgifter klarlägger alltså på ett helt övertygande sätt att det *senast* den 16 januari 1964 var bestämt att **Sunnaren** skulle anlöpa först Cape Town och sedan Walvis Bay. Man behöver alltså inte ha tillgång till de förkomna skeppsdagböckerna för att kunna fastslå att det saknas varje som helst grund för miss-tanken att **Sunnaren** gick in till Walvis Bay blott för att ”bli av med” Gerald Giose.

Positionslistans uppgifter visar också att uppgiften om anlöp i Walvis Bay blev offentligen känt senast den 16 januari 1964. Om de legationstjänstemän som planerade Gerald Gioses flykt från Sydafrika hade tagit reda på vad som gällde för **Sunnarens** returreresa till Skandinavien torde den tragiska händelsen ha kunnat undvikas.

Med dessa ord och Elmer Eliassons artikel hoppas jag att Elmer Eliasson och jag har rentvätt de befäl och rederianställda som misstänkliggjordes när massmedia år 1999 tog upp händelsen.

Roland Wahlfrid



Hilda av Skärhamn.

Skutbilder

Översänder här två bilder på skutor som hört hemma i Skärhamn och som jag tror skulle vara till stor uppskattning bland Läns pumpens läsare. Det är **Hilda** (5575) som byggdes på Södra Garn 1914 och **Vera** (7464) som byggdes i Waterhuizen året innan. Fotot på **Vera** är från 1939

då maskinen byttes till en Alpha diesel i Frederikshavn.

Uppgifter om skutorna kan man läsa i Båtologen 2002:1 när de hörde hemma i Vadstena.

Vill samtidigt tacka er på redaktionen för en intressant och spännande tidning med många trevliga bilder.

Georg Johansson



Vera av Skärhamn vid motorbytet i Frederikshavn 1939. Båda fotona från Georg Johansson.



Legend vid Karlsro den 21 juni 2003. Foto Bo Bergengård.

Mera från Norrköping

Från Peter Näckå, som är redare för passagerarbåten **Moa af Norrköping**, har jag fått veta att den skött reguljär trafik till Esterön också i år, med tre turer i veckan 20 juni–10 augusti. Hur det blir i fortsättningen är osäkert, och **Moa af Norrköping** är utbjuden till försäljning.

Arne Sundström

Efter att ha läst Arne Sundströms intressanta artikel om trafiken på Bråviken skickar jag ett foto på **Legend** som hon ter sig idag. Den här sommaren har Näckå Utveckling kvar Esterön. Trafiken med **Moa** lär bli som förra sommaren. Det är synd att kommunen inte kan gå

in och bidra med medel för Esterön som är en liten pärla i Bråviken.

Bo Bergengård

Om Kullavik ex Lars

I Per-G Winnestads intressanta artiklar om Kindboms rederi står det i historiken om **Lars** att hon fått ny motor 1939 på 40 hk. Uppgiften om maskinstyrkan torde ha blivit fel eftersom den i 1943 års skeppslista uppges till 80 hk, insatt 1939. Detta var en encylindrig motor, som hon behöll tills några år in på 1960-talet, då den byttes mot en tvåcylindrig på 170 hk.

Johnny Durk

Mera istider ännu en gång

En liten rättelse till Anders Grindlias komplettering i Läns pumpen 2003:1.

Dragspelaren på **Dahlia** hette inte Henry Langberg utan Henry Granberg. Han var född 1916 och avled för

sex år sedan.

Alla frågade efter Henry när vi var till Norge. Han kunde spela med dragspelet på ryggen och lät som en hel orkester.

"Han var svær på trekkspillet" sa man!

Rolf Eliasson

Vem är Linnea Bladner?



På slipen vid Karlsro varv i Norrköping stod den 21 juli i år detta flyttetyg, Linnea Bladner. Är det någon som vet något om henne undrar Bo Bergengård.



Two unidentified fishing boats. Part of a postcard with a motif from Kärnön.

Okända jakter

Kan någon bland Läns pumpens läsare identifiera dessa jakter på vykortet?

Henry Jansson

Vem vet om Herakles?

Min makes farmor var föreståndarinna för intendenturen på en bogser- och bärgningsbåt, som assisterade vid timmertransporter i slutet av 1800-talet. De gick även upp till Vita Havet. Var det möjligen Herakles?

