



**Utgiven av Västra Kretsen av
Klubb Maritim
Förening för fartygshistorisk forskning**

Utkommer med fyra nummer per år.

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

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

Redaktionens adress: Årsavgift 1998: 180 kr
Länspumpen Postgiro 81 57 68-7
Box 421, 401 26 GÖTEBORG Lösnummerpris: 50 kr
lanspumpen@partille.mail.telia.com.

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

Ärgång 27. Nummer 103 från starten.
ISSN 0281-4242

Tryckt hos Struves Vikings Tryckeri AB, Göteborg.
Upplaga: 2 000 exemplar.
Layout: Lennart Bornmalm, Jan Johansson, Bertil Söderberg.

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

Till Salu från Nakterhuset

Länspumpen kompletta årgångar
1981, 1982, 1984 och 1987 1 årgång av varje
1982, 1985 och 1987 2 årgångar av varje

Båtologen kompletta årgångar

1976, 1981, 1986 och 1988 1 årgång av varje
1983, 1985 1987, 1990 och 1992 2 årgångar av varje
1983, 1984, 1989, 1991 och 1993 3 årgångar av varje

Pris per årgång 100 kr porto tillkommer

Klubb Maritim Västra Kretsen
Box 12322
402 43 GÖTEBORG
Tel 031- 24 65 15 eller till Örjan 58 15 69

Redaktionellt

Årets temanummer handlar om sjöfarten på smålandskusten från Oskarshamn och norrut. Det har visat sig vara svårt att få plats på det ordinarie utrymmet så vi har valt att utöka antalet sidor. Trots att vi har tre sidor med Frågor och Svar, har vi ändå inte fått plats med allt. I nästa nummer kan vi se fram emot svar på diverse frågor om transfartyg.

En annan stor nyhet är att Du numera kan nå Länspumpen via E-post. Vår adress är

lanspumpen@partille.mail.telia.com.

Dit kan Du skicka artiklar, adressändringar, foto-beställningar och allt annat som hjärtat är fullt av. Vi hoppas mycket på denna utökade service för våra läsare. Välkommen till Ditt nya andningshål mot hobbyvärlden!

Förra numret gav en mycket god respons. Några fel hade insmugit sig vilket vi hoppas att den vakne läsaren redan konstaterat. Artikeln om Färjor i väst 1997 hade blivit rejält misshandlad av tryckeriet då man efter vår korrekturläsning gjort "några små korrigeringar" så att det på sidan 25 kom att saknas några rader och sidan därpå blev också något obegriplig. Det är sådant man får ta när man har med den mänskliga faktorn att göra. Och mänsklig vill ju Länspumpen vara. På sidan 27 har Grängesbåten Porjus kommit till undsättning. Det var Arjeplog som var på platsen.

Inom kort kommer en inbetalningsavi att skickas ut avseende nästa års prenumeration. Priset är detsamma som i år. Vi hoppas att Du sänder in avgiften snarast så att vi inte får alltför hög arbetsbelastning vid årsskiftet. Håll också utkik efter de extra erbjudanden som medföljer. Vi har bland annat tagit fram några mycket läckra nya Julkort. Missa inte dem!

Redaktörerna

Omslagsbild: Solö hade endast seglat i 15 dagar på leden Oskarshamn-Byxelkrok när Arne Sundström tog bilden på henne i Oskarshamn den 25 juni 1963.

Innehållsförteckning

- 3 Till minne Bertil Söderberg
- 4 Kusttrafiken kring Oskarshamn
och i norra Kalmarsund Arne Sundström
- 12 Saltviks Slip & Varv Lennart Bornmalm
- 19 Karta över området för temanumret
- 20 Västerviks kustångare
Gamleby och Tjust m.fl. Arne Sundström
- 27 Lokaltrafiken kring Västervik Arne Sundström
- 35 Frågor och Svar
- 38 Gunilla från Oskarshamn Krister Bång
- 46 Gull-Britt av Flatvarp Jan Johansson
- 49 Vituddens Varv i mitt minne Siv Nilsson
- 50 Böcker på frivakten Lennart Bornmalm
- 51 De okändas bildkavalkad

Till minne

Vid halvårsskiftet nåddes vi av budet att Robin Holmstedt gått bort den 20 juni 1998 efter flera års sjukdom. Det kom överraskande, även om vi visste att Robin var svårt sjuk. Man hade hoppats att hans kamp mot sjukdomen skulle ge honom flera år till i livet. Robin hade ju så mycket att ge oss båtologer.

År 1976 blev Robin medlem i Klubb Maritim och han var en trogen besökare av klubblokalen Nakterhuset i Göteborg. Trots hans handikapp, han var döv, så var han en mycket aktiv båtolog. Robins brinnande intresse för båtar, speciellt då för ångbåtarna på Dalslands kanal och Vänern, resulterade i att han blev en flitig skribent i framför allt Länsumpen, där han var redaktör för Vykortshörnan, men även i Båtologen dit han välvilligt lånade ut sina många unika vykort/foton. Även samlarvärldens olika tidningar fick artiklar författade av Robin. Båtologin tog sin början då han gick på dövskolan i Vänersborg 1947 - 1955, då han på fritiden ofta satt vid kanalen och såg båtarna passera.

Robin hade många strängar på sin lyra. Han var en duktig schackspelare och som han själv uttryckte sig: "Jag blev den eviga tvåan i Sverigemästarklassen". Han deltog även i världsmästerskap för nationslaget. Han var aktiv inom föreningslivet och var bl.a. ordförande i de Dövas Kyrkoråd i Göteborg.



Robin Holmstedt

Det var dock samlandet av vykort, givetvis med båtmotiv, som blev hans stora lidelse. Det var klubbmedlemmen Ragnar Magnander som förde in Robin på vykortssamlandet. Undertecknad, som även samlar vykort, fann i Robin en samlarkollega på området Göteborgs hamn. Vi hade många trevliga stunder då vi bytte och jämförde våra vykort. Tack för de stunderna Robin!

Sitt handikapp till trots så höll han föredrag, med hjälp av tolk, i bl.a. Nakterhuset, där han visade sina vykort/foton överförda till dia. Han deltog i samlarmässor och visade upp sina

samlingar. Glädjande, för oss som kände Robin, och givetvis för honom själv var att han i våras på Sollentunamässan blev vald till "Årets samlare" - med 5000 vykort på ångbåtar.

Det var inte bara vykort som Robin samlade, utan även sådant som turlistor, färdbiljetter och PR-material från gamla tider. Pärkan i vykortssamlingen enligt Robin var ångaren Rex från slutet av 1800-talet.

Nu finns inte Robin längre bland oss. Det känns konstigt att veta att inga fler manus till Vykortshörnan längre dimper ner i Länsumpens brevlåda. Vi i redaktionen kan bara vara tacksamma för det Robin delat med sig av sitt kunnande till oss och alla i läsekretsen.

Bertil Söderberg
och övriga i redaktionen.



Alvar Österberg

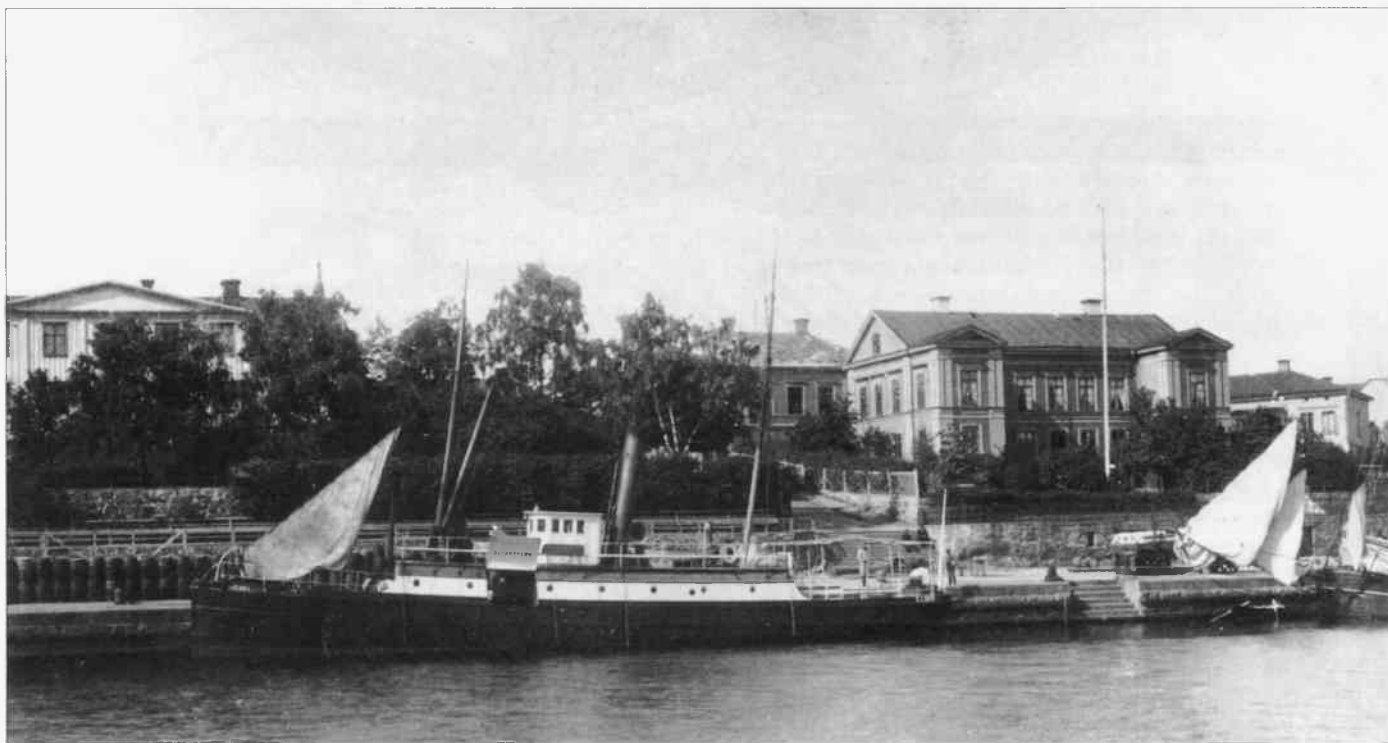
Under arbetet med detta nummer av Länsumpen fick vi vetskap om att även Alvar Österberg lämnat oss. Alvar avled den 25 augusti 1998 på Svalbebo sjukhem i en ålder av 84 år. Alvar var född i Västerlanda, Lilla Edets kommun. I unga år var han med sin far som laxfiskare i Göta Älv. Småningom flyttade han till Göteborg, där han 1934 mönstrade ut på SALs S/s Drottningholm. Senare kom han att arbeta inom restaurangbranschen.

Kanalfarten var ett stort intresse hos Alvar av naturliga skäl, uppvuxen vid Göta Älv som han var. Alvar kom med i Klubb Maritim i mitten av 1970-talet och blev snabbt en av stöttepelarna i Nakterhuset, där han tog hand om "byssan". Många är de fester som arrangerats av Alvar i Nakterhuset. God mat och dryck var ett motto för Alvar till båtologernas fromma. Dessa fester, i glada båtologers lag, minns vi med saknad när vi ser tillbaka. Vaktörnarna på tisdagskvällarna i Nakterhuset deltog Alvar i så länge hälsan stod honom bi. Alvar var alltid arbetsvillig och ställde upp när klubben behövde hjälp t.ex. när Nakterhuset skulle värvaskas eller Länsumpen packas. Herkules stod honom varmt om hjärtat. Åtskilliga är de timmar som han lagt ombord i byssan.

Nu har Alvar gjort sin sista seglats med Herkules. Västra Kretsen visade sin tacksamhet och hedrade honom med en sjöbegravning ombord på Herkules lördagen den 26 september.

Bertil Söderberg

Vila i frid.



Ångaren *Oscarshamn* i Oskarshamn ca 1890. Foto: H Falk, Oskarshamn.

Kusttrafiken kring Oskarshamn och i norra Kalmarsund

Av Arne Sundström

Trots att Oskarshamn och Västervik ligger så nära varandra var deras ångbåtsförbindelser helt olika. Under perioden 1867 till 1948 bedrevs det en reguljär linje mellan Västervik och Stockholm. Däremot förekom ingen sådan linje mellan Oskarshamn och Stockholm, men de stora kustångarna anlöpte Oskarshamn på sina färder längs kusten. Ser man på lokaltrafiken så var den livlig runt Västervik med flera ångsslupslinjer men Oskarshamn hade inte en enda. Däremot var staden utgångspunkt för en betydande lokal kusttrafik i norra Kalmarsund, särskilt över till Öland, vilken behållits fram till våra dagar.

Kalmarsundsbolagets start

Först något om hur ångbåtstrafiken mellan Öland och olika smålandshamnar var ordnad på 1860-talet.

Det första framgångsrika rederiet i denna trafik var Ångfartygs-Bolaget Kalmar Sund, Kalmarsundsbolaget. Dess första ångare, **Kalmarsund N:o 1**, var byggd vid Motala mek verkstad. Hon var inte stor - 80 fot = 23,75 meter lång och 4,76 meter bred, och framdrevs med en encylindrig högtrycksmaskin om 20 nom. hk.

Kalmarsund N:o 1 började sin reguljära

trafik 4 juni 1867. Startpunkten på fastlandet var förstas Kalmar, men det var inte bara till Färjestaden som ångaren gick, vilket ofta påståtts. Från början tänkte man faktiskt inte alls gå dit utan till Stora Rör och Mörbylånga på Öland och till Ekenäs på fastlandet. Stora Rørs hamn var dock inte färdig. I de första annonserna omtalade man därför att ångaren tills vidare istället skulle anlöpa Färjestaden.

Hamnbygget i Stora Rör gick dock inte fort. Kalmarsundsbolagets styrelse ändrade sig därför efter några veckor, och man

beslöt arrendera den gamla färjehamnen i Färjestaden och gå dit. Detta var ändå inte enda anlöpsplatsen, och **Kalmarsund N:o 1** gjorde faktiskt lika många turer till Mörbylånga som till Färjestaden.

Trafiken gick bra, och året därpå mottog rederiet två liknande ångare från samma verkstad: **Kalmarsund N:o 2**, som var något större, och **Kalmarsund N:o 3**, som bara var 68 fot = 20,19 meter lång. (Det är den senare som sedan blev **Freja** på Fryken och ju åter är igång med sin lilla originalmaskin om 15 nom. hk.) Nu utökades trafiken med turer till Stora Rör, Borgholm, Pataholm, Degerhamn, Bergkvara, Ljungnäs, Värnanäs och Djursvik.

Första trafiken till norra Öland

Kalmarsundsbolaget skötte däremot ingen trafik till norra Öland. Redan 1866 hade landstinget ändå ställt upp med garantimedel för den som ville ta upp trafik till norra Kalmarsund, och aktieteckning för

detta satte också igång i Oskarshamn, men utan framgång.

År 1869 lät sjökapten Fr. Falk på Eriksöre emellertid bygga passagerarångaren **Öland** vid Oskarshamns mek verkstad. Hon var 102 fot lång, 18 fot bred och 5 fot djupgående, med last 6 1/2 fot, alltså betydligt större än någon av Kalmarsundsbolagets ångare.

Öland var försedd med både för- och aktersalong och framdrevs med en propellermaskin på 20 nominella hk. Hon var en direkt systerbåt till den året innan byggda **Enköping** (vilken ju finns kvar, 130 år gammal, välkänd i Bohuslän som **Soten** och numera åter i trafik i Mälaren med ursprungsnamnet **Enköping**!).

Den 8 juni 1869 började ångaren sina turer i Kalmarsund. I början av veckan gick **Öland** till olika platser i norra Kalmarsund, bland dem Oskarshamn, Borgholm och Södvik, den hamnplats på Öland som sedan kallades Sandviken och idag Sandvik.

Sandvik var alltså den första plats på Öland norr om Borgholm som fick ångbåtstrafik.

Torsdagar-lördagar gjorde ångaren olika turer i södra Kalmarsund. Kapten Falk försökte alltså inte bara sköta trafik i norra Kalmarsund utan också konkurrera med Kalmarsundsbolagets turer i södra Kalmarsund.

Detta var dömt att misslyckas. Redan efter en säsong såldes **Öland** i maj 1870 till Helsingens Ångbåts AB i Sundsvall. Hon sattes nu i kusttrafik mellan Hudiksvall och Sundsvall under namnet **Helsingen**, men i mitten av november 1872 gick ångaren på grund vid skäret Klösaren utanför Sundsvall och totalhavererade.

Turer till Stockholm

Nästa försök med trafik till norra Öland gjordes senhösten 1871 med den stora nybyggda ångaren **Norra Öland**, som till-

hörde ett rederi i Stockholm med konsul Otto Blanch som huvudägare. Byggvarv var Göteborgs mek verkstad, och ångaren som var 108 fot lång och 20 fot bred och framdrevs med en compoundmaskin om 40 nom. hk var överbyggd med salonger och hytter över lastrummen.

Rederiet hade redan 12 juli 1871 annonserat att **Norra Öland** från början av augusti skulle göra en tur i veckan Stockholm-Borgholm via en rad fastlandshamnar, bl a Västervik, Figueholm och Oskarshamn, och från Borgholm gå vidare till Sandvik och Alvedsjöbodar norr därom, nästa ölandshamn att få ångbåtstrafik.

Först i mitten av september 1871 gick dock ångaren av stapeln i Göteborg, och färdigställandet dröjde sedan så att **Norra Öland** bara hann göra två resor hösten 1871. På den andra resan frös ångaren dessutom inne på halva vägen, rapporterades på ett sammanträde med delägarna i mars 1872. De fick då också veta att ångaren kostat 68 219 rdr att bygga men att bara 65 000 rdr influtit av det tecknade kapitalet. Huvudredaren Otto Blanch hade fått låna ut resten.

I mitten av maj 1872 kom **Norra Öland** åter igång med sin trafik men lyckades inte bättre detta år, även om hon blev uppskattad av resenärerna. Ångaren såldes därför i februari 1873 till firman Frisk & Wiprecht i Riga men återkom samma höst till Västervik som **Baltic**, om vilket berättas i en annan artikel.

Ett parallellt misslyckande

Samtidigt med **Norra Öland** startade ett nybildat rederi i Oskarshamn, Norra Kalmarsunds ångbåtsrederibolag, också trafik till detta område. Man köpte i januari 1872 in ångaren **Ivar Blå**, som Enköpings Ångfartygsbolag utbjudit till salu.

Ivar Blå var 95 fot lång, hade en 25 nom. hk ångmaskin och var byggd vid Motala mek verkstad 1865. Namnet Ivar Blå hade

hon fått efter den i Rimkrönikan beskrivne riddaren, också kallad Joar Blå, som på 1200-talet bodde på den befästa ön Gröneborg utanför Enköping. Att ångaren nu var till salu berodde på att C H Backert-ledda Bockholmssundsbolaget år 1867 börjat konkurrera på Enköpingstraden. År 1868 satte det in sitt påkostade nybygge **Enköping** här, och Enköpingsbolaget svarade genom att ersätta **Ivar Blå** med ett eget nybygge, **Nya Enköping**.

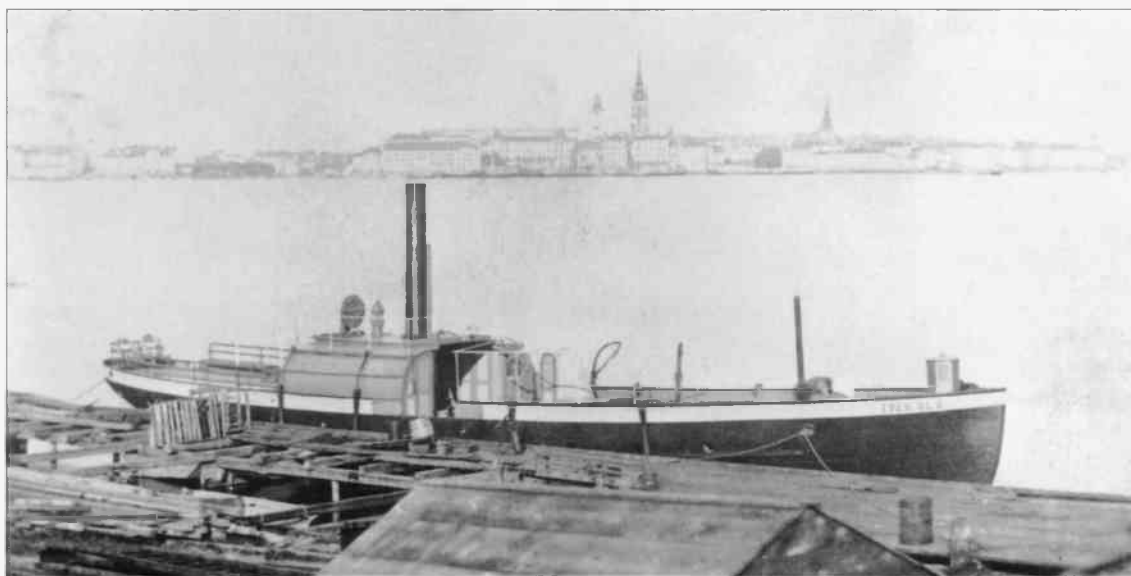
Efter viss översyn vid Långholmsvarvet avgick **Ivar Blå** från Stockholm till Oskarshamn den 13 mars, medförande en del fraktgods. Hon gjorde sedan först några bogseringsuppdrag och lustresor och började därefter sina reguljära turer. I en annons den 8 april 1872 hade man berättat att hon både skulle gå till Öland och till Figueholm, Solstadström och Verkeback, men detta senare blev inte av.

På försommaren var **Ivar Blå**s trafikprogram ändå fullmatat, med fram- och återresor mellan Borgholm och Oskarshamn nästan varje dag, en del via Sandvik och Alvedsjöbodar och andra via Sandvik och Påskallavik. Senare i veckan gick hon upp till Figueholm men inte längre.

Efter en tid fick hon ett lugnare trafikprogram. Man passade då på att ordna så att det gick att få gods översänt till Gotland via **Ivar Blå**, genom att lägga hennes lördagstur till Borgholm i så god tid att man passade ångaren **Wisby** som lade till där på väg från Kalmar till Visby.

Trots att ångaren först fått bra betyg i pressen blev även denna ångares verksamhet här kortvarig. På rederiets bolagsstämma 27 februari 1873 beslöt man utbjuda **Ivar Blå** till salu, och i mitten av mars 1873 såldes hon till det nybildade Ångbåtsbolaget Nora Ström i Härnösand. Här omdöptes ångaren till **Noraström**, och hon började nu en lång karriär på Ångermanälven.

Norra Kalmarsunds ångbåtsrederibolag hade en extra bolagsstämma 26 april där



Ångaren **Ivar Blå** vid Långholmsvarvet i Stockholm 1872. Foto ur Stockholms Stads-museums samlingar.

man beslöt upplösa bolaget. Man började ändå teckna insatser för att anskaffa "en fullt ändamålsenlig ångbåt för kommunikationen mellan Norra Öland och fastlandet", ett tecken på att **Ivar Blå** haft sina brister, men fick inte ihop det nödvändiga kapitalet.

Första bestående satsningen

Nästa försök med kusttrafik i norra Kalmarsund dröjde till 1875. Då lät ägaren till Oskarshamns mek verkstad, patron Gustaf Tillberg, och medintressenter i Rederibolaget Oskarshamn bygga en liten kustångare på denna verkstad.

Att de vågade denna nysatsning hängde nog ihop med att staden 1874 fått en normalspårig järnvägsförbindelse med stambanenätet, och man ville nu leda trafiken till och från norra Öland via staden. Tillberg hade för övrigt också varit en av delägarna till **Ivar Blå**.

Ångaren gick av stapeln den 11 mars och döptes till **Oscarshamn**. Hon hade ett 90 fot långt och 16 fot brett skrov av furu på järnspant och en ångmaskin om 30 nom.hk, vilket gjorde att hon beskrevs som snabbgående. Hon var byggd för att klara trafik i öppen sjö och påminde mycket om en del vätern- och marstrandsångare, med ett inbyggt lastutrymme på huvuddäcket som kunde lastas via portar på sidorna eller uppifrån med hjälp av en lastbom på förmasten.

I slutet av maj började **Oscarshamn** sina mycket blandade turer. Däri ingick en tur i veckan över till Visby varje onsdag, varifrån hon återvände på torsdagen och då anlöpte även ölandshamnarna Alvedsjöbodarna och Byxelkrok. Detta var första gången en passagerarbåt anlöpte Byxelkrok. På fredagarna och lördagarna gjorde **Oscarshamn** en rundtur från Oskarshamn till olika hamnar i norra Kalmarsund.

Turerna till Visby blev dock inte något bestående inslag i ångarens trafikprogram. År 1876 gjorde **Oscarshamn** istället dels två rundresor via Figueholm till Byxelkrok och Alvedsjöbodarna på norra Öland samt Påskallavik, dels en tur via Sandvik och Borgholm till Kalmar med återresa följande dag.

Gotlandsbolaget nappade samtidigt på idén med gotlandstrafik till Oskarshamn genom att i september 1876 låta sin nya ångare **Thjelvar** anlöpa staden på sina resor Visby-Kalmar. Detta blev dock en så stor omväg att man upphörde därmed redan efter några veckor.

Borgholm nästa

År 1877 började en annan tur Oskarshamn-Visby. Det var ångaren **Borgholm**, nybyggd på Oskarshamns mek verkstad för Oskarshamns Ångfartygs Rederibolag. Hon var av ungefär samma typ som

Oscarshamn men något större och hade järnskrov.

Borgholm gick på onsdagar över till Visby och tillbaka följande dag via Byxelkrok. Hon gjorde också en resa i veckan ner till Borgholm och Kalmar, via Påskallavik, Alvedsjöbodarna och Sandvik, med återresa dagen därpå, och på lördagarna en rundresa från Oskarshamn till Figueholm, Byxelkrok, Alvedsjöbodarna och Påskallavik.

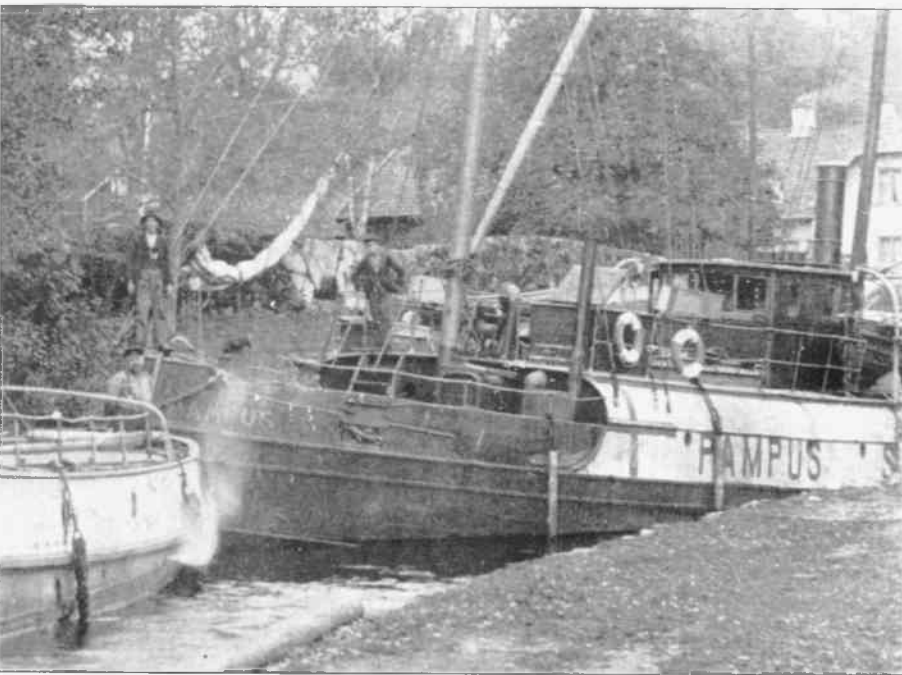
Året därpå, 1878, blev det samsegling mellan henne och **Oscarshamn**, men ingen av dem trafikerade längre Visby. Båda gick en gång i veckan söderut till Borgholm och Kalmar, via Påskallavik och Mönsterås, men **Borgholm** tog vägen via Alvedsjöbodarna och Sandvik och **Oscarshamn** gick mera längs kusten till bla Tillingenabben och Pataholm.

Borgholm gjorde därutöver varje vecka två rundresor från Oskarshamn till Påskallavik, Alvedsjöbodarna, Byxelkrok och Figueholm.

För **Oscarshamn** införde man istället en fredagstur till Västervik via Alvedsjöbodarna, Lindnäs, Solstadström och Skaftet i södra Tjust, med återresa på lördagen kl 12. Då anlöpte ångaren även Verkeback och Gunnebo. Detta var den första lokala kusttrafiken mellan Oskarshamn och Västervik.

År 1879 lade **Oscarshamn** om turerna, så att den övernattade i Solstadström torsdag natt. På fredag morgon gick den där efter in till Västervik, via Flivik, Lindnäs och Skaftet, och på eftermiddagen samma väg tillbaka. Så fortsatte trafiken de följande åren, med vissa ändringar.

Från 1883 anlöpte **Borgholm** Byxelkrok bara första måndagen i varje månad, och från 1886 gick hon inte alls dit.



Ångaren **Borgholm** slutade som (motor)pråmen **Pampus**, här bogserad av **Bull** ca. 1918 men var? Foto ur Gunnar Hedmans samling.

År 1889 vände **Oscarshamn** redan vid Solstadström och Lindnäs på sina resor norrut, men året därpå gick man åter ända upp till Västervik.

Så kom där en Viking

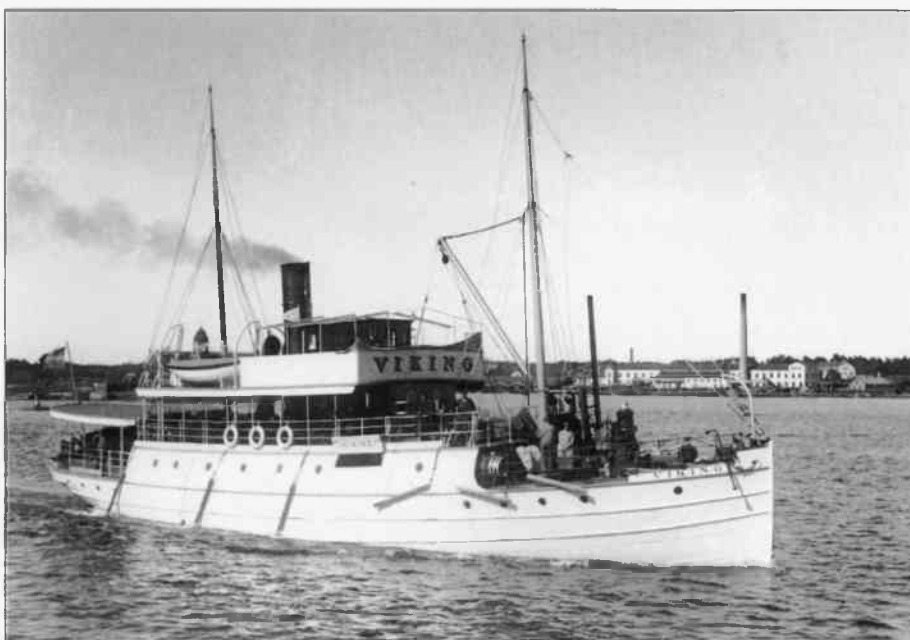
År 1891 gick de två rederierna samman till Oskarshamns Ångfartygs AB, som samtidigt lät bygga ännu en kustångare vid Oskarshamns mek verkstad, 106 fot lång, 22 fot bred och 8 fot djupgående. Hon var försedd med en 60 nom.hk ångmaskin som gav en fart av 10 knop. Fartyget döptes till **Viking**.

Den 12 oktober 1891 inledde **Viking** sina turer. Avsikten var att hon vid sidan av sin andra trafik även skulle återuppta de nedlagda resorna till Visby, men något sådant kom aldrig med i trafikprogrammet. Man delade nu upp detta så att **Borgholm** fick göra resorna norrut till Figueholm, Solstadström, Lindnäs och Västervik.

Rederiet hade behållit den nu rätt slitna **Oscarshamn** men använde henne bara för en del lustresor, och i mitten av juli 1893 såldes ångaren till J F Möller i Stugsund vid Söderhamn.

Dit upp kom **Oscarshamn** ändå aldrig. Bara någon vecka därefter övertogs hon nämligen av P S Petersson och P O Svensson i Oskarshamn, som nu började egen trafik på ungefär samma traser som **Viking** och **Borgholm**. **Oscarshamn** gjorde alltså både turer till ölandshamnarna Alvedsjöbodarna och Sandvik och upp till Solstadström, Blankaholm, Lindnäs och Västervik. Detta pågick dock bara sensommaren och hösten 1893.

På försommaren 1894 övertogs **Oscarshamn** istället av skeppsredaren Gustaf Ideström i Västervik. Han satte inte in henne i



Viking på väg ut från Västervik på 1910-talet. Bild: Fotopumpen.

reguljär passagerartrafik. Ångaren fick dock göra en del lustresor, t ex 15 juli 1894 från Verkeback och Gunnebo till Helgenäs med "viol- och messingsmusik". Hon användes därefter för frakter och som bogserare för olika ägare, från 1912 som Sigrid II, och fanns kvar till 1927.

År 1896 beslöt man på Oskarshamns Ångfartygs AB:s bolagsstämma om ytterligare aktieteckning för att anskaffa en mindre bogserbåt. Tidigare hade man åtagit sig en del bogseruppdrag med kustångarna, men detta ställde till med samordningsproblem. Det blev ändå så liten uppslutning att projektet avskrevs.

Ångaren **Borgholm** fortsatte de följande åren med fredagsturer upp till Solstadström och lördagsturer Solstadström-Blankaholm-Hålvik/Flivik-Lindnäs-Västervik t o r. Både hon och **Viking** gick även var sin dag i veckan till Kalmar, **Borgholm** via smålandskustens hamnar och **Viking** via ölandshamnarna Byxelkrok (som åter anlöptes fr o m 1901), Alvedsjöbodar och Sandvik. Hon gjorde också den vanliga rundresan en gång i veckan och en tvådagarsresa förbi dessa hamnar och ner till Mönsterås, en gång i veckan.

En mycket liten konkurrent

Var det kanske missnöje med de få turerna till Västervik och Oskarshamn eller en idé om nya möjligheter, som fick tre hemmansägare, skeppsbyggmästaren K J Rockström och skepparen K A Sjögren i Misterhults socken, att 3 december 1904 skicka ut en inbjudan att bilda ett Misterhults Nya Ångbåts AB?

Man fick i varje fall 187 aktier tecknade, men av dem stod Gustaf Holm på Hamborg för 10 aktier endast om kapten Grönberg från samma ort skulle föra ånga-

ren. Denna ställde också (på kredit) upp för 30 aktier, på samma villkor, och i övrigt tecknade N A Nicolausson 20 aktier om bolaget inköpte ångaren **Skärgården** för sin trafik. Så blev också fallet.

Skärgården var en liten ångare, 18,51 meter lång, 4,15 meter bred och 1,68 meter djupgående, som maskinisten Carl Flach byggt på sitt eget varv i Nyköping 1901 och använt för resor Nyköping-Trosa m m. Efter bara något år såldes hon hit ner till Småland och gick först på prov här nere, med Figeholm som utgångspunkt. År 1904 låg hon till en början upplagd där men sjönk i hamnen 5 juli, med en bottenkran borta och en ventil öppen. Det slutade med att ångaren utbjöds på auktion i Figeholm i oktober 1904, och så tillkom det nya rederiet.

Den 9 maj 1905 började **Skärgården** gå till de mindre hamnarna mellan Oskarshamn och Västervik, med Klintemåla som utgångspunkt. Vissa turer gick Klintemåla-Västervik via Hamborg och Yxnevik, andra Klintemåla-Oskarshamn via Bussvik,

Kärsvik och Figeholm. Året därpå inskränkte man turerna till Oskarshamn något men började anlöpa Älö och Lövvik på väg till och från Västervik.

År 1912 drabbades Misterhults Nya Ångbåts AB - liksom flera andra rederier - hårt av kraftigt ökade kolpriser. Många små motorbåtar hade också börjat trafikera Tjustskärgården, och verksamheten gick nu med förlust. År 1913 provade man ändå att öka trafikprogrammet med en måndagstur Skaftet-Västervik och åter men kortade istället ner onsdagsturen till Västervik så att den bara gick från Solstadström. Förlusten ökade dock, och styrelsen fick i uppgift att söka sälja **Skärgården**. Detta gick inte så lätt, och man fortsatte trafiken även sommaren 1914.

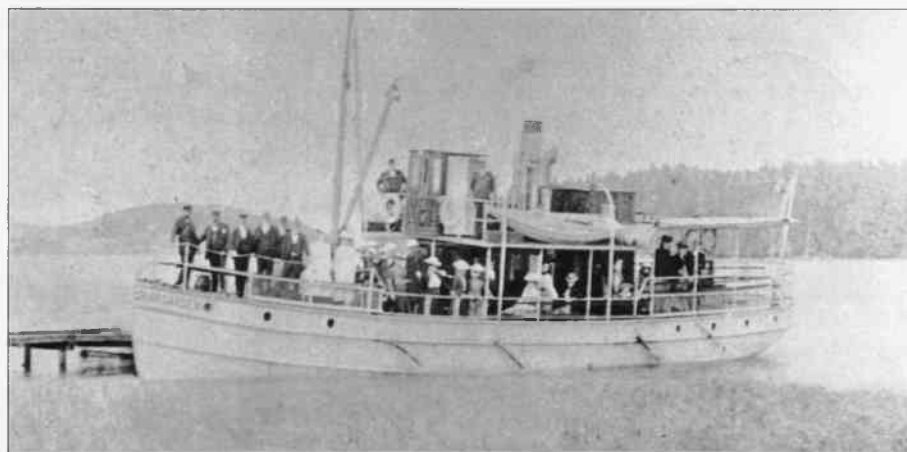
Så kom första världskriget, och i februari 1915 beslöt man upplösa rederiet. Ångaren **Skärgården** övertogs först av disponent Herman Huldt i Skaftet (Blankaholms Sågverks AB) och 1917 av AB Mälardalens Tegelbruk. Detta företag hade tagit över tegelbruket vid Tappsund i Mälaren. Där användes nu ångaren som bogserbåt med namnet **Mälardalen II**. Hon hamnade sedan i Luleå och Nederkalix, men brann och sjönk i samband med en vinteruppläggning på 1920-talet. Skrovet övertogs 1927 av Karl Styrman i Haparanda, som satte in motor och kallade henne **Vega**, men tämligen snart blev hon omgjord till vedpråm.

Två andra i trafik Oskarshamn-norra Öland

För att begränsa ämnet har jag inte skrivit något om de kustångare som på väg söderut gick in till Oskarshamn och Borgholm. Det kan ändå var värt att nämna om de två som anlöpte hamnar på norra Öland.

År 1905 insatte Rederi AB Orion i Oskarshamn sin från Luleå nyinköpta ångare **Alfa** (ex **Medevi** ex **Tjust** ex **Baltic** ex **Norra Öland**) på turer av ungefär samma typ som Oskarshamns Ångfartygs AB skötte.

Hon gjorde rundresor i norra Kalmar-



Den lilla ångaren Skärgården på ett vykort i Trosa 1902. Vykort från författaren.



Byxelkrok den 25 juni 1963. Blåelden står i full blom och i hamnen ligger *Solö* och *Nordöland*.
Samtliga foton på denna sida tagna av Arne Sundström.



S/s Jarl på ett vykort stämplat den 27 augusti 1908 i Oskarshamn.
Ur Bertil Söderbergs samling.



Solö och *Nordöland* i väntan på passagerare och fordon till
Oskarshamn den 25 juni 1963.



Gotlänningen, *Nordöland* och *Gotland* i Oskarshamn 21 juni 1964.



Solö lossar bilar i Byxelkrok den 25 juni 1963.



Dag Almén tog denna granna bild den 27 juli 1950 i Oskarshamn. S/s **Jarl** görs klar för avgång bevitnad av de två männen i förgrunden. Hammiljö från mitten av seklet. En härlig bild eller hur? Negativsamling: Göteborgs Sjöfartsmuseum.

sund från Oskarshamn till Byxelkrok och Figeholm, en tur i veckan ner till Borgholm och Kalmar och två turer i veckan över till Visby. På återresan från Visby gick hon till fälligtvis in till Grankullaviken, och anlöpte vid behov även Byxelkrok på dessa resor. Denna trafik pågick dock bara detta år. Hon såldes sedan åter norrut och där- efter 1912 till Riga.

År 1906 började istället en annan kust- ångare reguljärt gå in till Byxelkrok: **Prins Bernadotte** (ex **Öregrund**), byggd vid Oskarshamns mek verkstad 1887.

Hon hade sedan 1894 gått på traden Stockholm-Kalmar-Bergkvara via bl a Västervik och Oskarshamn, och redan 1904 lär hennes befälhavare kapten Svensson ha varit inne på att även anlöpa Byxelkrok. **Prins Bernadotte** fortsatte med detta de följande åren, men 1915 såldes hon norrut för att snart bli ombyggd till bogserare.

Vinterbåt i Oskarshamns- trafiken

År 1907 byggdes ännu en ångare för Oskarshamns Ångfartygs AB. Hon var av ungefär samma typ som **Viking** men var

byggd för gång i is och döptes till **Jarl**. Lik- som de andra var hon byggd vid Oskarshamns mek verkstad men hela 32,7 meter lång och 6,82 meter bred. Hon var också försedd med en ångmaskin om hela 400 ind.hk.

Jarl fick i huvudsak ta över **Vikings** tur- rer men fick även göra en tur Oskarshamn- Visby på fredagkvällen, med återfärd på lördagkvällen. **Viking** och **Borgholm** skötte turerna till södra Tjust och Väster- vik. **Viking** gick därutöver också till ölands- och kusthamnar och **Borgholm** till kusthamnarna.

Sista året man hade tre ångare i drift var 1908. **Borgholm** såldes därefter i mars 1909 till Skärgårdsaktiebolaget i Norrköping och insattes på traden Norrköping-Arkö- sund-Valdemarsvik. Hon rustades upp något men fick behålla sin klassiska svarta skrovfärg.

Här gick ångaren sedan med sitt gamla namn ända till 1914 och efterträdde året därpå av nybyggda **Nya Skärgården**. Hon såldes därefter på hösten 1915 till Gust. Månsson, som försåg henne med en 65 ehk 2-cyl Bolinders råoljemotor och döpte om **Borgholm** till **Pampus**. Som ägare stod nu Red AB Pampus i Kneippbaden. Hon rå-

kade dock ut för flera problem, havererade och slopades 1919, varefter maskinen in- sattes i **Apollo**. Något år senare gick hon till skrot.

Viking fortsatte med turer upp till södra Tjust och Västervik ännu 1928. Hon använ- des därutöver för en tur i veckan ner till Kalmar, via fastlandshamnarna och Borg- holm. **Jarl** gjorde för sin del två resor i veckan från Oskarshamn till Byxelkrok, Alvedsjöbodarna och Sandvik, varav den ena fortsatte ner till Borgholm och Kalmar.

På 1920-talet gav rederiet ut särskilda turlistor med små turisttips. Man fick där bl a veta att onsdagsturen till Påskallavik var populär. År 1920 avgick **Jarl** kl 15, vil- ket gav en fin eftermiddagsresa. Det var svårare att göra reklam för denna rundtur 1925, då hon gick dit redan 6.30 på mor- gone. Man påpekade ändå att resan var ett utmärkt tillfälle för alla som ville ha "ett par timmars sjöluft" på morgonen.

Broschuren rekommenderade också re- san norrut, som avgick från Oskarshamn kl 3 em på fredagen och var framme i Västervik lördag förmiddag. Under natt- uppehållet i Solstadström fick man över- natta ombord för ett tillägg av 3 kr på biljettpri- set 8 kr, och på fredagkvällen



M/s Solö (ex S:t Erik) på väg ut från Oskarshamn. Foto: Arne Sundström den 25 juni 1953.

kunde man också först företa "härliga vandringar uppför de ganska ansevärliga höjderna däromkring".

År 1929 hade man lagt upp **Viking**, så då fanns denna möjlighet inte längre. Istället hade **Jarl** insatts på en torsdagstur Oskarshamn-Västervik och därifrån åter via Flivik eller Hålvik samt Solstadström, men detta var därmed inte längre en tur där man därifrån kunde komma in till Västervik med sina varor (och inte heller hinna uppleva Solstadströms höjder).

Jarl gjorde dessa resor upp till Tjust t o m 1930. Från 1931 gick hon istället två gånger i veckan ned till Borgholm och Kalmar, och två gånger till "norra Ölands hamnar". Vilka dessa var angavs inte längre i annonserna, men Byxelkrok och Sandvik fanns nog med till slutet 1950.

Jarl såldes sedan till A M Hedlund i Skelleftehamn för att användas som timmerbogserare, vilket hon dock inte passade för. År 1956 slumpades hon bort till Torsten Johannisson i Göteborg, men om han använde henne till något vet jag inte. Hon bogserades i varje fall 1958 till Stocksund utanför Stockholm för nedskrotning.

Första Solö

Oskarshamns Ångfartygs AB gav ändå inte upp utan köpte som ersättare Kalmarsundsbolagets **Kalmarsund VII**, byggd vid W Lindbergs Verkstads- och Varfs AB i Stockholm 1902. Ångaren omdöptes till **Solö** och fortsatte med ungefär samma typ av trafik som **Jarl**.

Kalmar hade man redan tidigare slutat gå till, men **Solö** anlöpte både Byxelkrok, Sandvik och Borgholm på Öland. År 1958 gav man dock upp, och ångaren hamnade i öresundstrafik som **Hanne Kruse**.

Gotlandstrafik

Efter andra världskriget återkom Gotlandsbolaget med trafik till Oskarshamn. Det var så många som ville åka med gotlandsbåt från Kalmar, att man satte in extraturer med ångaren **Drotten** till Oskarshamn och till Västervik. Efter köpet av **Christofer Polhem** ex **Kronprinsessan Ingrid** 1955 blev linjen till Oskarshamn ordentligt etablerad, och från 1964 gick rederiet även till Västervik.

Bilfärja också till Öland

På traden Oskarshamn-Byxelkrok insattes 1958 motorfartyget **Gunilla** av Slite, byggd som tremastskonare på Oskarshamns varv 1941 och nu inhyrd av Oskarshamns Ångfartygs AB. Hon hade fått några små överbyggnader på däck för att ge ett visst skydd åt passagerare.

Under 1961 var trafiken Oskarshamn-

Byxelkrok nedlagd, men 1962 var det premiär för Rederi AB Nordös nybyggda bilfärja **Gotlänningen**, som fortsatte över till Klintehamn. Hamnen i Byxelkrok var dock svår att komma in till med ett så stort fartyg, så från 1963 flyttade man färjans tilläggsplats på Öland till Grankullavik. Dit har det sedan gått flera andra bilfärjor, men dess historia går jag här inte in på.

Två marstrandsbåtar till Byxelkrok

Att det inte längre fanns trafik till Byxelkrok kändes ändå som en stor brist, både för de icke bilburna som ville göra ett ölandsbesök och för den gryende turistnäringen i samhället.



Kolröken bolmar ur **Jarls** skorsten medan folket i maskin väntar på maskintelegrafens order från bryggan om sakta fram. Foto: Dag Almén den 27 juli 1950. Negativsamling: Göteborgs Sjöfartsmuseum.

År 1963 sattes det in två konkurrenter på denna trad, bägge märkligt nog gamla marstrandsbåtar från 1880-talet.

Den ena hade fram till nu hetat **S:t Erik** och ända till 1962 trafikerat Göteborg-Marstrand-Lysekil-Gravarne (Kungshamn) via



Gotlandsbåten **Christofer Polhem** i Oskarshamn. Vykort från Bertil Söderberg.

en rad mellanstationer. Hon var byggd på Lindholmens mek verkstad 1881, hade byggts om ordentligt 1920 och var från 1951 motordriven.

S:t Erik inköptes i april 1963 av sjökapten Bertil Kinnander i Byxelkrok, som drev Byxelkroks pensionat och nu bildade Byxelkroks Rederi AB. Det behövdes en del smärre ombyggnader av fartyget så att hon kunde ta ombord bilar, sammanlagt 7 på för- och akterdäcket, men 10 juni satte Kinnander in henne på leden Oskarshamn-Byxelkrok under det nu lediga namnet **Solö**.

Samma dag började ett annat nybildat byxelkroksrederi trafik på samma trad med en annan gammal klenod. Hon hade tills nu hetat **Lysekil**, fast hon sedan 1953 gått i öresundstrafik, och var även hon byggd på Lindholmens varv, men 1884. **Lysekil** var Marstrandsbolagets flaggskepp fram till det att **Bohuslän** byggdes 1914. Liksom **S:t Erik** motoriserades **Lysekil** 1951 och byggdes då också om kraftigt, och inför starten på traden Oskarshamn-Byxelkrok ändrades hon ytterligare, så att hon kunde ta 14 bilar. En del fick stå på fördäcket och en del på akterdäcket, varifrån en ramp ledde ut över akterskeppet.