Nu undrar jag om de gick på floder och kanaler från Finska viken och Ladoga, eller om de fick runda Nordkap (den maken påstår)?

Wally och Björn Nyman

Vem vet om Göta?

I mitten av 1950-talet stod denna jakt, **Göta** (6798) på land vid Rörastrand. Hon hade tidigare fungerat som bostad åt en rörläggare från trakten, Fritz Engblom.

Vem kan berätta jaktens historia och vidare öden? Skeppslistan uppger henne som upphuggen 1954.

Georg Johansson



Göta på land vid Rörastrand.



Who is Brage? Photo from Svensk Sjöfarts Tidnings arkiv.

Okänd Brage

I Svensk Sjöfarts Tidnings arkiv har jag funnit denna bild av **Brage**. Säkert ett mycket intressant kort, men vet någon hennes

historia? Hon verkar ha gått på Ishavet med tanke på utkikskorgen i förmasten.

Krister Bång



Norppa i Helsingfors den 4 november 1981. Foto Krister Bång.

Finsk fiskebåt

När snön yr utanför knutarna finns det tid att titta på sina gamla negativ. Jag upptäcker då att jag den 4 november 1981 fotograferade fiskebåten **Norppa** i Helsingfors. Enligt den finska

skeppslistan skall hon vara byggd i Simrishamn 1957 och tidigare hetat **Silvervåg**. Finns det någon som kan berätta lite mer om henne?

Krister Bång

Skönheten på Kallsjön kom från Sundsvall

I berättelsen om passagerarbåten **Drottning Sophia**, som går på beställningsturer på Kallsjön i Jämtland, uppgavs att den skulle vara byggd på William Lindbergs mekaniska verkstad i Stockholm. Denna uppgift, som även finns med i Evert Modigs bok *Ångbåtarna på Jämtlands sjöar*, torde dock vara en namnförväxling.

Det finns nämligen inget om en sådan leverans i tillverkningsböcker och annat material från detta varv, och i flera källor (bland annat besiktningshandlingar) anges istället att denna stiliga flottningsbåt istället levererades av NP Linderbergs Verkstäders AB i Sundsvall. Det är faktiskt inte heller helt säkert att **Drottning Sophia** var ett nybygge härifrån, och i så fall var ångaren verkstadens enda fartygsbygge. Enligt Modig skulle dess maskineri för övrigt ha varit en "Karlstads ångmaskin".

Det enda jag hittat om NP Linderbergs Verkstäders AB verksamhet är följande. Vet någon mer härom?

Verkstaden bar sitt namn efter klockgjutaren NP Linderberg, som var verksam i Sundsvall åtminstone under 1840–1870-talen. Han hade i sin tur efter-

trätt en rad andra klockgjutare med detta efternamn.

Aktiebolag blev företaget 24 november 1893, kallades då Linderbergs Metallfabriks AB och angav som syfte att "idka tillverkning af alla slags metallarbeten och dylikt". Dess stiftare var grosshandlaren Botvid Johansson, som tecknat 47 aktier à 1000 kronor, löjtnant Botvid Johansson (hans son?) som tecknat en aktie samt handelsmännen Frid. Röhman och Th. Edblad som också tecknat varsin aktie. I dess styrelse ingick alla utom Th. Edblad, och dess bolagsordning fastställdes av Kungl. Maj:t 23 februari 1894.

Något år därefter avled tydligen Botvid Johansson senior. På bolagsstämman 1897 valdes nämligen till ny styrelse löjtnant Botvid Johansson, vicekonsuln Josef Carlander och kassör Ludvig Landberg, men den senare ersattes 1898 av disponent Herman Gunnar Huldt som också utsågs till VD. Samtidigt beslöt man ändra företagets namn till NP Linderbergs Verkstäders AB och öka aktiekapitalet till 100 000 kr.

Bolagsstämman 1899 beslöt om en ytterligare ökning av aktiekapitalet till 200 000 kr, och samtidigt ersattes den sista i den ursprungliga styrelsen, löjtnant Botvid Johansson, av

direktör Göran Wenström från Västerås.

Göran Wenström var bror till den kände uppfinnaren Jonas Wenström och hade 1889 varit med om att grunda företaget Wenströms & Granströms Elektriska Kraftbolag, vars affärsidé var överföring av elkraft för industri och transport. Detta företag fusionerades 1890 med Elektriska Aktiebolaget i Stockholm, som grundats av grosshandlaren Ludvig Fredholm, och det nya bolaget antog namnet Allmänna Svenska Elektriska Aktiebolaget (Asea).