Lysekil fick nu det nya namnet **Nordöland**, vilket skvallrar om att hennes rederi var närstående till bröderna Ebert och Lennart Peterssons Rederi AB Nordö i Kalmar. På **Nordölands** premiärtur 10 juni var Ebert Petersson med, liksom Oskarshamns alla honoratiories, och för dem hölls en stor fest på Olanders pensionat i Byxelkrok.

Konkurrensen mellan de två fd marstrandsbåtarna (och de två pensionaten i Byxelkrok) blev knivskarp och en ekonomisk katastrof för Bertil Kinnander. På sensommaren 1963 flyttades **Solö** därför upp



*Nordöland på väg ut i Kalmarsund den 8 juli 1968, med bilar och husvagnar ombord.
Foto: Arne Sundström.*

till Stockholm, gjorde här en del utfärder men såldes året därpå till AB Skärgårdsutflykter i Stockholm och återfick namnet **S:t Erik**. Hennes fortsatta öden som **Kung Erik** och nu åter som **S:t Erik**, återbördad till västkusten, går jag här inte in på.

Sista åren

Nordöland fortsatte för sin del att gå på traden Oskarshamn-Byxelkrok.

Från 1967 hade hon sällskap av den större m/s **Öland** ex **Senator Pedersen** ex **Dietrich Eckart** ex **Senator Pedersen** ex **Oldenburg**, byggd 1911 i Einswarden. Detta var ett för svenska förhållanden ovanligt fartyg, som tjänstgjort både som bogserare och passagerarbåt men nu ändrats för att kunna ta bilar på större delen av huvuddäcket. År 1969 döptes denna

Öland om till **Nordö**, delvis eftersom den utöver byxelkrokstrafiken skulle kunna gå till Borgholm, som 1968 sköts av en annan **Nordö** (ex **Bore I** ex **Sankt Ibb**).

Både **Nordöland** och **Nordö** och deras trafik övertogs sedan av Rederi AB Ölandsund. Detta ledde till att den senare åter fick ett nytt namn, nu det anrika **Jarl**.

Nordöland fortsatte sedan att gå här t o m 1971, varefter hon för egen maskin gick ner till upphuggningskajen i Ystad, och **Jarl** gick t o m 1982 då certifikatet löpte ut. Hon låg sedan en tid i Stockholm men mötte därefter också ödet i form av skärbrännare.

Trafiken övertogs sedan av olika bilfärjor.

Det har även gått olika fartyg från Oskarshamn över till Blå Jungfrun, åren 1976-80 exempelvis **Blå Jungfrun** (ex **Götaland** osv), men det är en annan historia. ■



**När skrev Du
i Läns pumpen
senast?**

*M/s Öland i Byxelkrok den 7 juli 1968.
Foto: Arne Sundström.*



Flera stora skutor ligger inne för översyn vid varvet i Saltvik, i samband med det årliga vinteruppehållet. Fotografiet är taget av E Björkman i början av 1940-talet.

Saltviks Slip & Varv AB

Av Lennart Bornmalm

Det lilla småländska kustsamhället Saltvik, som ligger ca 5 km nordost om Oskarshamn, var i slutet på förra århundradet och de första decennierna in på innevarande århundrade en känd hemort för många fraktskutor. Troligen fanns det redan på 1830-talet ett litet varv i Saltvik, vilket var beläget på andra sidan viken i förhållande till var Saltviks Slip & Varv kom att etableras i slutet av 1890-talet. Saltvik utgjordes under tidigt 1800-tal av tre mindre hemman, vilket senare utökades till sex. Stora Saltvik, vilket är själva samhället idag består av de fem tidigare gårdarna, medan Lilla Saltvik, som låg granne med skeppsvarvet, bestod av en mindre gård som tillhörde Kronan.

I samband med att varvet etablerades växte samhället, framför allt under 1920- och 1930-talen, och omfattar idag ca 40-45 hushåll. I början av seklet var det många som arbetade på gårdarna under sommaren och på varvet under vinterhalvåret, då

det var mycket att göra med reparationer av fraktfartyg, vilka under vintern låg upplagda i Saltviksbukten. Den naturligt djupa och skyddade viken i Saltvik medförde goda hamnmöjligheter, vilket säkert var en viktig faktor vid beslutet att etablera ett skeppsvarv i Saltvik. Vidare fanns det planer på att förlägga Oskarshamns hamn hit under 1800-talet, eftersom de naturliga förutsättningarna var betydligt mer gynnsamma i Saltvik jämfört med i Oskarshamn.

Efter att skeppsvarvets verksamhet upphörde 1959 blev Saltvik mer beroende av Oskarshamn och kan numera anses som en förort till densamma.

Skeppsbyggmästare Nils Nilsson

Saltviks Slip & Varv började byggas för exakt 100 år sedan på norra sidan av Saltviksviken. Varvets grundare Nils Nilsson

var då 69 år och änkeman för andra gången. Han hade samma år flyttat från Stockholm till Saltvik med sonsonen Frans Henning Dehmer (1880-1959), för att där anlägga en räls-slip. Vid denna tid stod den svenska sjöfarten inför en övergång från segel- till ångfartyg, men inom kust-sjöfarten skulle träskeppen förbli den dominerande typen under ytterligare några decennier, så behovet av slipar och reparationsvarv för dessa träfartyg var stort. Slipen bestod av sex rälsar som löpte tvärskepps – det vill säga fartygen drogs upp längs sliprälsen på tvären i stället för det gängse med fören först. Anledningen till att denna typ valdes i Saltvik var troligen att viken där varvet var beläget var ganska smal, vilket medförde att det var svårt att ta upp och framför allt sjösätta fartygen med fören eller aktern först ut i viken. Vidare var utrymmet på land begränsat i nordlig riktning, medan det var betydligt mer vidsträckt i östlig och västlig riktning.

Nils Nilsson var född den 17 januari 1829 i Flathult ca 2 km från Norrby i Döderhults socken, Kalmar Län. Han var ett av fem barn till lantbrukaren/kyrkvärden Nils Jonsson (1791-1834) och dennes hustru Stina Persdotter (1794-1847), vilka ingått äktenskap 1818. Efter makens bortgång flyttade Stina Persdotter tillsammans med sina barn 1836 till sin hemby Hycklinge, där hon fortsatte med lantbruket. Ett år senare (1837) flyttade hon till Saltvik (nr. 4) där hon gifte om sig med Per Karlsson. Ytterligare ett år senare flyttade de till Saltvik nr. 3. År 1847 avled Stina Persdotter och hennes make två år därefter.

Sonen Nils Nilsson var då 20 år och han flyttade 1850 till Figeholm där han ingick äktenskap med Anna Lovisa Engström, men detta äktenskap blev inte långvarigt då hon avled samma år i barnsäng i samband med att deras son Nils-Peter föddes. Två år senare gifte Nils Nilsson om sig med Cathrina Charlotta Andersdotter (1821-1886). I Figeholm bodde Nils Nilsson med familj i 20 år, där han i huvudsak livnärde sig på att reparera träskutor. År 1870 flyttade Nils Nilsson med familj till Stockholm där han blev skeppsbyggmästare vid Ekensbergs varv. Några år därefter blev han anställd vid Sättra varv vid vilket han bland annat byggde varvets slipanläggningar. Vid detta varv var han verksam tills han 1898 flyttade till Saltvik.

År 1857 föddes sonen Frans August Nilsson då familjen bodde i Figeholm. Han tog sig senare efternamnet Dehmer. Både Frans August och dennes son Frans Henning kom att ägna sig åt skeppsbyggeri i någon form – och Frans Henning flyttade också med Nils Nilsson till Saltvik för att där hjälpa honom anlägga slipen. Troligen hade Nils Nilsson tänkt att bygga upp varvet i Saltvik så att sonen Frans August respektive sonsonen Frans Henning skulle ta över verksamheten senare. Så blev dock inte fallet, utan ett år efter Nils Nilssons bortgång 1901 ville inte Frans Augusts familj stanna kvar i Saltvik, utan flyttade tillbaka till Stockholm och varvet försålles. Frans August Dehmer med familj hade heller inte flyttat till Saltvik förrän efter faderns bortgång för att där fullborda ett nybygge fadern påbörjat vid det nystartade skeppsvarvet. Frans Augusts äldste son Frans Henning kom dock att stanna kvar i Saltvik, där han i huvudsak arbetade vid varvet under hela sitt yrkesverksamma liv, men periodvis kom han också att bedriva ett mindre båtbyggeri i egen regi, samtidigt som han var anställd på varvet i Saltvik.

Saltviks Slip & Varv AB

I juni 1900 anmälde Nils Nilsson och kompanjonbröderna G.W.J. Svensson och L.D. Svensson till landskansliets handelsregister att de bildat en rörelse under namnet Saltviks skeppsbyggeri Nils Nilsson &



Bostadshuset till vänster i bild var disponentvillan i vilken också varvets kontor var inrymt. Det andra huset var tjänstebostad för bland annat skeppsbyggmästaren vid varvet. Foto från Anders Björkman.

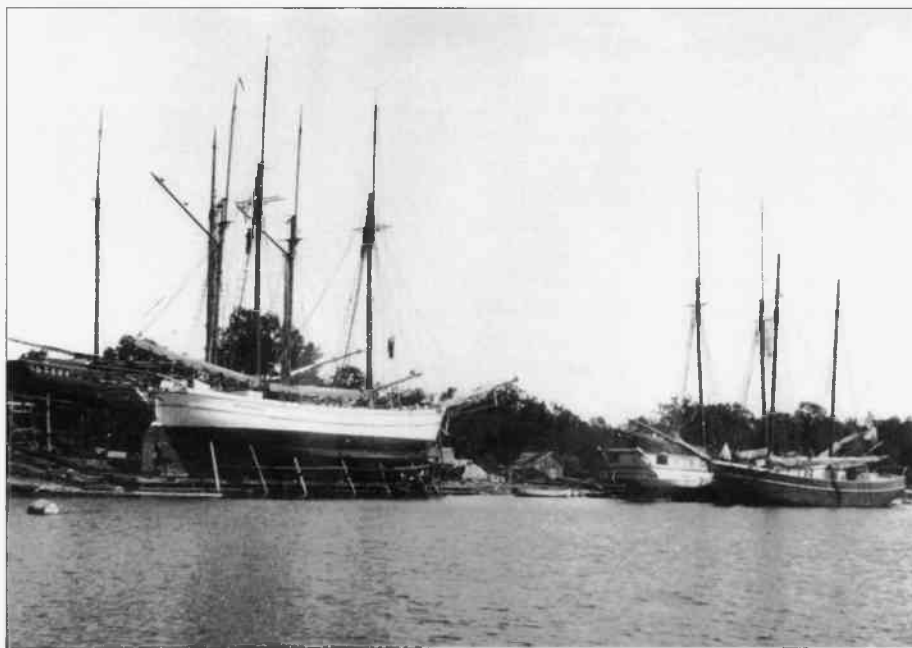
Co med avsikt att bedriva nybyggnation och reparation av fartyg i det lilla samhället Saltvik i Döderhults socken. Den tvärgående slipanläggningen som hade påbörjats ett par år tidigare var då färdig för att tas i bruk.

Det första fartyget som torrsattes var skonaren **Jenny** från Saltvik, vilken genomgick en fullständig förbyggnad. Såväl bordläggning som garnering förnyades liksom även ett flertal spant. **Jenny** var ursprungligen byggd på Långholmsvarvet i Stockholm 1852. Förbyggnaden i Saltvik år 1900 var så omfattande att fartyget kunde fått ett nytt byggnadsår, men ägaren, Otto Svensson, ansåg att avgiften för ett nytt registreringsbevis var för hög och därför blev **Jenny** en av Sveriges äldsta seglande

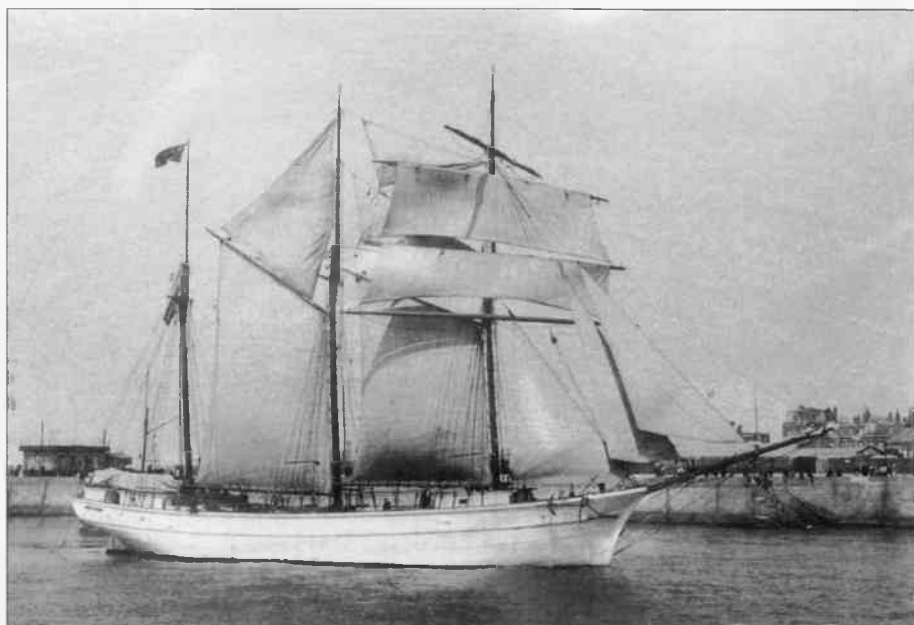
skutor på 1950-talet.

Det första fartyget som byggdes på det nybyggda varvet var **Ingeborg**. Hon påbörjades av slipens konstruktör Nils Nilsson, men slutfördes efter dennes död 1901 av sonen August (Nilsson) Dehmer. **Ingeborg** förefaller ha ägts av byggmästaren tillsammans med varvsvdelägarna bröderna Svensson.

År 1902 försålles varvet till hemmansägarna Sven Svensson i Rotvik, Karl Fredrik Svensson i Sporrek och Sven Nilsson i Stora Saltvik, skepparen Otto Svensson i Lilla Saltvik (ägaren till **Jenny**) samt rusthållaren i Stora Saltvik, Nils Fredrik Svensson, som för övrigt var son till Sven Nilsson. Dessa herrar ombildade slipen till aktiebolag och fick 10 aktier var i företaget



Av bilden framgår att fartygen togs upp tvärskepps på slipen i Saltvik. Upp till tre stora skutor kunde torrsättas på slipanläggningen samtidigt. Bilden är tagen i slutet av 1930-talet och är från Anders Björkman.



Skonertskeppet *Linnéa* (eller skall vi kalla henne märsseglare?) som byggdes 1902 var det andra fartyget från Saltviks Slip & Varv. Foto från Tomas Johannesson.

om vardera 500 kronor. Aktiekapitalet var 25 000 kronor och verkställande direktör blev skepparen Otto Svensson. En svärson till honom, handlaren Theodor Björkman i Saltvik valdes till räkenskapsförare. Denne var far till varvets siste ägare Efraim Björkman.

Under de närmaste åren omfattade verk-

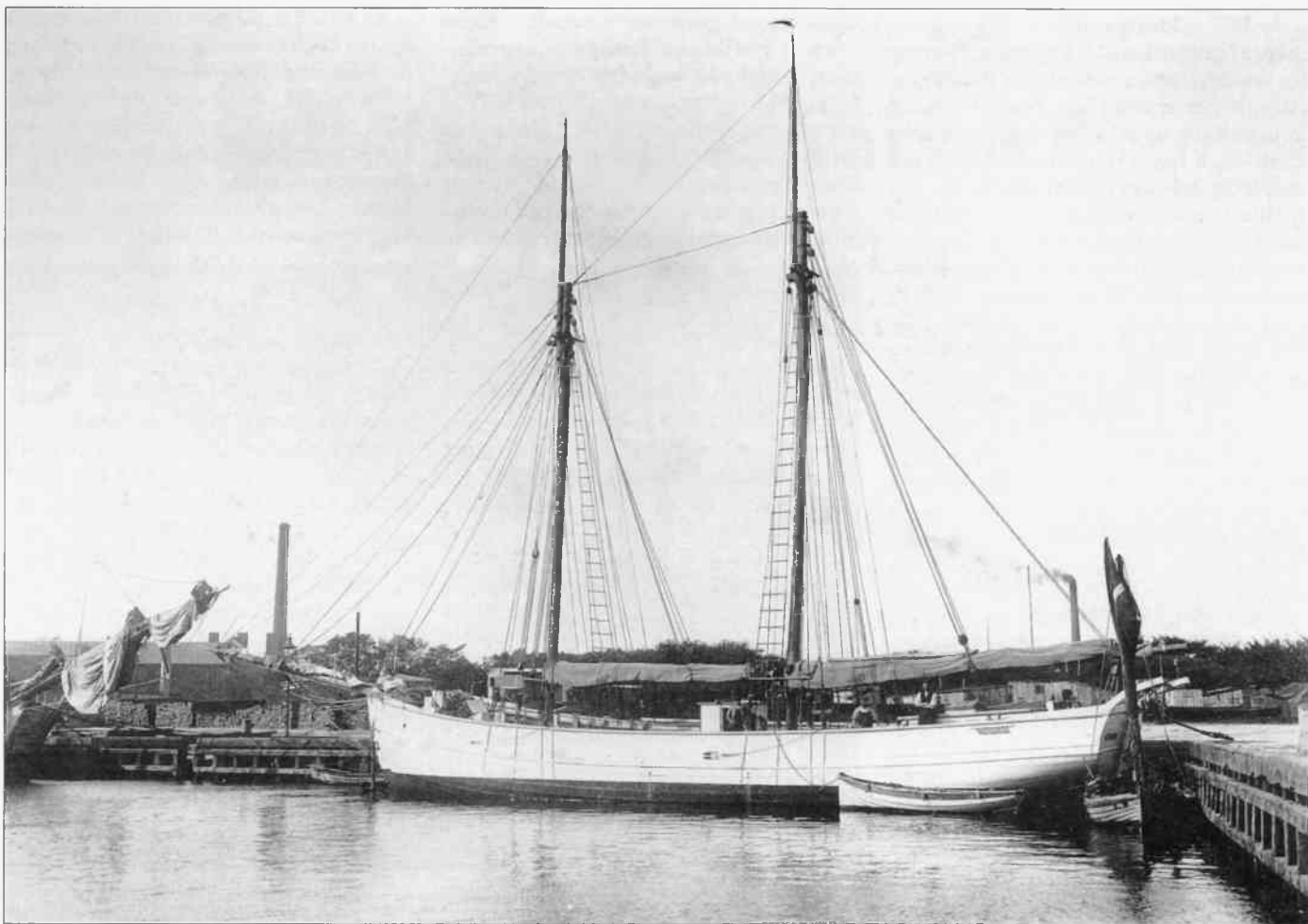
samheten såväl nybyggnation som reparationer, även om det senare var grundstenen i varvsrörelsen. År 1906 byggdes en slät-skonare vid namn *Gloria* för firman Johansson och Hasse i Göteborg. Hon var 80 fot lång och mätte 90 nettoreg. ton. Detta fartyg förläste dessvärre med man och allt vid Kullen 1936.

I sin marknadsföring 1906 skrevs att varvet i Saltvik utförde alla arbeten billigare än något annat varv, samt att det genomfördes mycket noggrant. Lönen var då för en arbetare 30 öre i timmen. Kvartersmannen hade en 5-öring mer timman. År 1906 hade denne arbetsledare 5 öre per ton i gratifikation för varje fartyg som drogs upp på slipen, vilket då skedde för hand. Vid denna tid utfördes för övrigt allt arbete på varvet för hand. Man hyvlade med tvåmans hyvlar, oxhyvlar, och sågade stockarna med tvåmans sågar, s.k. kran-sågning, vilket innebar att stocken lades upp på två bockar och två män sågade med en ca 2 m lång "kransåg" försedd med trähandtag i båda ändar. En sågare stod uppe på balken och den andre på marken in- under. Först 1916, då blocksågen och en cirkelsåg införskaffades, upphörde denna form av slitsam uppsågning av timret.

Vanligen brukade det ligga tre fartyg på tvärslipen samtidigt, därav två på blockning (bakom slipen) och ett på själva slipen. Några blockade fartyg (alltså fartyg bakom slipen) förekom dock inte de sista 25-30 åren, då kunderna var för få.

Varvet får ny ägarkonstellation

Under första världskriget var det besvär- ligen tider för varvet i Saltvik och 1916 be-



Tvåmastskonaren *Sven* byggdes vid varvet i Saltvik år 1912. Foto från Anders Björkman.

slöt man att upplösa bolaget och träda i likvidation – men nya aktieägare trädde till. Direktör Axel J André (19 aktier), AB A. Petersson & Co företrätt av dess styrelseledamot David Åberg (20 aktier), lagerchefen Filip André (1 aktie), samtliga från Oskarshamn och Theodor Björkman (5 aktier) samt C. F. Nilsson (5 aktier) från Saltvik. De hävde beslutet om upplösning och fortsatte verksamheten. Samtidigt utökades aktiekapitalet och ny vd blev Axel André.

Ingenjör Arthur Wingren blir delägare i Saltviks varv

År 1918 skedde ytterligare en ändring av aktiefördelningen, som fick följande sammansättning – direktör Elis Berggren (37 aktier), ingenjör Arthur Wingren (37), skeppsklarerare Paco Lagerström (36), skeppsbyggmästare E. Waldemar (20), handlaren Theodor Björkman (5) och skepparen P. J. Nilsson (5). Senare samma år blev Arthur Wingren majoritetsägare i varvsbolaget.

Vid bolagsstämman påföljande år beslöt att bolagets säte skulle vara Saltvik, varifrån det två år tidigare hade flyttats till Oskarshamn. Vid samma tillfälle utnämndes B. Berggren till varvsingenjör.

Nu följde några goda år för varvet. Förutom sjösättningen av tremastskonaren **Asynja** på 235 d.w. ton till Rederi AB Margareta i Oskarshamn, med skeppsklarerare Paco Lagerström som huvudredare, hade varvet kontrakt på ytterligare två motorseglare för redare i Oskarshamn. De två senare var systerfartygen **Gull** och **Ingrid**, vilka hade likvärdiga skrov men var olika riggade. **Ingrid** var en slättriggad motorskonert medan **Gull** var riggad som hundraelva, d.v.s. tremastad slätskonare.

Det virke som användes till byggandet av **Asynja** kom delvis från **Sirena** som var byggd i Granville år 1858 och blivit vrak i Saltvik efter ha legat upplagt där en längre tid. Fartygets ägare, skeppsklarerare Paco Lagerström, använde i stället virket från **Sirena** till sitt nybygge.

Varvsvärlden byggs ut och moderniseras

Vid sidan av nybyggnadsprogrammet var varvet fullt sysselsatt med omfattande reparationsarbeten på många större fartyg. De största fartygen kunde inte torrsättas på slipen, utan man var tvungen att tillämpa kölhålningsmetoden för att möjliggöra bottenreparationer, vilket innebar att fartygen krängdes ned genom att rep fastsattes i masterna och leddes genom block till gångspel i land. Genom att vrida på spe-len drogs fartygen omkull så att botten blev åtkomlig för reparation.

Under åren 1919-1920 undergick varvet



Vy över delar av Saltviks Slip & Varv på 1930-talet med flera fartyg upptagna på slipen för översyn. Foto från Anders Björkman.

också en modernisering, bland annat utvidgades slipen till sin dubbla kapacitet. Samtidigt försågs den med ett elektriskt drivet spel för uppdragning av fartygen, vilket tidigare hade utförts för hand.

Det område varvet förfogade över var under hela den aktiva perioden mycket begränsat och av litet omfång. De största fartygen som byggdes sträckte sig, enligt uppgift, ända upp på vägen som löper genom samhället. För att få tillräckligt utrymme begärde därför bolaget 1919 att få inköpa vissa områden av utäggarna vid Lilla Saltvik, för utvidgning av varvs- och slipanläggningen. Detta avstyrktes paradoxalt nog av Domänstyrelsen hos Kungl. Maj:t. Styrelsen hade dock medgivit att varvsbolaget skulle få arrendera det aktuella området till 1929. Området inköptes senare av varvet.

Antalet anställda vid varvet var runt



Ingenjör Efraim Björkman. Foto: Lindblads, Oskarshamn.

1919 drygt 60 personer. För arbetare som var anställda vid varvet i början av 1920-talet byggde man två hus med tre lägenheter i varje. De mera långväga varvsarbetarna, från exempelvis Figeholm och Uthammar, hyrde vanligen in sig hos ortsbor.

I början av 1920-talet blev det åter kårvare tider för sjöfarten och varvets lönsamhet sjönk. År 1921 drabbades varvsbolaget av en stor förlust och efter att skonertskeppet **Ingrid** hade levererats i oktober 1922 hade varvet inga nybeställningar, vilket innebar att ett antal av de anställda vid varvet permitterades.

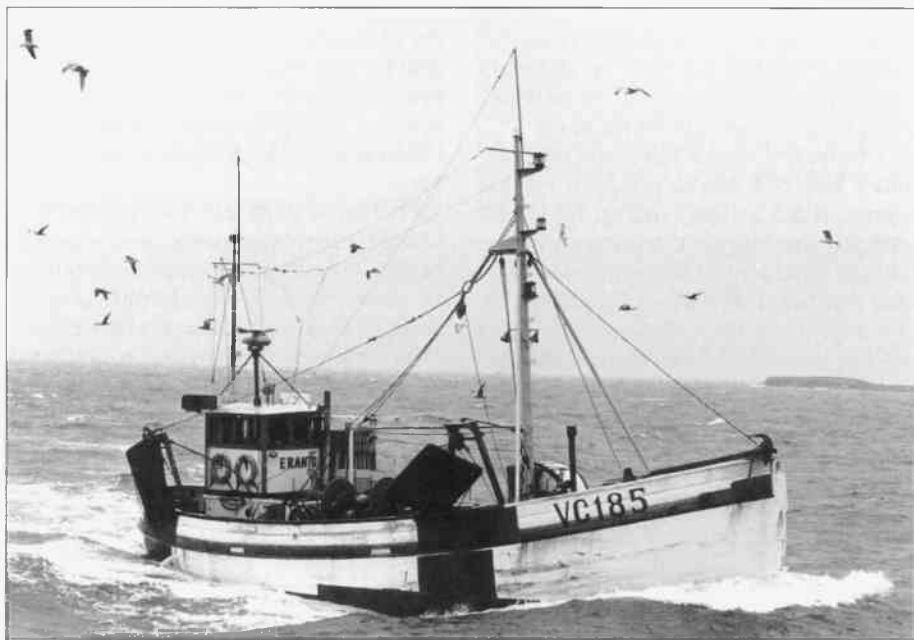
Saltviks varv byter ägare ännu en gång

Som ett resultat av att nybyggnadsprogrammet upphörde i samband med leveransen av skonertskeppet **Ingrid**, kom verksamheten vid varvet under de kommande 20 åren att enbart inrikta sig på reparationer.

År 1924 inköptes Saltviks Slip & Varv av disponent Gustaf Skeppstedt, som redan från slutet av 1910-talet varit varvschef för detsamma, då denne rekryterades från Oskarshamns varv där han var ingenjör. Han drev sedan varvet under senare delen 1920-talet och till sin död 1932. Därefter övertogs verksamheten av Skeppstedts svärson, ingenjör Efraim Björkman, som tillträdde 1933. Efraim Björkman var son till handlaren Theodor Björkman som tidigare varit delägare i varvet och likaledes dess bokförare. Så genom att Efraim Björkmans ingick äktenskap 1926 med Skeppstedts enda barn, dottern Wilma Skeppstedt (1902-1987) kom varvet ännu en gång i familjen Björkmans ägo.



GG 925 *Beltana* från Hönö som byggdes 1942 var det första fiskefartyget från varvet i Saltvik. Foto från Anders Björkman.



GG 543 *Eranto* byggdes 1943 för ett fiskelag i Fiskebäck och hade liksom *Beltana* konstruerats av ingenjör Gustaf Gustafsson. Här som VG 185 *Eranto* från Träslövsläge. Foto: Krister Bång den 22 september 1978.

Utvecklingen av Saltviks Slip & Varv AB under Efraim Björkmans ledning

Ingenjör Efraim Björkman blev alltså ägare och ledare för varvsrörelsen i Saltvik året efter att Gustaf Skeppstedt avlidit. Den nye varvsledaren hade avlagt ingenjörsexamen i Katrineholm 1919 och hade efter examen tjänstgjort som lärare dels i Högby och Sandby på Öland och dels i Hjorteds skoldistrikt. Under 1920-talets senare hälft var han försäkringstjänsteman i Ronneby, till dess att han något senare erhöll en tjänst vid stadsingenjörskontoret i Oskarshamn, vilken han innehade tills övertagandet av

chefsskapet för Saltviks Slip & Varv 1933.

Under 1930-talet var verksamheten vid varvet i huvudsak inriktad på reparationer av befintligt tonnage. Det var slip-tagningar och årlig översyn av äldre fartyg.

Fiskefartygen gör sitt intåg i nybyggnadsprogrammet

När andra världskriget rasade som värst 1942 återupptogs nybyggnads verksamheten på allvar igen efter att ha legat nere i ca 20 år. Det första fiskefartyget som levererades var då, GG 925 *Beltana* från Hönö, vilken var ca 68 fot lång och hade

Albert Lisborg som huvudredare. Detta följdes av fiskefartygen LL 575 *Västvåg* från Dyrön och GG 543 *Eranto* från Fiskebäck, vilka byggdes 1942 respektive 1943. Dessa fartyg hade konstruerats av varvsingenjören vid Eriksbergs varv Gustaf Gustafsson (som också skrivit ett flertal trevliga artiklar i *Länspumpen* under åren – nu senast om minnen från Eriksbergs varv vilken publicerades i nr 1998:1). Gustaf Gustafsson tillhör släkten Gustafsson som var innehavare av A.K. Gustafsson & söners skeppsvarv i Landskrona, där hans fader Martin Gustafsson byggt många vackra fiskefartyg till västkusten genom åren.

I slutet av 1944 erhöll de svenska träbåtsvarven en stor beställning på 45 fiskefartyg från Island, vilken senare utökades till att omfatta 54 fartyg. Denna order skedde genom Föreningen Sveriges Mindre Varv i vilken Saltviks Slip & Varv blivit medlem i något år tidigare. För detta ändamål hade föreningen bildat ett särskilt bolag, AB Förenade Båtvarv, bestående av de varv som skulle slutföra beställningarna. Till detta bolag hörde Saltviks Slip & Varv och av de 54 fartygen som beställdes för Island byggde Saltviks varv två inom sin lott. Motortrålarna var på vardera 80 ton och levererades från varvet under 1946 respektive 1947. I samband med denna beställning uppfördes en nybyggnadshall för att man skulle vara oberoende av väderleken. Det var nämligen ett krav från Isländska Legation att samtliga beställda fiskefartyg skulle byggas under tak för att uppnå största möjliga kvalitet. Tidigare från varvets start hade stapelbädden gjorts i ordning varje gång ett nybygge skulle påbörjas. Obekräftade uppgifter omtalar att statsbidrag utgick till de varv som var tvingade att uppföra en nybyggnadshall, vilket var flertalet.

Förutom dessa beställningar byggde varvet under kriget två fiskefartyg för Tyskland, vilka hade beställts av Båttjänst i Stockholm.

Den 28 april 1949 skedde den sista riktigt stora sjösättningen vid Saltviks varv. Det var samtidigt det sjunde nybygget sedan nybyggnadsverksamheten återupptogs 1942 – och det, jämte *Peter* från Sjötorp, senaste fraktfartyget av trä som hittills byggts i Sverige. Fartyget, en tremastskonare med hjälpmaskin, fick namnet *Bardia* och hade beställts av direktör Nils Friberg, Visby.

Kölsträckningen av *Bardia* ägde rum i december 1947 inne i den stora och rymliga skrovhallen, vilken täckte bädden för nybyggen. *Bardia* levererades den 15 september 1949 och var det sista stora och tillika fraktfartyget som byggdes vid varvet.

Efter leveransen av *Bardia* hade varvet samma år erhållit en beställning på två trätrålare för dåvarande Sovjetunionen, samt en trålare på 21,5 meter till fiskare Hugo Axelsson från Klädesholmen. Denna köl-

sträcktes kort efter att **Bardia** hade sjösatts. Av någon anledning fullbordades aldrig beställningen av detta fartyg. Troligen såldes eller annullerades kontraktet – och fartyget blev sannolikt istället en av de ryska trålarna som byggdes vid varvet. Trålarna för Sovjetunionen hade liksom de isländska trålarna beställts genom Föreningen Sveriges Mindre Varv, som även här hade bildat ett speciellt bolag, AB Förenade Slipar & Varv, för ändamålet ifråga – och som tog hand om beställningen.

Detta handelsavtal med Sovjetunionen blev dock inte lika populärt som det med Island vare sig bland allmänheten eller medlemsvarven. Flera av medlemmarna valde att stå utanför, framför allt av ekonomiska men även av ideologiska skäl. Flera framhöll att det inte var ekonomiskt möjligt att bygga de ryska fiskefartygen. Detta föreföll vara en allmän uppfattning bland de dåvarande medlemsvarven, med några undantag, vare sig de var involverade i denna ryska leverans eller inte. Några varv, bland annat Saltviks Slip & Varv menade, att denna beställning blev slutet för många av de mindre varven. Detta genom oklara och vaga formuleringar i kontrakten och genom ryssarnas tillämpning av bland annat Force majeure-klausulen, vilket medförde att flera av varven gjorde kännbara förluster.

De två fiskefartyg som Saltviks Slip & Varv byggde för Ryssland levererades under 1951. Året efter – 1952 – byggde varvet en lotsbåt till Oskarshamns lotsplats. Vidare började då Föreningen Sveriges Mindre Varv att förhandla om stora beställningar av fiskefartyg till Brasilien och Kanada. Om ordern hade blivit verklighet skulle de mindre varven fördelat denna order mellan sina medlemmar på liknande sätt som vid beställningarna från Island och Sovjetunionen.

Nu blev det som kanske bekant ingen leverans till länderna på andra sidan Atlanten, utan de nybyggen av typ fiskefartyg som Saltviks varv levererade under 1940- och 1950-talen var för Sverige, Island, Tyskland och Sovjetunionen.

Trots att beställningarna till Brasilien och Kanada uteblev hade varvet ingen brist på arbeten under 1950-talets första hälft. Ett femtontal arbetare sysselsattes vid varvet 1952 med nybyggnation och reparationsarbeten, men endast tre år tidigare hade antalet anställda varit närmare 40 personer.

Träfartygens sorti under 1950-talet bidrog till minskad sysselsättning

Under 1950-talet blev det allt svårare för den mindre sjöfarten och eftersom kustfartygen till stor del utgjordes av träskutor fick detta återverkningar på



Fisketrålaren Gudmundur Torlakur är här klar för leverans till Island år 1947. Foto från Anders Björkman.

träfartygsvarven. Skutskepparna fick inte råd att reparera sina fartyg. Varvet hade inte bara svårt att skaffa repareter, även att få folk till verksamheten var besvärligt, då det krävdes yrkeskunnig personal. Varvet lärde upp många nybörjare, men så snart dessa var kunniga yrkesmän flyttade de från Saltvik och varvet. En stor konkurrent på yrkesfolk var det betydligt större Oskarshamns varv som låg endast några kilometer från Saltvik – och som av naturliga skäl hade möjligheter och resurser att erbjuda sin personal helt andra villkor än Saltviks Slip & Varv.

För att försöka råda bot på den utsatta situationen utökade varvet i slutet av 1953

sin service, då man tog emot den holländska motorseglaren **Zeemeuw**, som hade grundstött utanför Västervik efter en maskinskada som gjort henne manöveroduglig.

I tre månader var varvet sysselsatt med att reparera fartyget, varvid man förnyade och riktade såväl bordläggningsplåtar som akterstäv och bottenstockar. Varvet hade inte tidigare sysslat med plåtarbeten, men tog nu steget över till denna verksamhet. Tiderna ändrades nu mycket snabbt över från trä till stål, vilket kom allt mer i förgrunden då det gällde båtar och skutor. Man var beredd och säkert också tvungen att följa med utvecklingen.



Tremastskonaren Bardia var det sista fraktfartyget som byggdes vid Saltviks Slip & Varv. Foto: Tomas Johannesson.



Skrovet till GG 108 *Najaden* från Öckerö, byggde varvet i Saltvik som underleverantör till J.W. Bergs Varv & Mek. Verkstad på Hälsö. Foto: Helge Kärrbrant.

Ytterligare fiskefartyg byggs för såväl Sverige som Island

Under 1950-talets senare hälft var det full beläggning vid bohuslänska träfiskebåt-svarven. Vid J.W. Bergs varv & mek. verkstad på Hälsö hade man så mycket att göra under åren 1954-55 att man blev tvungna att lägga ut beställningar av fartygsskrov vid andra varv, trots att man då byggde för fullt vid de båda egna varven på Hälsö och Björkö. Förutom att Bergs varv beställde ett fartygsskrov vid Saltviks Slip & Varv lade man också en beställning vid Halmstad varv. Dessa fartyg blev senare GG 108 *Najaden* från Öckerö respektive GG 716 *Granö* från Hönö.

Efter leveransen till Bergs varv började man 1955 bygga ett fiskefartyg för isländsk räkning, men av olika orsaker blev sjösättningen fördröjd och fartyget kunde inte gå i vattnet förrän den 16 april 1957 och då enligt gammal träfartygstradition. Fartyget var byggt helt i trä med undantag för delar av däckshuset som var av stål. Det dominerade träslaget var ek – för all bordläggning, spant och balkar – däremot var kölen av bok. Omkring 1 000 kubikfot färdigsågat virke erfordrades till detta fartyg. Större delen av detta köptes av varvet som stock i Skåne och i Västergötland, där de rätta längderna fanns att tillgå. Vid denna tid hade det nämligen blivit ont om dessa längder i Småland.

Saltviks Slip & Varv bygger vägfärja av stål för Väg och Vatten

Efter att fiskefartyget för Island var levererat 1957 hade inte varvet i Saltvik någon ny beställning. Tiderna blev allt svårare för de gamla träskeppsvarven. Planer fanns

vid denna tidpunkt att utvidga verksamheten på metallsidan så att denna även skulle omfatta nybyggen – eftersom några svenska träfartygsbeställningar inte längre var att räkna med och även de utländska var mycket sällsynta. I och med övergången till stål skulle varvet få i gång en jämnare och intensivare produktion, vilket säkert var en helt riktig bedömning. Men för detta krävdes stora och kapitalintensiva investeringar, så förhoppningen om ett modernt varv för mindre järnfartyg infriades tyvärr aldrig i Saltvik.

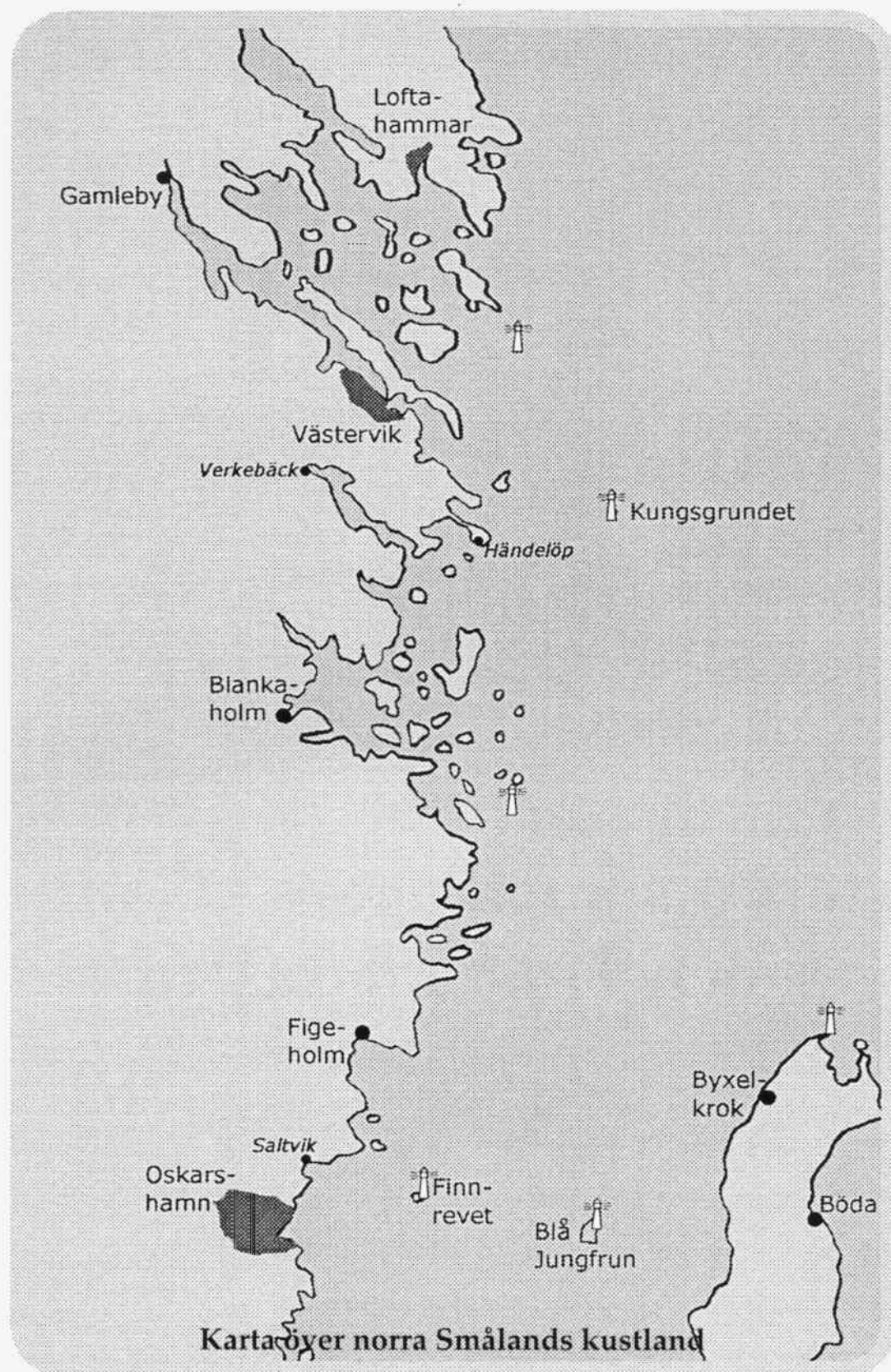
Även 1958 blev ett besvärligt år för varvet i Saltvik, som kämpade på alla sätt för att finna nya byggprojekt. Nybyggena sinade och reparenterna lyste med sin från-

varo. Det blev även svårare att erhålla order på fiskefartyg, då den svenska fiskeflottan stod inför en omstrukturering från träfartyg till stålfartyg. Varvet hade detta år översyn av Bjursundsferjans betonggjutna undervattensskrov plus en annan reparent. Inne i den stora, knappt 15 år gamla, varvshallen byggdes en ny stålmotorfärja för Väg och Vatten (numera Vägverket). Färjan byggdes monteringsbar och transporterades sedan i sektioner på järnväg till Dals Ed i Dalsland, där den sammanfogades. Det fanns alltså arbetsprojekt, men pengarna saknades till erforderliga investeringar – och om färjebyggena för Väg och Vatten var konkurrensen hård. Situationen blev därmed allt svårare för Saltviks Slip & Varv och 1959 upphörde verksamheten helt vid varvet och det lades i malpåse. Efter Efraim Björkmans död 1967 såldes varvet på hösten samma år till Oskarshamns stad. Sommaren 1969 eldhärjades först den stora virkesboden med mallvind, och senare delar av den gamla slipen. År 1970 revs och bortforslades hela varvsanläggningen. Så idag återstår endast en grön backe där det ståtliga varvet en gång låg. Därmed kan man säga att cirkeln är sluten och att marken återgått till vad den var innan varvet började byggas för hundra år sedan. Enda skillnaden är att Saltvik är ett betydligt större samhälle idag än för hundra år sedan, vilket till stor del är ett resultat av varvsepoken i Saltvik. Denna kom att sträcka sig över nästan sex decennier av detta århundrade. ■

Ett stort och varmt tack till Anders och Anne-Margarete Björkman, som på alla sätt varit mycket behjälpliga med såväl information om varvet som med fotografier. Anders är son till Efraim Björkman.

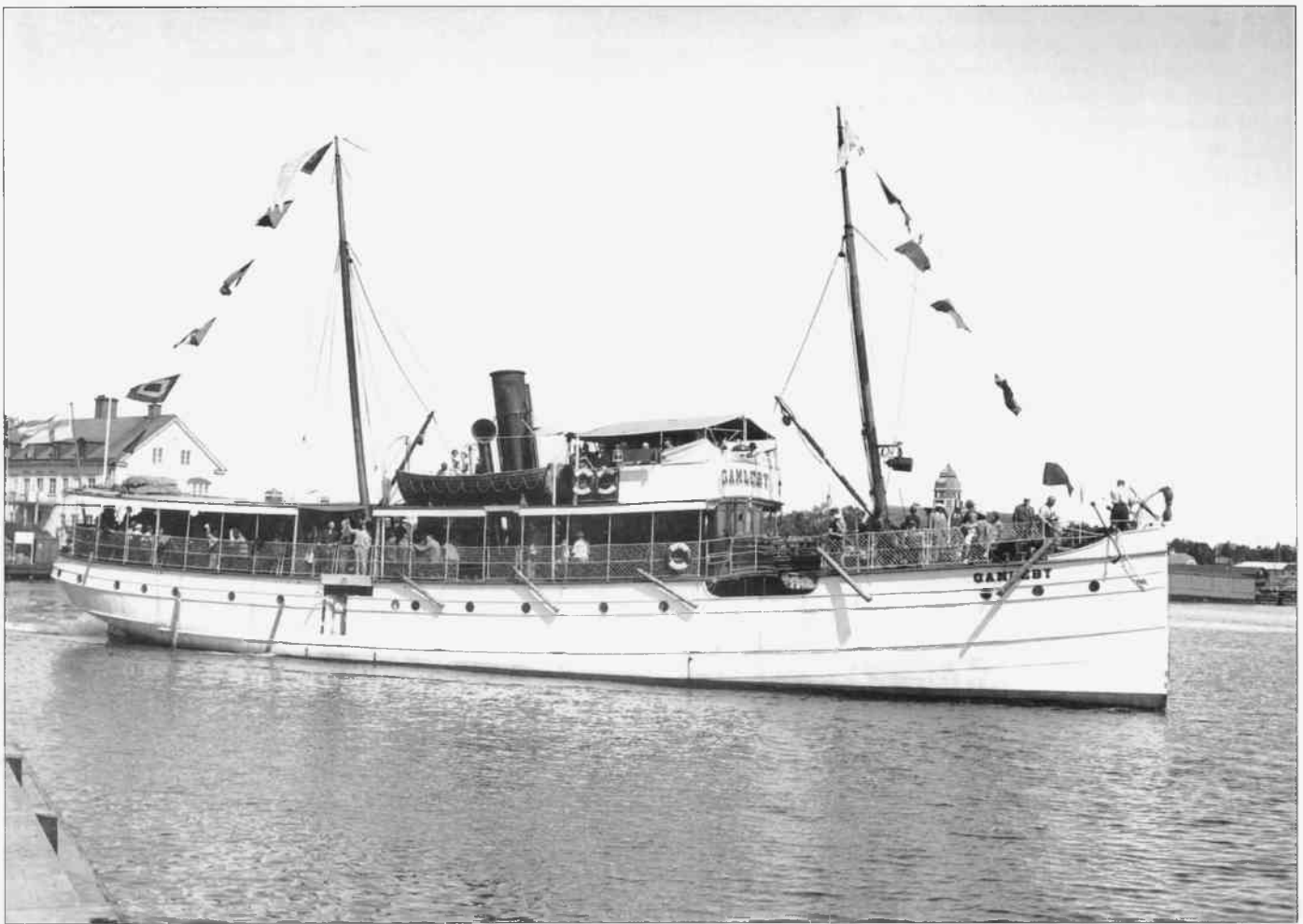
Nybyggnadslista för Saltviks Varv

1901	Ingeborg	3905	tvåmastskonare
1902	Linnéa	4087	skonertskepp
1906	Gloria	4594	tvåmastskonare
1908	Rebecka	4905	Skonertskepp
1912	Sven	5335	tvåmastskonare
1918	Kajsa	6007	tremastskonare
1919	Asynja	6158	tremastskonare
1920	Gull	6328	tremast skonare
1922	Ingrid	6870	skonertskepp
1942	Beltana	8543	fiskefartyg
1943	Västväg	8571	fiskefartyg
1944	Eranto	8638	fiskefartyg
Under kriget byggdes två trålare för tysk räkning			
1946	Gudmundur Torlakur	Island	fiskefartyg
1947	Audur	Island	fiskefartyg
1949	Bardia	9098	tremastskonare
1951	M.P.T. 1048	Sovjet	fiskefartyg
1952	okänt namn	Sovjet	fiskefartyg
1952	Lotsbåt för Oskarshamn		lotskutter
1955	<i>Najaden</i> underleverantör	9631	fiskefartyg
1957	Trålare för Sagandafjordur, Island		fiskefartyg
1958	Mindre färja för Vägverket (stål)		fordonsfärja



Ovan ser Du det område som detta temanummer omfattar. Det finns många områden som man kan göra temanummer om. Är Du intresserad kan Du kontakta redaktionen för en diskussion. Normalt tar det cirka ett år innan man är färdig med ett temanummer. Men då måste vi ha en eller flera kontaktpersoner på den plats eller de platser som skall ingå i temanumret. Länsgruppen erbjuder alltså ett unikt tillfälle att få just din bygd framlyft ur sjöfartskulturhistoriskt perspektiv. Du behöver inte vara klar med alla artiklar utan tanken är att arbeta fram ett temanummer tillsammans.