Varför Göran Wenström engagerade sig i NP Linderbergs Verkstäders AB är oklart, och jag vet inte heller vilken verksamhet detta företag då bedrev.

Riktigt när NP Linderbergs Verkstäders AB började arbeta med ångbåtar har jag inte hittat, men 16 oktober 1900 meddelade *Sveriges Sjöfartstidning* att handlanden Karl Henrik Kjerling i Sundsvall köpt in den gamla hjulångaren **Castor** (ex **Roslagen**) av Linderbergs verkstäder och att den följande vinter skulle byggas om till propellerångare vid Andersson & Widmarks mek verkstad AB i samma stad. I registerhandlingarna för **Castor** anges dock inget om att verkstaden skulle varit ägare till fartyget, men kanske

var man en aktiv mälare.

Så var det också när företaget 1904 köpte Ångfartyg AB Svartvikens **Svartvik** (ex **Svartsjölandet**), vilket *Sundsvalls-Posten* rapporterade om 19 april detta år. I juni 1903 såldes den vidare för 15 000 kr till ett konsortium i Stockholm där ångaren fick namnet **Adelsö**. Den skulle då först repareras på Sunds slip. Inget av denna mellanförsäljning kom heller in i fartygsregistret.

Enligt Svensk Flag 27 juli 1904 hade NP Linderbergs Verkstäders AB då just levererat ångaren **Drottning Sophia** till firman Thomas Owen & Co, som ägde Järpens Cellulosafabrik och skulle använda den för bogsering och passagerartrafik på Kallsjön.

Några andra ångare som byggts vid denna verkstad känner jag inte till, och det är därför inte omöjligt att även denna i själva verket var byggd någon annanstans.

I samma veva hade företaget också drabbats företaget av en svår ekonomisk kris varvid ungefär hälften av aktiekapitalet gått förlorat. Bolagsstämman 1904 beslöt därför att NP Linderbergs Verkstäders AB snarast skulle upplösas, vilket var genomfört året därpå.

Arne Sundström

Trotmanankaret

Bernt Säfström skriver i Läns-pumpen 2003:2 om tre stycken kända trotmanankare men nämner endast positionen för två av dem.

Vid semesterresa i somras med husvagn läste jag Läns-pumpen och då som vanligt från pärm till pärm. Och efter att tidigare i sommar gjort en resa till Orkney för att söka gravplatsen efter en förlist släkting såg jag en del ankare på kajen i Pierowall på Westray som jag studerade, så det var inte utan ett visst intresse jag läste om trotmanankaret.

Under nämnda husvagnstur gjorde vi en rundvandring i den lilla trevliga orten Kungsör. Där fann jag vid huvudgatans slut ett ankare som ser ut som

ett trotmanankare. Det tredje ankaret? Drottninggatan hette visst gatan som slutade vid Arbogaån där ankaret låg. Vad gör det där och hur kom det dit? Verkar väl stort för de pesar som trafikerar farvattnen kring Kungsör.

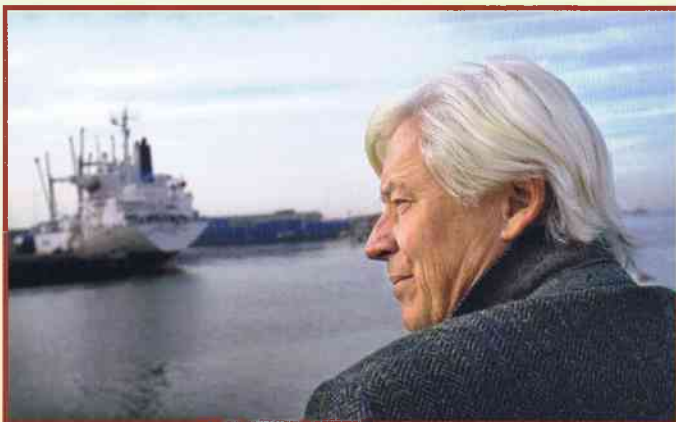
Vill samtidigt tacka för en trevlig tidskrift som ger många avkopplande stunder vilka leder tankarna till svunna tider.

Sitter just nu ombord i Scandlines **Skåne** där tidtabeller och datorer styr "sjömanslivet".