Välkommen!



Gamleby i moderniserat skick lämnar Västervik på 1920-talet. Foto från Fotopumpen.

Västerviks kustångare - Gamleby och Tjust med flera

Av Arne Sundström

Om man frågar gamla västerviks bor om sjöfarten i äldre tider tar de nästan alltid upp hur det var att resa till Stockholm med kustångarna Gamleby och Tjust. Dessa två fyllde förr uppenbarligen en lika viktig roll i stadens liv som Gotlandsbolagets ångare för Visbyborna, som waxholmsbåtarna för öarna i Stockholms skärgård och kustångarna för olika samhällen i Bohuslän.

Denna kusttrafik inleddes 1867 och avslutades 1948. Under den tiden hade det funnits fyra kustångare med namnet Gamleby och tre som hette Tjust.

Till Västervik har man också kunnat komma sjövägen med en lång rad andra kustångare, med slutmål längre söderut eller på Gotland, men de tas inte upp här.

Första tiden

Det var i slutet av augusti 1867 som kapten A E Holm annonserade i Vesterviks Veckoblad att ångslupen Gamleby i början av september skulle avgå till Stockholm

och erbjöd sig att köpa upp eller ta med olika viktualievaror till försäljning i huvudstaden.

Gamleby, som var den andra ångslupen med detta namn, hade samma år byggts

för Gamleby Ångfartygsbolag på Oskarshamns mek verkstad. Om hennes huvuduppgift, lokaltrafiken Gamleby-Västervik, berättas i en annan artikel. Hon var 75 fot lång, 13 1/2 fot bred och 4 fot djupgående och måste ha varit i minsta laget för turer upp till Stockholm. Hon var ändå överbyggd med salonger där man nog lastade fraktgodset.

Gamleby fortsatte med liknande lördagsresor från Gamleby och Västervik upp till Stockholm även de följande åren.

En reguljär kustbåt - första Tjust

För att få till stånd en mer regelbunden kusttrafik från Västervik och andra orter i Tjust inbjöd några handelsmän i Västervik



Tjust (ex Wenersborg) under sitt nästa namn Östhammar vid Södra Blasieholmshamnen i Stockholm 1876 eller 1877. Foto ur Kungliga bibliotekets samlingar.

vintern 1870-71 till bildande av ett nytt rederi, Ångbåts AB Tjust. Det gick bra, och i mars 1871 inköpte man ångaren **Wenersborg** från ett rederi i Vänersborg och denna döptes nu om till **Tjust**.

Wenersborg hade byggts vid Motala mek verkstad och var 100 fot lång, 19 fot bred och försedd med en 20 nom.hk maskin, som gav en fart av 9 à 9 1/2 knop. (Detta gjorde att hon kallades snabbgående!) Förste ägare var en kapten Kuylenstjerna i Vänersborg, till vilken hon levererats i oktober 1864. Ångaren sattes till att börja med i trafik mellan Göteborg och Upperud vid Dalslands kanals ändpunkt. Tilläggsplatser var Vänersborg, Sikhall, Bodarna, Dahlbergså, Sunnanå, Köpmannebro och Sätenäs. Hon flyttades senare över till traden Göteborg-Trollhättan-Vänersborg-Lidköping-Kinneulle-Mariestad.

Som **Tjust** insattes ångaren nu på turer Västervik-Norrköping. Hon gick på måndagarna Västervik-Valdemarsvik via Lerboholm i Lofta socken och Helgenäs i Västra Ed. Dagen därpå fortsatte hon till Norrköping via andra orter i vikar efter vägen. **Tjust** återvände från Norrköping på torsdagmorgonen kl 2 och var tillbaka i Västervik samma dags afton. Hon gjorde därefter på fredagen en tur söderut till Verkeback och Gunnebo och åter, vilket gav en anknytning till dessa två viktiga industriorter.

Denna typ av uppsamlingsrunda blev något som alla följande ångare på traden fortsatte med.

De många tilläggen norr om Västervik, långt ifrån den stora farleden, ledde till insändare i pressen. Om man inte gick in till Helgenäs skulle resan bli 4-5 timmar

kortare, påpekades där. Följden blev därför snabbt att rederiet istället valde att bara gå in till Helgenäs norrifrån och då endast om det fanns fraktgods dit, men snart slopades också detta. Från 1872 gick **Tjust** dessutom till Norrköping utan övernattnings vid Valdemarsvik, men 1873 lade man istället till en ny mellanstation, den uppbloomstrande bad- och brunnsorten Källvik.

Det fanns ett starkt intresse av trafik också till Stockholm. Styrelsen för Ångbåts AB Tjust skickade därför ut en inbjudan till aktieteckning i en andra ångare, som skulle byggas av trä på järnspant vid sta-

dens varv. Man ville ha svar inne senast 13 september 1873, men tillräckligt intresse fanns inte.

Baltic blir ny Tjust

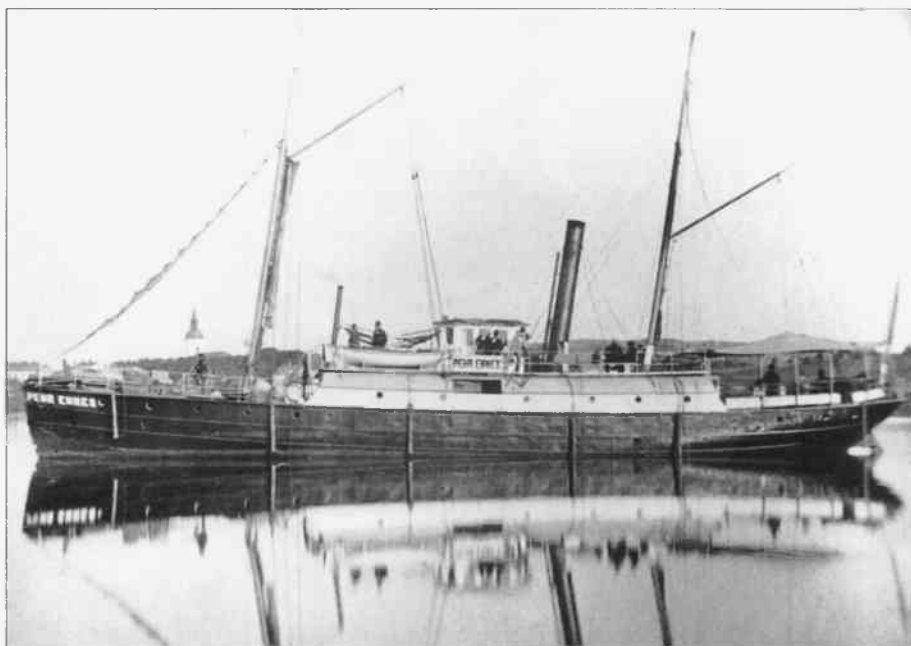
Bara någon vecka senare visade sig istället en annan ångare i Västervik. Den hette **Baltic** och hade byggts på Göteborgs mek verkstad 1871 som **Norra Öland** för Ångbåts AB Norra Öland i Stockholm. Den var 108 fot lång, 20 fot bred, hade en compoundmaskin om 40 nom.hk, stora lastrum och salonger ovanpå. Om hennes verksamhet på ursprungstraden berättas på annan plats.

Efter några lustresor inledde **Baltic** i början av oktober 1873 reguljär trafik Västervik-Stockholm. På tisdagarna gick den först en vända till Lerboholm, Verkeback och Gunnebo och gick därefter på onsdagsmorgon till Stockholm via Valdemarsvik, Oxelösund och Södertälje.

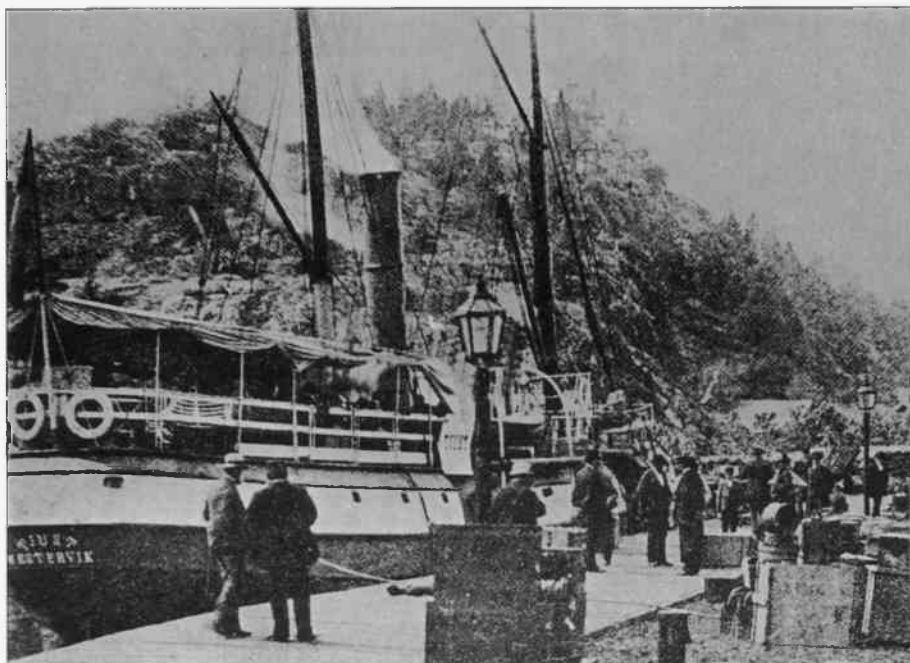
Allt gick bra, och i mitten av januari 1874 bildades så Tjusts Nya Ångfartygs AB som tog över ångaren och döpte om henne till **Tjust**. Den första ångaren **Tjust** hade nämligen i slutet av november 1873 sålts till Gefle-Löfsta Ångfartygsbolag i Gävle, och namnet verkade därför vara ledigt.

Gefle-Löfsta Ångfartygsbolag ägde tidigare ångarna **Löfsta** (ex **Oldevig** ex **Särö**) och **Pehr Ennes** och skötte trafik Stockholm-Gävle genom Vaddö kanal. Här insattes nu **Tjust** som ersättare för **Löfsta**, vilken i mars såldes till Karlshamn. (Hennes senare historia har tidigare berättats, fram till sin nuvarande existens i Norge som **Risikafjord II**.)

Man behöll namnet **Tjust** på ångaren, och under en följd av år fanns det därför två kustångare med detta namn i vår handelsflotta. Våren 1876 fick hon äntligen ett



Den fjärde Gamleby under sitt ursprungsnamn Pehr Ennes. Foto ur Lennart Rydbergs samling.



Tjust (ex Baltic ex Norra Öland). Foto enligt uppgift taget 1879; men var? Gamleby?

nytt namn, **Östhammar**, och sattes in på traden Stockholm-Östhammar. Två år senare återfick hon märkligt nog namnet **Tjust** och gick 1878-80 Stockholm-Gävle, någon gång också vidare till Sundsvall. Hon såldes sedan norrut och gick här under flera namn, det sista **Tynderö**.

Den nya Västerviks-**Tjust** fick 1874 gå ungefär som hon föregående höst gjort som **Baltic** men anlöpte nu bara Gunnebo och Verkeback på måndagarnas uppsamlingsrunda. På tisdagen gick ångaren dessutom upp till Gamleby, och det var därifrån hennes stockholmsresa sedan började på onsdagsmorgonen.

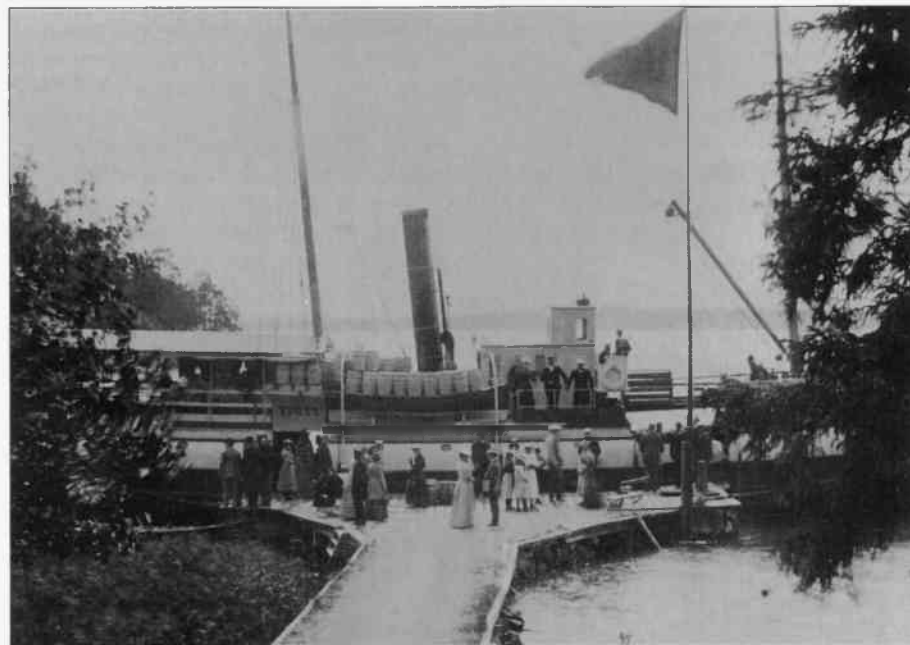
Behovet av trafik till Norrköping fanns tydligen ännu kvar, varför man 1875 och

ett par därpå följande år valde att låta **Tjust** gå dit istället för till Stockholm på vissa resor.

Samsegling med ny Gamleby

Vintern 1874-75 hade **Gamlebys** kapten A E Holm sålt denna ångslup till Luleå och istället beställt en ny liten kustångare vid Oskarshamns mek verkstad. Denna levererades sommaren 1875. Hon fick överta namnet **Gamleby** och både sköta trafik mellan Gamleby och Västervik och gå på kustlinjen norrut, varannan vecka till Norrköping, varannan till Stockholm.

Om företrädarens fortsatta öden berättas i artikeln om lokaltrafiken kring Västervik.



Bryggan vid Källvik med Tjust (ex Baltic ex Norra Öland), 1890-talets mitt, men vad innehåller tunnorna? Smör? Foto ur Hans Bromées samling, Sjöhistoriska Museet.

Både **Tjust** och **Gamleby** anlöpte Gunnebo och Verkeback, Valdemarsvik och Gryt, men i varje fall första tiden var det bara **Gamleby** som gick till Gamleby och Källvik och bara **Tjust** som anlöpte Oxelösund. Senare ändrades detta, så att även **Tjust** utgick från Gamleby på sina stockholmsresor.

Trafiken blev nu alltmer etablerad. Hösten 1878 togs **Tjust** in på William Lindbergs Verkstads- och Varfs AB i Stockholm och ombyggdes kraftigt, så att hon fick en fullständig överbyggnad akteröver.

En fjärde Gamleby

Nästa förändring gjordes hösten 1882. Det var delägarna i ångaren **Gamleby**, som fått veta att ångaren **Norra Wiken** (ex **Pehr Ennes**) var till salu och kunde fås för ett rimligt pris. Hon var något större - 113 fot lång, 19 1/2 fot bred och 7 fot djupgående, hade en bra maskin men behövde få en ny ångpanna. **Norra Wiken** omdöptes nu till **Gamleby**.

Den endast sju år gamla namnen såldes till köpman Otto J Berg i Frederikshavn och döptes om till **Alpha**. Hon överfördes ganska snart till St Petersburg och användes där förmodligen som bogser- och bärgningsfartyg. År 1885 övertogs **Alpha** av den danske vicekonsuln i staden, Peter Mörch och såldes 1895 vidare till G Lindes & Co i Arkangelsk, varefter hon försvann ur registren 1905.

Ångaren **Gamleby** (ex **Norra Wiken** ex **Pehr Ennes**) var byggd 1872 på Oskarshamns mek verkstad och hade som redan nämnts först tillhört Gefle-Löfsta Ångf AB. Våren 1880 såldes hon därifrån till Stockholm men kom inte i trafik utan insattes istället i maj 1880 av Ångf AB **Norra Wiken** i Strömstad på traden Göteborg-Strömstad, via Lysekil, Tängen, Fjällbacka, Grebbestad och Havstenssund. **Norra Wiken** gjorde två sådana turer i veckan och blev därmed en allvarlig konkurrent till de tre samseglande rederiernas **Albert Ehrensvärd**, **Uddevalla** och **Strömstad**.

Alla dessa gick också vidare till Fredrikshald (Halden), och det började även **Norra Wiken** med efter några veckor.

Året därpå minskade man ner **Norra Wikens** turer till Göteborg till en i veckan men lät henne istället gå Strömstad-Halden fyra dagar varje vecka. I Halden passade man tågets ankomst och skapade därmed en ny resväg till Strömstad. De tre äldre bolagen ville till varje pris få bort inkräktaren och använde en del ojulta metoder för detta. På stämman för **Norra Wikens** rederi i mars 1882 diskuterades om man skulle ge upp, men detta stöddes inte av majoriteten.

Det visade sig dock att tillgångarna var förbrukade. I pressen kunde man sedan läsa att köpeanbud på **Norra Wiken**, ligande på Göteborgs mek verkstad, togs



1892 års Gamleby på slip i Västervik. Foto ur Hans Bromées samling, Sjöhistoriska Muséet.

emot till den 15 maj. Det hölls en auktion 9 juni, då hon inropades av stadsmäklaren Carl Örnsköld för en annan persons räkning, förmodligen någon lierad med de etablerade rederierna. Hon återkom i varje fall inte i trafik till Strömstad, och på hösten såldes ångaren alltså till Gamleby-rederiet.

En modern Gamleby

Gamleby (ex Norra Wiken ex Pehr Ennes) var visserligen större än föregångaren men passade egentligen inte för en så lång kusttrad. Efter mycket funderande beslöt Ångf AB Gamleby därför nio år senare att låta bygga ett helt nytt fartyg, med ordentliga lastutrymmen och passagerarhytter.

Ångaren beställdes vid William Lindbergs Verkstads- och Varfs AB i Stockholm och var klar 1892. Namnet blev - förstås - Gamleby. Hon var därmed den femte i ordningen med detta namn och kom att bära det i 55 år. Det gamla Ångfartygsbolaget Gamleby gjordes nu om till ett aktiebolag, Ångf AB Gamleby.

Föregångaren såldes i augusti 1892 till direktör F Blom i Norrköping. Han var missnöjd med den ångare som Ångbåtsbolaget Skärgården använde i sin trafik Norrköping-Valdemarsvik, Skärgården. Detta rederi hade planerat att bygga en ny ångare men inte fått ihop tillräckligt kapital.

Nu menade Blom att man istället borde överta Gamleby till samma pris som han själv betalt men fick nej. Direktör Blom döpte då om ångaren till Arkösund och satte själv in henne på traden Norrköping-Gryt. Det blev ändå så småningom samsegling, och hösten 1893 övertogs Arkösund av Ångf AB Skärgården.

År 1894 gjorde ångaren bara lustresor

och såldes året därpå till Stockholm, där hon återfick ursprungsnamnet Pehr Ennes och gick sedan bl a Stockholm-Söderhamn. Hon strandade vid Fagerviken 1905 och totalförstördes.

En ny Tjust

Från 1896 hade Gamleby och Tjust fått en ny tilläggsplats i Stockholm, den nybyggda Klara Mälarstrand nära Centralstationen. Detta bidrog nog till att trafiken växte.

Även Tjusts Nya Ångf AB kände i varje fall snart ett behov av förnyelse och beställde hösten 1897 en ny ångare Tjust från Göteborgs mek verkstad. Hon gjorde provtur 10 mars 1898, varefter Vesterviks

Veckoblad kunde rapportera att ångaren var stor och snabbgående: 38,4 meter lång, 6,53 meter bred och 2,7 meter djupgående. Maskinen gav vid forcering 388 hk och en fart av över 12 knop, annars 11,34 knop. Akterut fanns hytter och salong och midskepps ett rymligt mellandäck, med plats för alla kreatur som skulle överföras till huvudstaden. På övre däck fanns bl a matsalong och en trevlig damsalong. En ångare för alla slags behov, alltså.

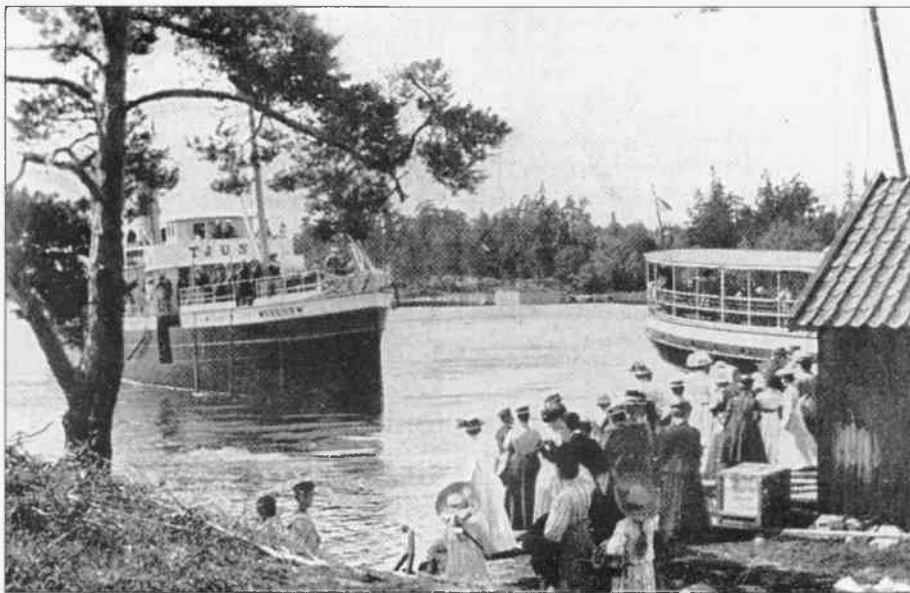
Den föregående Tjust såldes till Ångf AB Stockholm-Wettern och döptes om till Medevi. Om hennes öden under detta namn berättades i Läns pumpens Vätternspecial 1996:3. Hon återkom 1905 till norra Småland som Alfa, se artikeln om Oskarshamnstrafiken.

Två konkurrenter

En komplikation för ägarna till nya Tjust och Gamleby var att det tre månader senare, den 22 juni 1898, dök upp en konkurrent, ångaren Ostkusten. Hon var nybyggd vid Eriksbergs mek verkstad för Ångf AB Ostkusten, med säte i Västra Eds socken, och var jämförbar med Tjust i storlek och fart, med en längd av 126 1/2 fot, en bredd av 22 1/2 fot, ett djupgående av 8 1/2 fot och en maskin om 220 ihk som gav henne en fart av 11,56 knop. Matsalen var förlagd i fören, på däck, och var dekorerad i vitt och guld med blomslingor m m.

Intressenterna bakom Ångf AB Ostkusten ville uppenbarligen att också andra orter i norra Småland skulle få lika bra trafik som de som anlöptes av Tjust och Gamleby.

Ostkusten skulle därför anlöpa Solstadström på sin måndagsrunda, däremot inte Gamleby och Gunnebo. På resan från Västervik gick ångaren vidare in till Helgenäs



Tjust i skick som ny anlöper Källvik, där Gamleby redan lagt till.
Foto ca 1900 ur Loftahammars Hembygdsförenings arkiv.



Ångaren *Ostkusten* vid Källvik ca 1900. Bildarkiv: Fotopumpen.

och Källvik (som **Tjust** och **Gamleby** inte längre anlöpte), dessutom Skeppsgården och en rad platser norr därom. Man hade ändå valt andra avgångsdagar än **Tjust** och **Gamleby**, så något direkt ångbåtskrig var det inte.

Att *Ostkustens* rederi varit väl optimistiskt visade sig ändå efter seglationens slut. Dels hade man bara fått ihop ett aktiekapital av 104 800 kr, medan enbart ångaren kostat 119 000 kr. Utgifterna första året hade varit 21 351 kr, men inseglingen bara givit 18 024 kr. För att reda ut affärerna beslöt man att ändra hemorten till Västervik och förlänga ångarens trad söderut: till Oskarshamn, Borgholm och Kalmar. Turerna till Verkeback och Solstadström upphörde, och det var bara på varannan tur man gick till Helgenäs och varannan till Skeppsgården osv.

I och med detta förlorade *Ostkusten* en hel del av sina gamla trafikuppgifter. År 1903 upphörde man dessutom helt att gå till Helgenäs (men fortsatte att anlöpa Källvik). På hösten samma år trädde rederiet i likvidation, och våren 1904 övertogs ångaren av Nya Ångf AB *Ostkusten*.

Redan sommaren 1908 var det helt slut med *Ostkustens* trafik, och hon såldes till Sandefjord og Tjømes Dampskibs selskab och omdöptes till *Varden*. Hon fick senare andra uppgifter och ägare och fanns kvar

som kustångare i Norge in på 1950-talet.

År 1904 hade också en annan ångare börjat gå till detta område, **Western** (ex **Linköping** ex **Phoenix** ex **Westergötland**).

Hon var byggd 1848 vid Motala Varf i Norrköping för Mariestads Ångfartygsbolag och gick först som **Westergötland** bl a Göteborg-Vänersborg-Lidköping-Mariestad-Kristinehamn-Karlstad. Ångaren tillhörde därefter i mitten av 1860-talet Westgöta Ångbåts AB och gjorde då även populära utfärdsresor till Särö och andra platser vid kusten. År 1869 gick hon sedan reguljärt Göteborg-Uddevalla men såldes året därpå och byggdes helt om vid Motala verkstad, med överbyggnad från för till akter. Hon gick därefter först några år som **Phoenix** Stockholm-Jönköping, sedan som **Linköping** Stockholm-Linköping. På den traden ersattes hon 1903 av ett nybygge med samma namn. Ångaren uthyrdes först av sitt gamla rederi och sattes i trafik Norrköping-Kalmar, via Källvik, Västervik, Verkeback, Oskarshamn och Borgholm under namnet **Western**.

Året därpå, 1905, övertogs ångaren av nybildade Rederi AB Stegelöt i Västervik. Hennes trad ändrades nu till Västervik-Helgenäs-Källvik-Valdemarsvik-Stockholm, och till befälhavare fick hon kapten Kjellmodin. Detta innebar att Helgenäs återfick kusttrafik.

I Stockholm fick **Western** först nöja sig med en tilläggsplats vid Mariahissen på Söder Mälarstrand, medan de andra kustångarna hit hade fått bra platser vid Klara Mälarstrand. Året därefter fick hon dock en något bättre plats, vid Eiraplan på Norr Mälarstrand. Nu annonserade man inte längre tillägg vid Helgenäs och Källvik men gick in till Norrköping på nedvägen.

Till säsongen 1907 fick **Western** en ny befälhavare, August Norberg. Hon inledde säsongen med en del fraktresor. På en av dem skulle hon gå med en last av 400 fat och 600 säckar cement från Visby till Solstadström men grundstötte 28 maj på grundet Marsbådan mellan Kråkelund och Strupö lotsplatser. Kaptenen uppgav att det varit så disigt i dagbräckningen att man inte kunde se utprickningen, och så kom hon fel.

Western fick nu gå upp till Stockholm för plåtbyten och återkom i slutet av juli. Hon insattes först i september åter på reguljära turer till Stockholm, men rederiet verkade vara mycket bräckligt. Det lämnade inte någon rapport om hur länge det fanns kvar, och vad **Western** gjorde de närmast följande åren är oklart. Hon ändrades till en öppen pråm 1911 för Blanka-holms Sågverks AB, motoriserades 1913 och omdöptes då till **Erik**. Hon grundstötte och sjönk i januari 1915 vid Furöns rev.



Western (och i bakgrunden bl a Ostkusten) i Kalmar ca 1904. Vykort.

1900-talets trafik med Tjust och Gamleby

Från början av 1910-talet kan man följa utvecklingen av trafiken med Tjust och Gamleby mycket bättre, genom de verksamhetsberättelser som finns tillgängliga.

De visar att de två samseglande rederierna, Ångf AB Gamleby och Tjusts Nya Ångf AB, hade en god ekonomi, med en nettovinst som fram till första världskriget rörde sig om 5-10 000 kr per år för varje rederi.

Efter en ombyggnad av Tjust vid Oskarshamns mek verkstad 1911 fick hon prova på att också göra en resa Västervik-Visby-Västervik varje sommarvecka. Dessa turer pågick ännu 1916, men sedan var problemen med bränsletillgång för svåra.

Under krigsåren 1917-18 gjorde bägge rederierna ändå enorma vinster, 30 - 50 000 kr på en insegling av upp till 160 - 180 000 kr per år, och detta fortsatte efter kriget, särskilt för Gamleby-bolaget som delade ut upp till 50 % på sitt aktiekapital. Även längre fram var detta rederi det mest vinstgivande, med nettovinster på upp till 20 - 30 000 kr per år, medan de för Tjust var högst 15 - 20 000 kr.

Så kom 1930-talskrisen. För bägge ångarna var frakterna det viktigaste - 70-80 % av de totala intäkterna. Förmodligen kom mycket därav från industrierna i Verkeback, Gunnebo, Gamleby och Västervik - eftersom det bara gick smalspår järnväg till dessa platser var det enklast att skicka gods till Stockholm sjövägen.

Från fraktintäkter på 95-100 000 kr per år 1929-30 för Gamleby hade man 1932 bara intäkter på 60 000 kr, och även om

läget senare stabiliserades till fraktintäkter på 80-85 000 kr var de gyllene åren slut.

År 1933 flyttades tilläggsplatsen i Stockholm för bägge ångarna till Kungsholms-torg vid Norr Mälarstrand.

Båda ångarna hade några gånger råkat ut för smärre grundstötningar. Värst var det kanske 16 december 1934, då Gamleby påseglades av Tjust i Ålsundet öster om Valdemarsvik och fick sättas på grund.

Trots att man bara haft ett överskott på ca 3 000 kr per år beslöt Tjusts Nya Ångfartygs AB ändå att 1935 genomföra en upprustning och modernisering av ångaren Tjust vid Oskarshamns mek verkstad. Detta gick på 25 000 kr.

Trafiken fortsatte därför i gammal stil.

Slutåren

Andra världskriget medförde nya bränsleproblem och kostnadshöjningar, särskilt för Tjust vars trafik gick med förlust varje år 1940-1944. För Gamleby var 1941 första året med underskott. Godstillgången var då 13 % mindre än 1940 och 26 % mindre än 1939. Åren 1942-44 gick däremot med vinst.

Som ett resultat beslöt rederierna om ett närmare samgående om trafiken från 1944. Detta var sista året ångarna gjorde en rundtur till Gunnebo och Verkeback dagen innan man gick upp till Stockholm, men att gå in till Källvik hade man då upphört med.

Efter kriget blev det bara en fråga om år hur länge man kunde fortsätta. År 1945 övertogs aktiemajoriteten i Ångf AB Gamleby av skeppsredaren Joh. Leonard från Landskrona. Man gjorde en förlust på 1818 kr, medan Tjust gav ett överskott på 860 kr till sitt rederi.

År 1946 gick man bara Västervik-Valdemarsvik-Gryt- Stockholm, men anlöpte eventuellt också Oxelösund och Södertälje. Nu gick även Tjust med förlust, och för Gamleby (som måst genomgå en stor och dyrbar reparation av ångpannan och ombyggnad av besättningshytterna) var förlusten 36 555 kr.

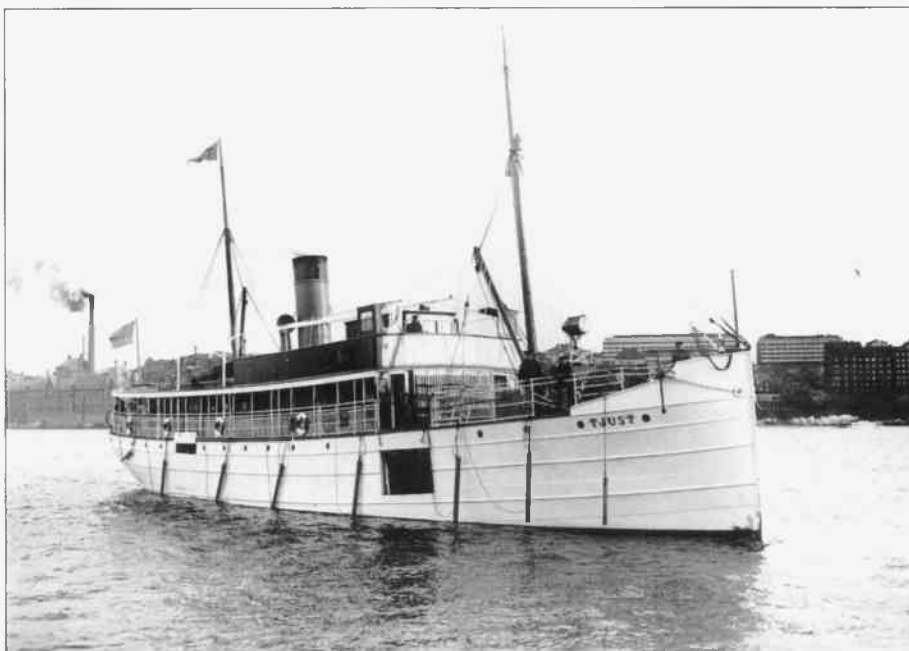
Våren 1947 såldes Tjust för 125 000 kr till skeppsredare Leonard. Man fortsatte dock även detta år med trafik Västervik-Stockholm men nu bara en gång i veckan och bara med en ångare, först med Gamleby men från 19 juni istället med Tjust. Avgångstiden var onsdagar kl 10 från Västervik och lördagar kl 18 från Stockholm.

Tanken var att bägge ångarna därefter skulle flyttas över till öresundstrafik, men Tjust fick istället i december 1948 Rederi AB Vasa-Umeå som ägare. År 1949 började hon turer Vasa-Umeå under nya namnet Korsholm och gick kvar här ännu 1958, men i januari året därpå såldes hon för nedskrotning.

Gamleby hade ju redan under sin västervikstid haft pannproblem. Innan hon



Tjust lämnar av passagerare i Källvik. Foto ca. 1920, Loftahammars Hembygdsförening.



Tjust, i utförandet efter 1935 års ombyggnad, vid Kungsholmstorg i Stockholm. Foto: Erik Holmberg, Sjöhistoriska Muséets arkiv.

kom igång med turer i Sundet på allvar försågs hon därför med motormaskineri

vintern 1948-49, då omdöpt till **Sundsborg**. Hon blev inte långlivad här, låg upp-

lagd i många år och gick till skrot i början av 1957.

Det fanns ändå de som inte gett upp tanken på kusttrafik Västervik-Stockholm. År 1948 insattes här nämligen ångaren **Östkusten** (ex **Österlen** ex **Munkedal**), byggd 1896 på Eriksbergs mek verkstad, med samma avgångstider som 1947 och liksom då med kapten Nils Borgström som befälhavare. Initiativtagare var direktör Gösta Wassgren i Västervik, som försökte samla en del av de intressenter som stod bakom Tjusts Nya Ångfartygs AB bakom ett nytt rederi som skulle kunna kallas Rederi AB Småland.

Östkusten var ju mycket mindre än **Gamleby** och **Tjust** och passade mest för mindre fraktgods, men enligt annonserna tog hon också däckspassagerare. Även ms **Svanevik** annonserade turer på samma trad, med avgång från Västervik på lördagar.

Detta var dock sista året det fanns tidtabellslagd trafik på denna trad. Kusttrafiken till Kalmar och städerna i Blekinge hade upphört långt tidigare, och det var därför en viktig och långvarig sjöfartsepok som nu upphörde. ■

NAUTISKA BÖCKER TILL SALU

Försäljningen går till så att ett **minimipris** har satts på varje bok. Därutöver kan ett **bud** läggas på aktuell bok, varefter den **högstbjudande** erhåller boken. Bud kan endast ges per brev **poststämplat senast den 25 oktober 1998** till:

Bertil Söderberg Gråskärgatan 19 421 59 Västra Frölunda.

Bud inkomna efter detta datum antas ej.

OBS ! Frakt tillkommer varje försändelse OBS !

Sveriges sjöfart, Nilsson, Åsbrink 1921, 540 illustr. 666 sidor	450 kr
Sveriges Rederier. Otto Lybeck 1938, 1087 sidor. skinnband	275
En släkt och dess skepp (Brodinrederierna) Olof Hasslöf	375
Ett rederibolag under 75 år. Trelleborgs Ångf. AB 1870 -1945	180
Rederi Svea (1951)	180
Hallands Ångb. AB 1850 -1950	200
Svenska Lloyd 1869 - 1919	200
Svenska Lloyd 1869 - 1944	180
Tre generationer på sju hav Broströms 1865 - 1965	70
De flytande palatsen (SALs passagerarbåtar) Algot Matsson	100
Sveriges handelsflotta 1913 (Faximilutgåva)	175
Svenskt sjöfolk i krig och fred Band I och II	500
Svenska seglare och motorseglare ("Skutbibeln") Linneband	1500
Dom hade inget val (Västskustfiskarna under kriget)	125
Målarbåtarna Oldsjö, 1967	250
Göteborgs hamn genom tiderna Leo Bonsdorf, 1931	300
Hamnbilder från Göteborg 1981	100
Arvet och framtiden, Karlstads hamn 150 år 1988	125
Prämkanalen i Karlstad, 1988	75
Lindholmens varv 1845 - 1945 (Häftad)	180
Eriksbergs Mek. Verkstad 1853 - 1953	150

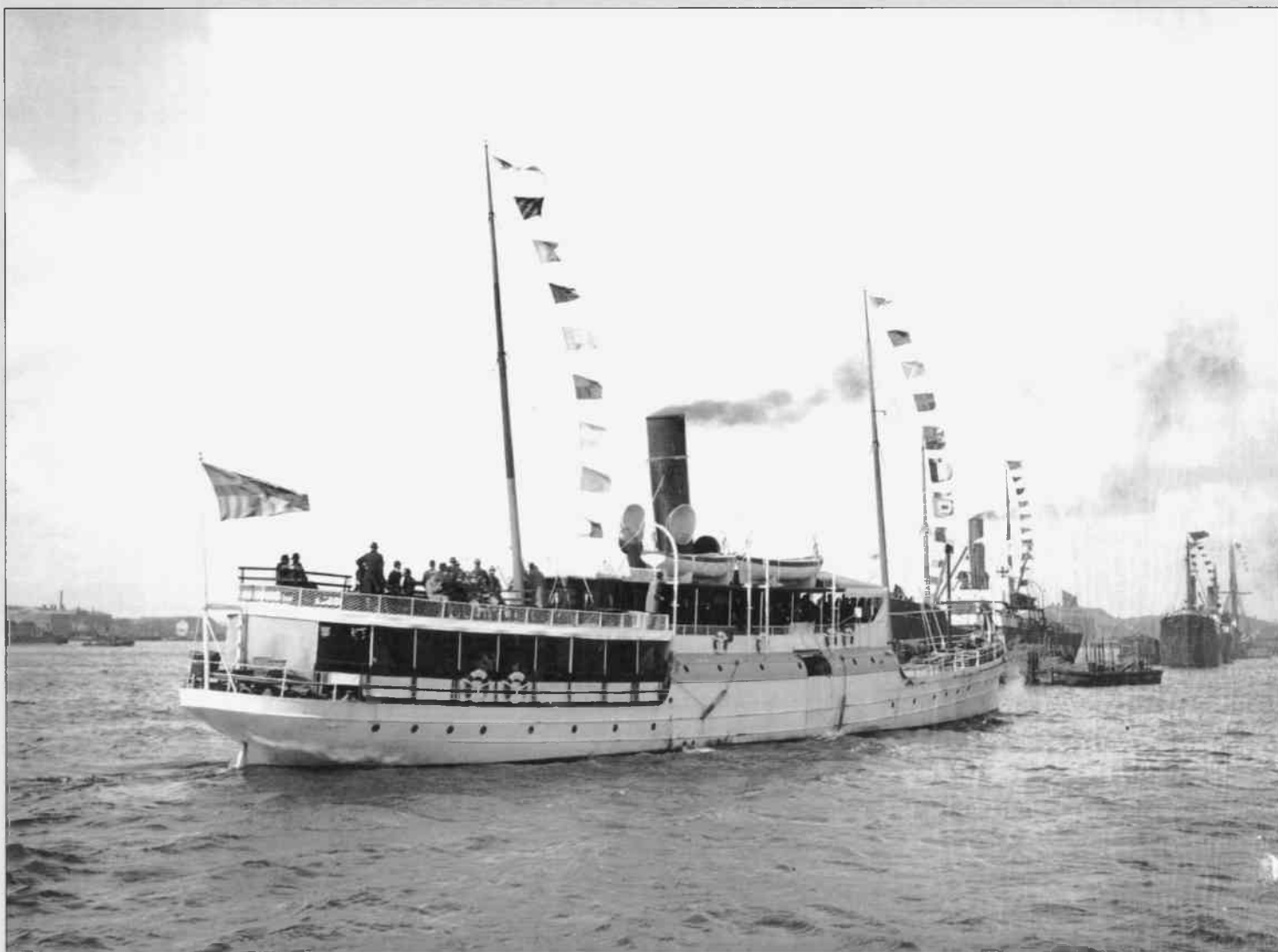
Götaverken 1906 - 1931 (Häftad)	150
Götaverken 1906 - 1936 (Häftad)	150
Götaverken 1938 (Häftad)	125
Götaverken 1947 (Häftad)	125
Götaverken 1841 - 1941 (Häftad)	150
John Olson De stora skeppens redare. Traung, 1946 (Häftad)	175
Från Väneren till Västerhavet. Ahlmarks 1847 - 1947	200
Vägen över Kattegatt, Sessanlinjen 25 år, (Häftad)	200
Resan över Sundet. Red.AB Öresund, 1961 (Häftad)	125
Loggbok från Neptun 1878 - 1970, Fleetlist av B.Fogelberg	175
Walleniusrederierna 1934 - 1984	150
Havets vida arbetsfält, Ångf. AB Bore 1897 - 1972	125

Sveriges Skeppslista

1923,	350 kr
1931 (Saknar pärmar),	180
1937	325
1951, 1953, 1955, 1957	200 kr/st
1960, 1962, 1964, 1970	180 kr/st

Välkommen med ditt bud!

Registersidorna 1101 – 1200



1178 *Lysekil* i Göteborg den 22 maj 1923. Negativarkiv Fotopumpen

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		
1101	S	LOVISA	1876 Bogen, Bohuslän	23	23		1913 pråm Strömstad
1102	S	MARAGARETA	1874 Marum	—	276		dec 1898 förolyckad Landsort
1103	S	CONSTANTIN	1871 Pernau	143	133		1916 pråm Lagerstedt, Stockholm
1104	SS	VESTA	1884 LÅbeck	550	388		1935 upph Oskarshamn
1105	SS	LILY ex CARON	1887 Gävle	371	257		1935 upph Oskarshamn
1106	S	ELMA	1867 Söderhamn	166	147		1903 upph Gullholmen
1107	S	ANDREAS	1876 Boda, Rosl	133	124		1907 pråm Stockholm
1108	S	CONSTANTIN	- Karlstad	117	117		ca 1895 slopad
1109	S	WERMLAND	- fb 83 Tenggrenstorp	92	88		30-10-1915 strandat Hinna rev, vrak
1110	S	VALA	1891 Baggensstaket	28	26		1922 "ligger på sjöbotten nära Utö"
1111	S	JOSEFINA	- fb 87 Baggensstaket	42	30		1945 förstörd, sänkt som brygga
1112	SS	SIRIUS ex Rudy Retzlaff ex FREDRIK	1872 Eckerna	318	231		6.3.1903 strandat Libau, vrak
1113	S	OLGA	1867 Perno	164	150		28.11.1912 strandat Lemland, kond
1114	S	MARIA	1871 Lervik, Rosl	235	224		1901 pråm
1115	S	ORÄDD	1852 Häfverö	223	206		1904 pråm
1116	S	Tienhaara ex MARIA	1893 Rättaregården	108	97		1942 såld Finl förlist 14.10.1942
1117	S	CHARLOTTA	1868 Krogane	170	145		15.11.1899 inkom Hangö, kond
1118	S	FRANS	1877 Norrtelje	445	427		3.12.1896 pass Lizard, ej avhörd 7 omkom
1119	S	JULIUS	1876 Norrtelje	148	141		1906 pråm, Herräng
1120	S	BJÖRN ex ELMA	1882 Björhöfda	172	165		1897 pråm, J & D Berggrens 1910 hos TB
1121	S	AHTO	1882 G Karleby	31	30		1901 upph
1122	SS	Iona ex VIKING ex GERMANIA ex HÖGBO	1864 Nyköping	429	292		1912 såld Ryssland, förlist 1915
1123	S	VENERSBORG	1860 Venersborg	—	149		1897 slopad Sjötorps varv
1124	S	FRAMET	1870 Sundsvall	323	292		21.9.1909 kond efter kollision
1125	S	RAPID	1860 Gävle	120	101		18.11.1897 strandat Reval, vrak
1126	S	THEKLA	1887 Sjötorp	68	58		1947 upph Fittja varv
1127	S	NORDEN	1878 Kungsviken	—	—		1897 såld Hvaler, No
1128	S	INDO	1875 Blekunge, Vätö	268	245		3.9.1905 strandat Kolberg, 8 omkom
1129	S	JULIUS JÅDE ex Steinhagenneuhof	1862 Wismar	328	319		9.10.1902 inbogserad Högmarsö, kond
1132	S	ALMA	1857 Västervik	60	52		29.12.1900 strandat syd Visby, vrak
1133	S	ARAB STEED	1863 Sunderland	688	625		1898 såld No, borta m m o allt dec 1901
1134	S	GEORG & LUDVIG	1851 Burg	284	274		13.9.1896 sjönk Nordsjön, 6 omkom
1135	S	ARTHUR ex Toimi	1871 Björneborg	139	134		1906 pråm
1136	S	Vestervig ex SPORT ex Brödrene	1879 Vikedal	41	34		1899 såld Dk, fanns 1915
1137	S	CONSTANCE ex Auguste Sophie	1866 Rostock	287	276		30.12.1896 strandat Lister, kond
1138	S	THEKLA MARIA	1874 Krogane	192	170		1911 upph Torekov
1139	S	OSCAR	- fb 83 Tenggrenstorp	74	71		1911 anmäld kondemnerad, nedhuggen
1140	S	FRITHIOF	- fb 88 Tenggrenstorp	98	94		1898 avmastad, pråm Wargöns AB
1141	S	HULDA ERIKA ex CARL	1857 Nordamerika	130	123		1906 upph Viken
1142	S	MIRANDA	1858 Grundsunda	139	125		nov 1896 kond i Ystad
1143	S	SAGA	1875 Wärnanäs	320	283		12.2.1895 övergavs, strandat Irland, kond
1144	S	TAPPERHETEN	1864 Sundsvall	175	155		1912 pråm, Lagerstedt, Stockholm
1145	SS	ALGOT ex ULFÅSA	1884 Sjötorp	206	137		1912 såld Finl. förlist 13.7.1921 okänt var
1146	S	DAN	1863 Wärnanäs	268	241		25.12.1895 övergavs Nordsjön, inbogs Newcastle, kond
1147	S	VALDEMAR	1850 Kolboda	105	101		12.5.1905 sjönk Kapelludden, 2 omkom
1148	S	SOFIA LOVISA	1865 Åkerholm	46	38		juli 1910 strandat Hanö
1149	S	AMIE	1838 Arholma	—	199		okt 1894 kond
1150	SS	Theodor ex ÖSTERGÖTLAND	1885 S garn	312	181		1898 såld Reval, ej LR-28