Nisse Månsson

Är det ett trotmanankare som ligger i Kungsör? Foto Nisse Månsson den 22 juli 2003.





När journalisten och seglaren John S. Burnett utsattes för en piratattack i Syd kinesiska havet hade han turen att undkomma med livet i behåll. Detta blev startskottet för hans högaktuella undersökning av modernt sjöröveri och terrorism till havs.

TERROR PÅ VÄRLDSHAVEN

Högaktuellt om vår tids pirater och terrorister

AV JOHN S. BURNETT. Varje år begås ett stort antal attacker mot handelsfartyg, oljetankers och även vanliga fritidsbåtar. Många överfall görs av fattiga bybor och fiskare som ser sjöröveriet som snabba pengar. Ibland kapas hela fartyg; de försvinner spårlost för att senare dyka upp under andra namn, och används då ofta för smuggling av vapen, knark och människor.

Det är inte bara pirat-attackerna som oroar sjöfartsbranschen idag. Risker att organiserade terroristceller ska borda och använda sig av supertankers som vapen är ett skrämmande, och alltför verkligt, hot.

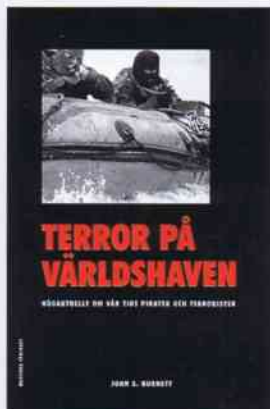
John S. Burnetts undersökning av det moderna sjöröveriet har väckt stor uppmärksamhet internationellt.

Pris: 260:-

Beställ enkelt via post- eller bankgiro!

Med förskottsinbetalning till postgiro 100 95 98-2 eller bankgiro 5211-8650 får du snabb leverans utan fraktkostnad. Uppge beställd titel samt namn och leveransadress.

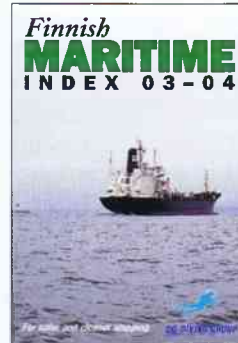
Du kan också beställa via www.breakwater.se, där du även kan läsa mer om "Terror på världshaven" och våra andra böcker.



Årsbok för finsk sjöfart

I *Finnish Maritime Index 03-04* har vi samlat massor av användbara fakta till nytta för både yrkesfolk och andra intresserade.

- › FMI är en uppslagsbok för den finska sjöfartssektorn, med adresser till och information om rederier, hamnar, myndigheter, underleverantörer och andra företag i branschen.
- › Här finns artiklar om bland annat finsk varvsnäring, handelsflottans utveckling, färjetrafik, nya och gamla fartyg, nybyggen och historia.
- › FMI innehåller även en skeppslista med fakta om och bilder på alla fartyg i handelsflottan över 500 dwt med finska ägare eller befraftare, en kavalkad av utländska fartyg som ofta besöker finska hamnar, samt ett rederiregister.



Beställ ditt exemplar från

Breakwater Publishing, Box 370, 401 25 Göteborg
fax: 031-80 27 50, e-post: order@breakwater.se, web: www.breakwater.se

Nu kan du beställa Svensk Illustrerad Skeppslista 2003

Maritim uppslagsbok i flickformat med bl.a. fartygsbilder och fartygsbeskrivningar, rederiadresser och signalbokstäver.

Läses av både branschfolk och fritids-båtagare i hela landet.

- › Svenska handelsfartyg över 149 bruttoton
- › Svenska hel- eller delägda handelsfartyg under utländsk flagg
- › Svenska fiskefartyg över 89 bruttoton
- › Förteckning över alla svenska fiskefartyg
- › Fartyg tillhörande Sveriges Segelfartygsförening
- › Övriga intressanta segelfartyg
- › Ordlista och förkortningar
- › Ex-svenska fartyg
- › Signalbokstäver
- › Adresser till svenska rederier
- › Adresser till fiskebåtsrederier



Pris: 255 kr.

Du som prenumererar på

Svensk Sjöfarts Tidning

betalar endast 215 kr!



Betala direkt till postgiro 100 95 98-2 eller bankgiro 5211-8650 (glöm inte att ange "Skeppslista 2003", namn och leveransadress) eller beställ på www.breakwater.se