1151	S		ALMA	1874 Hallsta, Rosl	142	135	11.11.1907 koll med ångare, inbogs Köpenhamn, upph Viken
1152	SS		IWAN ex SVEA	1890 Eriksbergs	220	149	18.2.1948 avg Stolpmünde, borta m m o allt
1153	SS	FALKEN ex OSBORNE ex SÖDRA VETTERN ex GULDKROKEN		1891 Jönköping	117	84	27.1.1968 sjönk Kungsholmen, Skm
1154	S		EMMA ex Emma Bauer	1862 Rostock	252	234	1899 pråm, TB
1155	S		WILK ex VIK	1866 Rörvik, Rosl	281	257	2.6.1916 sprang läck, inbogs Stavanger, kond
1156	S		AMALIA ex Amalie	1842 Wismar	221	203	1900 avriggad, pråm
1157	S		SALLY	1843 Bergkvara	126	112	1.12.1898 förlist m m o allt södra Östersjön
1158	S		HOPPET	1878 Gävle	260	233	1933 upph Torekov
1159	S		VESTA ex August und Marie	1863 Rostock	276	254	29.3.1904 förlist vid Furön
1160	S		RICHARD	1848 Stralsund	181	173	1903 pråm Sunds AB
1161	S		CLARA JOSEPHINA	1870 Gävle	241	221	1907 pråm Herrängs gruv
1162	S		HILMA	- fb 94 S Garn	28	23	1941 upph L Edet
1163	S		BRILIANT		42	39	Ej SL-15, 1940 anmäld upphuggen
1164	S		ZENOBIA		26	24	1923 slopad, ligger sjunken
1165	SS		MARIA I ex MARIA	1879 Motala	138	90	1935 såld No
1166	SS	KARL GÖRAN ex ÖSTANVIK ex BOVIK ex ARTHUR ex DALARÖ I ex		1869 Motala	103	70	1958 upph
1167	S		MARY	- Åbo	75	68	1899 pråm
1168	S		HEBE	1876 Sago, Finl	117	113	1894 såld Finl
1169	S		MOLODEZ	1850 Ueckermünde	251	231	1897 upph. Viken
1170	S		AUGUST	1858 Wolgasat	198	180	1897 pråm Axmar jernbruk
1171	SS		STELLA	1889 Oskarshamn	358	262	1899 såld No, sjönk 8.12.1903 Firth of Forth
1172	S		TELEFON ex Juliett Daniel	1869 P Edv Isl	327	313	25.9.1896 övergavs Nordsjön, sjönk
1173	SS		BETTY	1882 Oskarshamn	283	270	21.11.1904 strandat Utlången, vrak
1174	SS		SUNNAN ex ALBREKTSUND	1890 Kockums	232	137	1964 pråm, upph 1971 (sjunken)
1175	SS		FILIP ex EJDERN ex INLAND	1891 Götaverken	164	122	1951 såld statslös, upph Mälarvarvet
1176	SS		KUNG ERIK (ex SOLÖ) ex ST ERIK	1881 Lindholmen	237	162	I fart
1177	SS		VESTKUSTEN	1876 Lindholmen	176	138	1953 upph Köpenhamn
1178	SS		NORDÖLAND ex LYSEKIL	1884 Lindholmen	273	193	1971 upph Ystad
1179	S		CONSTANCE	1876 Bergkvara	52	45	1946 upph
1180	S		NANNA ex Laura ex Therese	1860 Loitz	90	85	1900 såld Finl, pråm 1903 upph 1919
1181	S		LILLY ex Fredsöl	1872 Porsgrund	515	476	2.1.1900 strandat Skagen, vrak
1182	S		GURLI ex Charles Jeanne	1871 Dunkirk	—	355	1896 såld danskt rederi, ej LR eller BV
1183	SS		KLARAN ex PAUL ex KLARAN ex AGNHAMMAR	1883 Öbergs varv	179	130	1938 upph Lödöse varv
1184	SS		Sogn ex SAGA	1874 Gävle	651	472	1902 såld No, upph 1911
1185	SS		Ruhno ex NAJADEN	1886 Lindholmen	444	306	1936 såld Estland, troligen ej reparerad efter hav 1940
1186	SS	SAC ⁷ ex Ampurias ex Severiano ex Santos ex Marumby ex	HALMSTAD	1882 Bergsunds	398	253	1910 såld Brasilien, ej LR-38
1187	S		TRE BRÖDER	1883 Svineviken	31	30	22.8.1902 sjönk i Hanöbukten efter koll med okänd ss
1188	S		KURIR	1878 Oskarshamn	95	83	15.9.1918 sjönk Hornbækbukten
1189	S		AUGUSTA	1894 Halmstad	58	49	25.11.1925 strandat Knudshoved
1190	S		HILDA ex Reform	1846 Stettin	264	235	10.10.1903 strandat Læsö, vrak
1191	S	Anne Dorthe ex Meta ex Elsa ex JOHANNA		1894 Viken	39	32	1919 såld Dk, upph 1969
1192	S		ENGELBREKT	1870 Jernavik	127	111	20.9.1909 övergavs, sjönk Stockholms skärg
1193	S		AMOR	1884 Ekenäs	42	34	1969 upph
1194	S		PETER DICKSON	1859 Hernösand	404	360	30.5.1895 strandat L Karlsö, vrak
1195	S		TORSTEN ex Palus	1846 Aberdeen	41	31	1900 upph
1196	S		PATRIOT ex WIRA ex Thora	1852 Piteå	300	287	16.3.1896 strandat Sturkö, kond
1197	S		SALEM	1869 Sundsvall	280	268	5.9.1902 strandat Rönnskär, Finl, vrak
1198	S		VERE	1857 Sunderland	411	394	1898 upph Torekov
1199	SS	Flaminia ex Sempre Avanti ex PLUTO		1891 Kockums	580	418	1907 såld Italien, ej LR-36
1200	S		CAROLINA ex Elisa Mary	1855 Kingston, Can	606	560	1896 upph Torekov

Slabbkistan

TILL SALU

Del 28 i serien om svensk sjöfart under kriget. "Vita fartyg med röda kors" berättar om den trafik som skedde 1945 med svenska fartyg vilka hämtade lägerfångar till Sverige.

ÖNSKAS KÖPA

"Det hände i väst", "Fartyg i fjord och led", "Neutralitetens pris", "Nautisk krigsdagbok", "Innanför spärren" samt "Utanför spärren" del 1 och 2.

Terje Fredh, Grängsgatan 16, 453 00 Lysekil. Tel: 0523- 611780 (A), 0523-10421 (B) eller fax: 0523- 12003.

SÄLJES

Fartygsfoton, svenska och danska.

Kontakta Jan-Crister Hall
Gryningsvägen 5
231 55 Trelleborg

Möteskalender Västra Kretsen

Lördagen den 7 november:

På kryss med barken European. Medlemmar i KMKV visar diabilder och berättar om resan.

Lördagen den 5 december:

På seglats med s/y Doris Maria Göteborg över Atlanten till Karibien. Föredragshållare är MariAnne Westborg.

Du som aldrig varit i Nakterhuset, rekommenderar vi att komma ner och se våra stora sammlingar. Inte mins det stora biblioteket.

Möteslokal är Nakterhuset, Klippan 5, och tiden kl. 14.00. Nakterhuset hålls öppet varje helgfri tisdag kl. 18.00 – 21.00 och under tiden oktober – mars varje helgfri torsdag kl. 12.00 – 15.00. Telefon och telefonsvarare i Nakterhuset 031-246515 för information.

Kompletteringar till registersidorna

Följande båtar har även haft nedanstående namn:

1015 Christina
1020 Alster
1041 Emil
1061 Tynni
1063 Auto
1071 Dagny, ex Anna
1075 Atalanta
1079 Runeberg
1086 Cleta

Holger Magnusson

2363 Johanna kom till Ronneby 1933 och lades upp. Hon såldes 1935 till Roslagen, men skutan hämtades aldrig. I stället sjönk hon och utgjorde en fin plattform för mete. När hamnen byggdes ut fylldes hon över och blev en del av kajen. Masten hamnade hos värdshuset på Karö, där den blev någon sorts flaggstång. Loggböckerna finns hos Blekinge Sjöfartsmuseum.

Nils Fransson

FOTOARKIVET • Klubb Maritim Västra Kretsen, Göteborg • OFFERT 10

Foton ur Calle Nyströms negativsamling

Kopiorna görs på fotopapper (ej plastpapper) och levereras i formatet 10x15. Pris 9 kr/st plus porto och expeditiionskostnader 15 kr. Betalning vid leveransen. Vid betalning från utlandet tillkommer postgiroavgift på 45:- eller kontant.

OBS BILDERNA LEVERERAS I ORDNING FRÅN LISTAN.

SKUTOR

Ann-Charlotte	Norrköping	7781
Arild	Simrishamn	8610
Baltia	Stockholm	7769
Bardia	Visby	9098
Freja	Västervik	8528
Hagö	Malmö	8107
Nissan	Halmstad	8876

KUSTFARTYG

Divina	Stockholm	8542
Dragon	Norrköping	9018
Fenix	Västervik	9112
Freja	Västervik	8528
Kalmarland	Kalmar	11178
Kalmarsund I	Kalmar	10353
Kalmarsund IX	Kalmar	9757
Laila	Klädesholmen	9748
Lister	Djupeås	8980

Martita	Stockholm	9727
Nova	Norrköping	10399
Tova	Lysekil	9058

MOTORFARTYG (Transare och ex-Transare)

Aegean Reefer (ex Albany)	10458
Alabama	10282
Australic	10575
Bie	8932
Coolangatta	9125
Cooranga	9537
Cortina (ex Goonawarra)	10301
Cumulus	9196
Enaren	9480
Faxen	8816
Glimmaren	8393
Gullmaren	8243
Hallaren	9997
Hjelmaren	8799

Kallisto (ex Indiana)	9699
Kirribilli	9707
Klippan (ex Klipparen)	8024
Klipparen	8024
Klipparen (ex Goonawarra)	10301
Kratos (ro-ro)	11324
Lombardia (ex Barranduna)	8530
Lommaren	9355
Lovö ex Bie, Runn)	8932
Mirrabooka	10212
Nike (ro-ro)	11278
Okiahoma	9071
Parrakoola	10258
Stratus	8990
Vikaren	9518
Vingaren	8114
Waitara	10742

Antal Foton:

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

Namn

Adress

**Sista beställningsdag
31 december 1998**

därefter leverans inom 6-8 veckor



Första ångslupen *Gamleby* i sin senare roll som bogserångaren *Lovisa* i Skellefteå. Foto ur Sjöhistoriska Muséets samlingar.

Lokaltrafiken kring Västervik

Av Arne Sundström

Omkring 1860 hade flera varv lärt sig bygga små och lätt skötta propellerdrivna ångbåtar för lokaltrafik, så kallade ångslupar. Det var i Göteborg och Stockholm de slog igenom, men kort tid därefter kom den första till Gamleby och Västervik.

Första Gamleby

Den 30 mars 1861 berättade nämligen Västerviks Veckoblad att man i Gamleby bildat ett bolag som beställt en sådan ång-

båt vid Djurgårdsvarvet i Stockholm. Detta var ett gammalt och aktat segelfartygsvarv, som nu kortvarigt vågade sig in i den nya branschen. *Gamleby* hade ritats av varvets ingenjör W Rosborg, kunde ta 65 passagerare och hade en maskin om 6 nom.hk. Ångslupen kom ner till Västervik den 3 augusti, förd av initiativtagaren kapten A E Holm.

Gamleby fick nu göra två turer Gamleby-Västervik och åter tisdagar, torsdagar och lördagar. På söndagarna gick den in tidigt på morgonen och gav sig sedan ut på en annonserad lusttur, ibland till Vålningebo, ibland till Loftahammars el-

ler Västrums kyrka. Ångslupen gick också någon gång till exklusiva resmål som Skälö gruvor, Virums Kopparverk och Öre lotsplats.

Fler ångslupar

Trafiken med *Gamleby* gick så bra att några "nitälskande personer" i Västervik år 1866 köpte in ångslupen *Josephina* från Norrköping, troligen ett Lindholmen-bygge från 1860 som först hört hemma i Stockholm. Hon sattes till att börja med in på turer till Gamleby och fick från början av juli också gå till Loftahammar. I augusti lade man till en tur i veckan från Helge-



Samma slup i sin sista roll som bogsermotorfartyget *Fix*. Foto: Gunnar Friberg.

näs i Västra Ed, samtidigt som turerna till Gamleby drogs in.

En ny Gamleby

År 1866 beställde kapten A E Holm en ny **Gamleby** från Oskarshamns mek verkstad. Denna övertog i maj året därpå trafiken Gamleby-Västervik. Hon var 75 fot lång, 13 1/2 fot bred och 4 fot djupgående och hade 12 hästars maskinstyrka, vilket gjorde att man bara behövde knappt två timmar för sträckan Gamleby-Västervik. Nya **Gamleby** var inredd med salonger både förut och akterut, den främre utrustad med kök. Liksom tidigare var A E Holm befälhavare.

Den första **Gamleby** såldes till Skellefteå och sattes som **Lovisa** in i lokaltrafik till Ursviken. Hon tillhörde senare Skellefteå Trafik AB, användes mycket som bogserare och gick för dem till 1922. Året därpå blev **Lovisa** flottningsbåt men kapsejsade 1927 och sjönk. Hon bärgades sedan av Harald och Simon Lundqvist i Stackgrönnan, motoriserades och omdöptes till **Fix**. År 1965 överfördes hon till Lundqvist & Söner Muddrings AB i Uddevalla men utrangerades några år senare och skrotades i Göteborg 1976.

Västerviks andra ångslup **Josephina** blev inte heller gammal här utan såldes våren 1867 till brukspatron A de Maré för insjöturerna vid Ankarsrums bruk som **Undine**. Här fanns hon kvar till 1920-talet.

Första Loftahammar

Josephinas tur till Loftahammar övertogs i juni 1867 av ångslupen **Loftahammar** med maskinisten A Åhman som befälhavare. Vad denna ångslup hade för bakgrund är helt okänt. På söndagarna

gjorde hon ofta utfärder till luststället Grantorpet och Gränsö, där fru Lögdquist ordnade förfriskningar. Från 1868 fick hon också göra turer från Lerboholm i Lofta socken via Sandvik-Vinö-Rätö, liksom fredagsturer från Ed/Helgenäs till Västervik, via Träthult, Bjursundsström och Kålsingsö.

Från 1870 gick **Loftahammar** bara på traden till Loftahammar och Ed. (Lerboholm fick istället 1871 trafik med kustångaren **Tjust**.) Ett nytt resmål blev 1871 Källvik vid Loftahammar. Hemmansägaren A P Andersson i byn Aleglo hade där ordnat en brunnsanläggning med societetssalong och badhus, som snabbt blev välbesökt.

Loftahammar visade sig snart vara för liten och gick här sista året 1874. Den gjorde

enligt anteckningar i Södertälje kanalverks arkiv en tur upp till Stockholm försommaren 1875, kanske för att visa upp sig för någon spekulant, men återvände söderut. Vad det blev av henne är okänt.

Turer till södra Tjust

År 1867 var även startår för ångslupstrafik till södra Tjust. Västerviks Veckoblad omtalade den 29 juni detta år att ångslupen **Figaro** skulle gå med passagerare och gods från Solstadsström till Västervik varje lördagsmorgon och på vägen anlöpa Solstads gruva samt Lindnäs, om signal gavs.

Solstads koppargruva hade börjat brytas redan på 1600-talet. Driften togs upp i större skala 1864 av det engelska gruvbolaget "The Swedish Copper Company" (Ltd)", och det var detta företag som ägde **Figaro**. Befälhavare på denna ångslup, om vilken inget mer är känt och vars huvuduppgift var att assistera fartyg i hamnen vid gruvan, var Sven Petter Svensson i Solstadsström, kallad "Ångbåts-Sven". Turerna med **Figaro** till Västervik annonserades bara 1867, men ångslupen fanns kvar här till hösten 1877. Då hade gruvdriften lagts ner, och **Figaro** bjöds ut på auktion.

Efter försöket med **Figaro** låg trafiken till södra Tjust nere några år, men år 1870 satte baron Raab på Helgerum in ångslupen **Helgerum** på turer från Helgerum och Åkerholm till Västervik. Turerna med **Helgerum** upphörde dock på sensommaren 1871, och slupen såldes kort därefter till Ångslupsbolaget Näcken i Norrköping och omdöptes till **Näcken**. År 1874 övertogs hon av Norrköpings bomullsväveribolag, och vad som sedan hände är okänt.

Nya ångslupar i Västervik

1867 års **Gamleby** såldes 1875 till Luleå. Där gjorde hon först någon tur under sitt



1867 års **Gamleby** som bogserbåten *Kelo* i Martinniemi 20 juli 1970. Foto: J R Boman.

gamla namn men döptes sedan om till **Frey** och användes mest som bogserbåt. År 1891 övertogs hon av Munksunds Sågverks AB och hade sedan flera andra ägare innan hon i början av 1920-talet såldes till Raahe Oy för användning vid Martinniemi såg i Finland. Här fick ångaren heta **Kelo** och fanns kvar som sådan till hösten 1970, då hon såldes för att bli lustfartyg med sitt tidigare namn **Frey**, motoriserad och med ett helt nytt yttre.

Som efterträdare i den lokala trafiken Gamleby-Västervik anskaffade ett bolag med C J Rydström i Västervik i spetsen den nya, snabbgående ångslupen **Najaden** från Motala mek verkstad. Hon började 28 maj 1875 gå mellan Gamleby och Västervik varje vardag. Två dagar i veckan gick hon också in till Almvik, om man gav signal med flaggning från lastbryggan där.

År 1875 fick också den första **Loftahammar** en ersättare, den vackra ångslupen **Syrsan** som Helgenäs Ångfartygs AB låtit bygga vid Oskarshamns mek verkstad. Hon hade fått sitt namn efter fjärden upp till Helgenäs, var 80 fot lång och 14 fot bred och kunde ta en last av ca 700 centner med 4 1/2 fots djupgående. Maskinen var en compoundångmaskin om 20 nom. hks kraft, som gav en fart av ca 9 knop. Första åren gick **Syrsan** både från Loftahammar och Ed/Helgenäs till Västervik, men det märktes på turlistan att trafiken till Ed var den viktigaste.

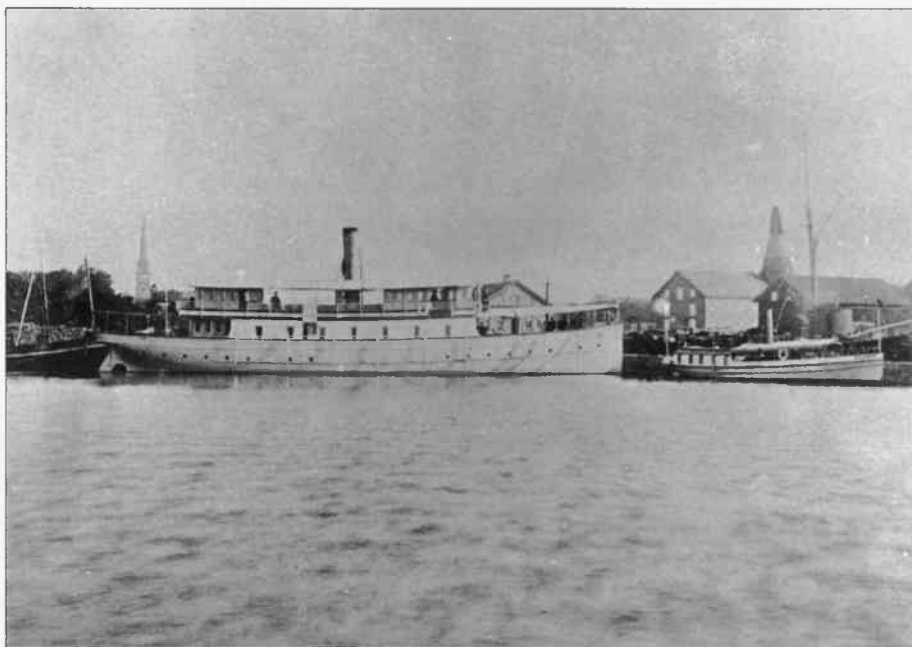
För trafiken till Källvik och Loftahammar bildades därför 1 mars 1876 ett nytt rederi, Loftahammar Ångbåts AB, som beställde en ny **Loftahammar**, också den vid Oskarshamns mek verkstad. Hon gjorde från april 1878 turer Loftahammar-Källvik-Västervik flera gånger i veckan, särskilt under badsäsongen. Badet i Källvik utökades nämligen detta år med Nya Hotellet och flera villor av doktor Emil Ekberg, som övertagit rörelsen.

Syrsan koncentrerade sig istället helt på turer från Helgenäs, men detta visade sig inte vara någon lönande affär för den rätt stora ångslupen. Våren 1881 hölls extra bolagsstämma för att diskutera ett förslag att anskaffa en annan, mer lämplig ångbåt, men det blev inget av detta. **Syrsan** fortsatte ändå gå på linjen Helgenäs-Västervik till 3 juni 1882 och såldes sedan till Ryssland.

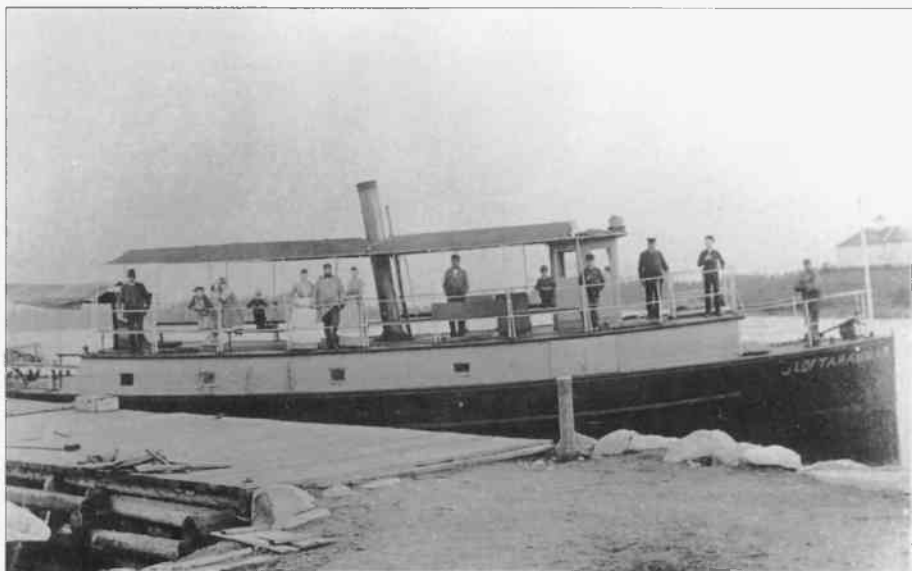
Nygammal ångare till södra Tjust

År 1878 fick södra Tjust åter lokal ångbåts- trafik till Västervik. I maj detta år bildades nämligen Ångbåts AB Westervik-Misterhult, som köpte in ångaren **Thorsbyfjärd** från Stockholm, döpte om den till **Tärnan** och lät den göra turer Solstadström-Västervik via Flivik, Lindnäs och Skaflet.

Denna ångare/ångslup var byggd 1863 vid Bergsunds mek verkstad i Stockholm



Västerås hamn 1888 med nybyggda mälaringaren **Vesterås** och ångslupen **Najaden**, som då gick till Elba. Foto från författaren.



Loftahammar av år 1878 i ursprungligt skick vid Sandbyhov. Foto från Loftahammar Hembygdsförening.

under namnet **Dalarne** för trafik på Strömsholms kanal. Hon var 61,6 fot lång, 14,5 fot bred och 7 fot djupgående och hade en 15 hästars maskin. Under däck fanns försalong och kök, lastrum och en aktersalong.

Tärnans rederi drabbades dock av flera motgångar, och efter 1880 års trafiksäsong (som avbröts redan 3 juli) beslöt man att försöka sälja **Tärnan**. En auktion hölls 17 september, men inkomna anbud ansågs för låga. I november samma år råkade man ut för ännu ett problem. I samband med en storm slet sig **Tärnan** i Västerviks hamn, där hon legat upplagd, och började läcka in så mycket vatten att aktern vattenfylldes.

Ångaren togs sedan upp på stadens varv, och i mars 1881 utbjöds hon till salu "under hand till billigt pris". Det verkar ändå inte som om några hugade spekulanter

anmälde sig, och vad som sedan hände **Tärnan** är okänt. Rederiet gick i varje fall omkull, och trafiken upphörde.

Nya tag när Västervik fått järnväg

År 1879 fick Gamleby och Västervik järnväg, visserligen bara smalspårig, genom att banan Åtvidaberg-Bersbo förlängdes hit ner. Den 7 augusti detta år gick den första tågresan med inbjudna Gamleby-Västervik, och därefter fanns det inte något trafikunderlag för ångslupsturer här.

Najaden fortsatte i alla fall säsongen ut men såldes sedan i april 1880 för 10 000 kr till en herr Lindner i Söderköping och 1883 vidare till Adolf Pettersson i Stockholm. Hon fick till en början behålla sitt namn. År 1888 gick **Najaden** i Mälaren mellan



Stegsund kort efter ankomsten till Västervik 1902. Foto ur Hans Bromées samling, Sjöhistoriska Muséet.

Västerås och ön Elba men omdöptes samma år till **Sylfid** och för trafik Stockholm-Nockeby-Fogelängen. År 1891 såldes **Sylfid** till Ångslupsbolaget Sylfid i Hudiksvall för trafik till Iggesund, där hon gick till 1930 och därefter såldes till Stockholm, för att senare skrotas.

Efter **Syrsans** försäljning fick ångslupen **Loftahammar** från sommaren 1882 gå till Västervik från både Loftahammar och Helgenäs.

1880-talet var en kristid för Källviks brunn och bad, särskilt efter Ekbergs död 1887, men olika lokala intressenter ingrep för att åter få fart på verksamheten. Helgenäs, dit det 1889 drogs en lokal järnväg från Eds bruk för transporter av brukets produkter, expanderade istället.

Den stora tillväxten skedde ändå i södra Tjust. Initiativtagare var konsul Gustaf Emil Broms, som från 1881 ägde en trävarurörelse i Gamleby och 1888 byggde upp ett sågverk i Blankaholm. För transporterna dit lät Broms bygga bogserbåtarna **Ran** i Stockholm 1885 och **Tor** i Oskarshamn 1887.

År 1889 började han också reguljär trafik från Blankaholm via Solstadström och Lindnäs till Västervik varje lördag med **Ran** eller **Tor**. Turerna fortsatte till och med 1898, från 1892 via Hålvik istället för Lindnäs. **Tor** såldes 1899 till Percy Tham i Oxelösund och omdöptes till **Oxelösund**, och **Ran** fick sedan Ankarsrums bruk som ny ägare.

Turer till södra Tjust efter sekelskiftet

Trafiken från orterna i södra Tjust till Västervik sköttes vid sekelskiftet bara med Oskarshamns kustångare, vilket skildras på annat håll.

År 1901 gjordes ett litet försök att få igång egen trafik, genom att kapten Gust. Andersson i Verkebacken då lät bygga ångslupen **Silva** på Västerviks mek verk-

stad. Hon var inte stor, bara 50 fot lång och 11 fot bred och försedd med en maskin om ca 10 hk, och var mest avsedd för bogsering men skulle också göra turer kring Verkebacken. **Silva** såldes dock redan efter några år och hamnade sedan som flottningsbåt i Värmland.

På hösten 1904 började emellertid ångslupen **Emma**, byggd 1884 i Oskarshamn, som reparerats och byggts om grundligt, göra regelbundna turer i södra skärgården. Hon hade tidigare mest använts för lustturer och gick också i mitten av 90-talet i trafik vid Söderköping. **Emma** tillhörde nu storredaren Gustaf Ideströms sterbhus och insattes med kapten August Norberg som befälhavare på turerna både Solstadström-Västervik via Blankaholms såg, Flivik, Lindnäs och Skaftet och Klintemåla-Vinö-Västervik via Älö och Skaftet.

Kort därefter började även ångaren **Skärgården** turer till södra Tjust. Hennes trafikområde gick ända ner till Oskars-

hamn och tas därför upp i en annan artikel. Här får det räcka med att **Skärgården** 9 maj 1905 började gå Klintemåla-Västervik, via Hamborg och Yxnevik, två gånger i veckan. Året därpå började ångaren också anlöpa Älö och Lövvik på resorna till och från Västervik.

En följd av detta var att **Emma** från 1906 inte gick ända ner till Klintemåla, men hon anlöpte istället från 1907 även Långö, Åldersback och Händelö och från 1911 Skälö och Hålvik. Från 1913 började hon också gå till norra skärgården, mer därom nedan, och gick då inte längre ned i södra Tjust än till Skaftet och Hamborg.

År 1915-16 trafikerade **Emma** åter bara södra Tjust och gick då till Skaftet och Hamborg. Ägare var nu W Schiller m fl i Västervik. Hon såldes därefter 1917 till Gustafsfors Fabriker vid Dalslands kanal, och hennes fortsatta öden har ju Robin Holmstedt berättat om i Läns pumpen 1996:4.

En viss trafik till södra skärgården sköttes därefter 1917-1918 av **Maria**, som tidigare gått i norra Tjust, men upphörde sedan helt.

Trafiken till norra Tjust

Sommaren 1901 fick styrelsen för Loftahammars Ångbåts AB erbjudande att köpa in en större ångbåt än **Loftahammar** för sin trafik. Det var den 11 fot längre **Stegsund**, byggd 1899 i Gävle för Stockholm-Vaxholms Rederi AB som blivit överflödigt på sin ursprungliga trad efter det hårda "ångbåtskriget" där.

Styrelsen nappade på förslaget, och på en extra bolagsstämma i mitten av september 1901 gav också rederiets aktieägare klartecken för köpet som avslutades i början av oktober. Man hade fått betala om-



Maria, Ran och Stegsund vid Sandbyhov 1903. Foto: J F Norling, ur Hans Bromées samling, Sjöhistoriska Muséet.



Ångaren *Loftahammar* gick ett tag med namnet *Åsunden*. Fotoarkiv: Fotopumpen.

kring 25 000 kr för ångaren, ett avsevärt lägre belopp än vad *Stegsund* kostat som ny men ändå en stor summa att få fram.

En fråga som tydligen inte diskuterades särskilt mycket var vad den nyinköpta ångaren nu skulle heta. *Stegsund* fick i varje fall behålla sitt gamla namn. Ett skäl till detta var kanske att det inne i Västervik ligger slottsruinen Stegeholm, och även om sundet förbi ruinen inte brukade kallas *Stegsund* så var ångarens namn inte alltför tokigt.

I början av februari 1902 sålde man så *Loftahammar* till ett konsortium för trafik på sjön Åsunden, en del av Kinda kanal, där hon fick heta *Åsunden*. Hon fick ändå sköta turerna från Helgenäs och Loftahammar till Västervik hela våren 1902 och kallades då i annonserna för "ångaren *Stegsund* (fd *Loftahammar*)". Frågan är om ångaren också fått detta inofficiella namn på målat! Innan hon sattes i trafik på sin nya trad moderniserades hon vid Johansson & Lindroths snickerifabrik vid Linköping.

Åsunden omdöptes redan 1903 till *Turist* men fortsatte att gå på Åsunden till 1912, då hon såldes till Ronneby Ångslups

AB och blev deras kanske finaste ångslup. Hon gick till skrot 1934.

Den 3 juni 1902 insattes så den riktiga *Stegsund* i trafik, med 2-3 turer i veckan till och från Loftahammar och Källvik till Västervik och en tur Helgenäs-Västervik och åter.

Året därpå lät skepparen Ernst Andersson också ångslupen *Maria* gå på samma trader, inte som konkurrent utan som komplement. Hon gjorde också tidiga onsdags-turer från Ytterby brygga. Denna ångslup var byggd i Oskarshamn 1882 som *Götha* för konsul Philipsson i Norrköping, användes sedan av Norrköpings Träförädlings AB. Hon insattes 1902 som passagerarbåt till Lindö som *Maria* och inköptes nu till Västervik av ett partrederi.

Sommaren 1904 fick *Stegsund* också gå ända upp till Skeppsgården och Askö varv i Östra Ed, men denna trafik pågick bara detta år.

År 1908 började ännu en passagerarbåt, ångslupen *Kurir*, göra turer till norra Tjust. Hon var en rätt liten ångslup, byggd vid Oskarshamns mek verkstad 1879 som *Framåt* för trafik på Långsjön innanför Västervik. Hon köptes nu av intressenter i

Västervik.

Kurir fick ta upp den sedan 1869 nedlagda lokaltrafiken mellan Lerboholm i Lofta socken och Västervik, via Vinö och Lilla Rätö, med kapten August Norberg som befälhavare. Hon hade inte tillräckligt lastutrymme, men man försökte bättra upp det med en bogserad präm. Turerna fortsatte 1909, och ångslupen övertogs i augusti detta år av rederiet AB Gudingen.

Rederiets ekonomi var aldrig särskilt god, och i styrelseberättelsen för 1912 omtalades att verksamheten gått med ganska stor förlust. Som skäl angavs höjda kolpriser, en regnig eftersommar och osund konkurrens från privata motorbåtar, som till och med fått förmånliga lån av hushållningssällskapet och staten.

Första motorbåtarna

I handlingar från fartygsinspektörerna framgår att det vid denna tid fanns sex motorbåtar i Västervik med passagerarcertifikat: *Anna*, *Delphin*, *Disa*, *Saga*, *Thor* och *Togo*.

Som motdrag beslöt AB Gudingen att motorisera *Kurir*, som år 1911 fått kapten

G A Thörnqvist till ny befälhavare. Hon fick våren 1913 en 2-cylinders 20 hk motor från Bröderna Nilsson & Co:s mek verkstad i Västervik men kom igång först 15 augusti.

Konkurrensen från de små motorbåtarna fortsatte ändå och ekonomin blev sämre och sämre. År 1915 beslöt man därför att sälja **Kurir**, men det var inte så lätt. Hon fick därför fortsätta gå till Lerboholm tills hösten 1916 men övertogs sedan till NVHJ som satte in henne på Storsjön i närheten som passbåt till tågen.

Omkring 1930 blev hon **Ramunder** i Söderköping och ombyggdes ungefär 10 år senare till Holmens Bruks bogserbåt **Holmen X**.

Västerviks Ångslups AB

Utöver dessa rederier fanns i Västervik ett Västerviks Ångslups AB, som bildats 15 oktober 1907 av åtta västerviksbor för att med ångslupen **Neptun** och andra ångslupar och pråmar "idka transport af gods och passagerare samt bogsering inom Västerviks tulldistrikt". Någon reguljär skärgårdstrafik började man dock aldrig.

Neptun hade visserligen passagerarcertifikat men var mest en bogserbåt och användes liksom sin efterträdare **Thor**, som nybyggdes vid Oskarshamns mek verkstad 1914, för pråmtransport av ved och virke till olika trävaruföretag och annan bogsering. År 1919 förvärfvade rederiet också en andra bogserbåt, **Ejo**, ursprungligen byggd vid Göteborgs mek verkstad 1902 för herrarna Eriksson, Johansson och Olsson i Linköping och insatt i passagerartrafik på Roxen.

Västerviks Ångslups AB skötte alltså aldrig några passagerarturer i Tjust, men rederiets namn gör att det ändå får vara med i denna artikel.



Kurir i sin senare roll som trafikbåt på Storsjön vid Ankarsrum.

Loftahammarsturer på 10-talet

År 1913 hade kapten Edvard Ljunggren fått lämna posten som befälhavare på **Stegsund** till kapten G A Thörnqvist. Han övertog istället själv ångaren **Emma** och gick med henne både till södra skärgården och till Helgenäs och Loftahammar, dit det alltså gick tre ångare detta år. 1914 gick **Emma** bara till Helgenäs i norra skärgården, och året därpå nöjde han sig med turerna i södra skärgården.

Maria fortsatte med sin trafik ännu 1918 men såldes på hösten till Båt AB Ekängen i Linköping för trafik därifrån ut till Ekängen. Detta bolag lät motorisera henne 1921 med en 30 hk Elwe-motor från Svenska Maskinverken. Omkring 1930 såldes hon till Karl Björk i Broby vid Ludvika, där hon gick som motorpråmen **Broby** på sjön Väsman, tills hon skrotades 1937.

Ångaren **Stegsund** skötte den följande

tiden ensam linjerna mellan Helgenäs och Loftahammar och Västervik.

För att klara de ökade uppgifterna togs hon veckan före julafton 1919 in på Västerviks varv, som satte igång med en genomgripande ombyggnad av ångaren. Redan omkring 1910 hade **Stegsund** fått fasta däckssidor, med små runda ventiler, men nu var det dags för en hel omgestaltning. Hon förlängdes fem spantdistanser och ökade därmed i längd från 21,56 meter till 24,48 meter. 16 skrovplåtar byttes också ut.

Ångaren fick vidare nya maskinist- och expeditionshytter, nytt kök och ny mäss, och man flyttade upp styr- och karthyttan på övre däck och ordnade till nya salonger. I slutet av maj 1920 var ombyggnaden klar.

Nytt konkurrensförsök utan framgång

Samtidigt satt företrädare för ett nytt rederi och förhandlade om inköp av en annan ångare nere i Göteborg. Det var Ångbåts AB Syrsan, som hade byggmästare J H Larsson i ledningen och Västra Ed som hemort. Den 21 april 1920 gjorde rederiet upp med Trafik AB Arendal om att för 33 000 kr inköpa dess ångare **Arendal**, som var 21,75 meter lång och fick föra 125 passagerare.

Hon var byggd som **Svea** vid Göteborgs mek. verkstad 1888 för handlanden Teodor Traung i Arvika, som använde ångaren på traden Arvika-Säffle. Från 1909 gick hon sedan Göteborgs hamn-Arendal som **Arendal**.

Efter viss ombyggnad på Lindholmens varv insattes ångaren under nya namnet **Eden** på tre linjer. En tur i veckan gick från Solstadström i södra skärgården till Västervik, en från Helgenäs och en från Loftahammar.

Ångaren **Eden** var dock otursförföljd



Maria troligen vid Källvik. Foto från Arne Sundström.

och gick inte ens hela denna sommar. Den 6 augusti gick hon på fel sida om en slätprick vid passagen genom den smala men utprickade Bjursundsströmmen och gick på grund i det sk "Käringhälet". Hela för rummet vattenfylldes. Det var ångarens styrman som stod till rors, och man hade inte assurerat lasten, som bestod av ett stort parti socker, 45 säckar cement, 500 kg salt m m.

Ångaren bärgades visserligen men kom inte mer i trafik. Istället lades **Eden** upp och såldes därefter den 19 april 1923 till järnhandlaren Edv. Holmgren och kapten Westerlund, ledande i styrelsen för Trafik AB Östhammars Skärgård. Hon skulle ersätta rederiets tidigare ångare **Najad**, och **Eden** fick också överta dess turer från Hallstavik till Östhammar och ner till Stockholm. Aktieägarna godtog dock inte affären. Holmgren och Westerlund fick istället själva stå som ägare till ångaren, som i juli 1923 döptes om till **Väddö Kanal**.

Detta blev dock inte långvarigt. Hon fick sedan några år Mälaren som trafikområde under namnen **Sandviken** och **Skokloster**, kom därefter till Linköping som **Roxen** och till Norrköping som **Sanden** men gjordes slutligen till lastmotorfartyget **Broxvik**, som fanns kvar in på 1960-talet och slutligen skrotades vid Österskär.

Slut på de goda tiderna

Ångaren **Stegsund** ökade 1920 sin trafik till två resor i veckan Helgenäs-Västervik t o r och tre turer Loftahammar-Västervik t o r, men 1922 minskade man Helgenästurerna till en i veckan.

I slutet av 1920-talet upphörde de goda tiderna definitivt. Ett skäl var att Östgöta Lantmäns Centralförening gick omkull, varefter de enskilda kvarnarna valde att frakta mer och mer av sitt gods på annat sätt. En motorbåt hade också börjat göra regelbundna passagerarturer samma dagar som **Stegsund**, och affärsmännen i Loftahammar tog sina varor från Västervik med bil.

På bolagsstämman 2 mars 1932 beslöt man sedan att Loftahammars Ångbåts AB skulle upplösas. Som ägare till **Stegsund** tillträdde ett partrederi med Karl Konrad Sköld Johansson i spetsen. Från detta år gick man inte längre till Helgenäs, men i övrigt fortsatte ångaren ändå sina turer, fortfarande med kapten G A Thörnqvist som befälhavare, i varje fall t o m 1936. Året därpå hade hon fortfarande certifikat men annonserade inga turer i lokalpressen.

Ett skäl till att **Stegsunds** ägare gav upp var kanske att Västerviks stora bogserångare **Västervik** 1936 började populära tvåtimmarsresor ut i skärgården lördagar och söndagar.

År 1937 trafikerades Loftahammar istället reguljärt av motorbåten **Gustaf**, som G A Thörnqvist köpt in från Norrköping.



Svea, som sedan blev Arendal i Göteborg och Eden i Västervik o.s.v., i sin ursprungliga hemma hamn, Arvika. Foto ur författarens samling.



Ångaren Eden (ex Arendal). Foto från Sjöhistoriska Muséet.

Hon var inte stor, bara 12 meter lång och 2,59 meter bred vilket gjorde att hon endast fick ta 37 passagerare. **Gustaf** var från början en ångslup, som byggts vid Söderströms mek verkstad i Norrköping 1906 och lär ha trafikerat Västerviks skärgård 1914 eller 1915. År 1920 tillhörde hon Gust. Adolfsson i Norrköping, försågs 1923 med en 4-cyl bensinmotor från Pentaverken och fanns kvar där till 1936.

G A Thörnqvist ägde henne till 1942, varefter **Gustaf** övertogs av Edvin Carlson, Bilservice, i Linköping. Hon skrotades i mars 1944 vid Georg Johanssons Båtvarv i Hjulbro.

Stegsunds slut

Stegsund slumpades den 15 januari 1938 bort till maskinisten Oscar Martin Ekström, bosatt på fastigheten Engelholm 2

utanför Norrköping, för 4 000 kr. Han hade redan i början av januari 1937 bestämt sig för att ta upp den nedlagda ångbåts-trafiken längs södra Bråviken och funderade först att överta den utrangerade ångaren **Strengnäs Trafik**, men den krävde bl a pannlättning för att få certifikat.

Nu satte Martin Ekström in sitt förvärv **Stegsund** på lördagsturer Norrköping-Arkösund t o r via Säter, Kvarsebo, Mauritzberg, Gränsö, Hästö och Arkö. I övrigt användes ångaren, som alltså fått behålla sitt gamla namn, för en del lustresor sommaren 1938. Hon var nog ändå i minsta laget och saknade dessutom en riktig matsal.

Ekström sålde därför 3 februari 1939 ångaren till Aarhus-Samsø Dampskibsselskab A/S i Danmark och inköpte istället Rederi AB Mälartrafiks gamla ångare **Gunhild**, som 1939 övertog turerna på



Bogserångaren **Thor I** Västerвик efter ombyggnaden 1917 då styrhytten flyttades upp. Bildarkiv: Fotopumpen.



Sista ångslupen **Thor** omkring 1950. Kallades "Stål-Thor" till skillnad mot föregångaren "Trä-Thor", som blev vrak och finns vid Nyslått på Källvikssidan av Vivassen. Foto från Loftahammars Hembygdsförening.

Bråviken, nu förlängda till Gryt. Hennes fortsatta öden berättade jag om i Läns-pumpen 1996:3.

Köpet av **Stegsund** blev aldrig inregistrerat i det danska fartygsregistret. Enligt Frederik Frederichsen i Lyngby berodde detta på att man först tog ångaren till Svendborg Skibsværft för en stor ombyggnad och modernisering. Troligen planerade rederiet att därvid motorisera henne, men så kom kriget.

Man stoppade därför allt arbete och lade istället upp **Stegsund**. När tyskarna intog Danmark förstod rederiet att det inte var någon mening att rusta fartyget, och hon såldes därför i december 1940 till skrotfirman Petersen & Albeck i Köpenhamn för upphugning. Först hade man ändå tagit ur ångmaskinen, som nu sattes in i **Gerd**, byggd 1913 i Le Havre som **Honfleur**, som tillhörde A/S Rederiet Anholt i Köpenhamn och skötte gods- och passagerartrafik mellan Köpenhamn och Anholm-Ebeltoft. Maskinen gjorde där tjänst till 1949.

En sista ångslup

En av de motorbåtar som på 1910-talet gick i en mer eller mindre reguljär trafik in till Västerвик var **Thor**. Hon skötte sådana turer mellan 1910 och 1946, de första 30 åren från Trässö med Johan Andersson som skeppare och sedan från Sandbyhov i Loftahammar i sonen Harald Anderssons regi. **Thor** hade fiskebåtsskrov, och under däck fanns en kajuta med plats för ett tiotal passagerare.

Efter andra världskriget övertogs nästan all trafik kring Västerвик av bussar och lastbilar.

Harald Andersson trodde ändå att det skulle gå att locka resenärer till Källvik sjövägen till och från Västerвик, särskilt eftersom kustångarna **Gamleby** och **Tjust** inte längre gick in dit. År 1946 köpte han därför in en liten ångslup, byggd som **Örn** i Oskarshamn 1884 för trafik i Örnköldsvik och sedan omdöpt till **Örn I**. Hon fick nu ta över namnet **Thor** och trafiken Loftahammar-Västerвик, liksom en del lustresor.

Samma år inledde även m/s **Sjö-Bris** lustturer i skärgården och gjorde också vissa resor till Källvik. I början av 1950-talet ordnade Västerviks-Tidningen och Västerвик-Tjustbygdens Turistförening båtutfärder till olika platser, även till Källvik, bl a med motorbåtarna **Bigg** och **Se-ger**. Turerna med ångslupen **Thor** kom därför i skymundan.

Hon fortsatte ändå att gå i trafik till 1955 men blev sedan liggande vid kajen i Loftahammar och sjönk där i januari 1958, delvis nedskrotad. Därmed var det slut för all linjetrafik med ångbåtar i Västerviks skärgård.

Lustresor ut i skärgården blev senare åter populära. Här gick en del år sightseeingbåtarna **Wasaholm** och **Stegholm** och numera **Freden** (ex **Delfin VIII** ex **Sjögull**), men det är en annan historia.

ANNONS ANNON ANNON ANNON ANNON ANNON ANNON ANNON ANNON

Nu kan ni enkelt köpa böcker från Verlag Gert Owe Detlefsen. Jag har blivit agent för förlaget. Gert Owe Detlefsen är ett litet tyskt förlag som ger ut sjöfartsböcker av mycket hög klass. Böckerna får till och med bra recensioner i Båtologen. Och det är inte många kameler som passerar det nålsögat helskinnade.

Aktuellt just nu är t.ex. **Detlefsens Illustriertes Schiffsregister 1998**. Innehåller alla tyska handelsfartyg över 200 bruttoton, d.v.s. cirka 2050 fartyg eftersom även utflaggade är med. Ca 1400 foton rymts inom de 760 sidorna verket omfattar. **Pris 400 kr.**

Eller varför inte **Deutsche Serienfrachter band 1**. Historiken om de tyska seriebyggda handelsfartygen. 148 sidor, 217 foton. **Pris 400 kr.** Band 2 beräknas komma vid skiftet 1998/99.

Skall ni ut på fartygssafari? Glöm då inte bakgrundslitteraturen. I serien **Classic Ships Register** har hittills två band utkommit. **Band 1**. Dänische Schifffahrtsmuseen und Museumsschiffe. Er guide i Danmark. Med tysk och dansk text. **Pris 175 kr.** **Band 2** heter Belgische und Niederländische Schifffahrtsmuseen und Museumsschiffe. Tysk och flamländsk text. **Pris 225 kr.** Skall ni till Tyskland rekommenderas varmt **Veteranen- und Museumsschiffe**. 400 alte Dampfer, Motor- und Segelschiffe. **Pris 490 kr.**

Eller vad sägs om att sitta hemma och njuta av de 250 foton i boken **Damals auf der Unterelbe**. En fotografisk tillbakablick av Arnold Kludas på den tiden, 1950-1970, då det fortfarande fanns vackra lastfartyg. **Pris 350 kr.**

Vill ni veta mer om förlagets övriga utgivning, t.ex. serien om tyska rederier, så skickar jag gärna en broschyr.

Beställ genom att inom en månad efter det att tidningen kommit till dig sända in pengarna till mitt postgirokontonummer 4417602-2. Mottagare är **Lennart Petersson**, Östergatan 178, 261 35 Landskrona. Telefon och fax: 0418-22668.

Glöm inte att ange vilken eller vilka böcker du beställer. Observera att en månad är inte så länge som du tror. Du får boken/böckerna hem i din brevlåda direkt från förlaget efter ytterligare ca två veckor.

I mina priser ingår porto m.m. Det enda jag reserverar mig för är stora valutaförändringar. Om kronan ändrar sig plus/minus 10% t.ex. Beställningar som kommer efter en månad får vänta tills nästa beställning sker.



Frågor och Svar

Redaktör: Jan Johansson

De mystiska ångbåtarna N och O

Varvsfotot i Länsypumpen 1998:2 var inte taget i Oskarshamn utan i Göteborg, närmare bestämt vid Götaverken. Jag känner igen mastkranen och varvsbyggnaden till höger från andra samtida bilder. De två små passagerarbåtarna N och O byggdes också där för myndigheterna i staden Riga år 1911.

Svensk Sjöfartstidning berättade den 10 och 17 oktober 1911 om dessa fartygsbyggen. De var större än vanliga ångslupar, 27,5 meter långa, 6,3 meter breda och 1,7 meter djupgående, vilket gjorde att de kunde ta 200 passagerare. Maskinellt

var de utrustade med en högtrycks komponent-ångmaskin om 200 indikerade hk, och deras ångpannor var försedda med överhettare av Schmidts konstruktion.

Den första av ångbåtarna, N, sjösattes den 7 oktober och O den 14 oktober, och de skulle levereras i mitten av november. Att de fick heta så berodde förmodligen på att staden Riga skaffat en hel serie små ångbåtar med enbokstaviga namn. En närmast föregående, M, hade i varje fall byggts vid Motala verkstad 1906.

Att beställningen denna gång gick till Götaverken hängde nog samman med att varvet samtidigt fått order på en förnämlig isbrytare för

Rigas Börskommitté, vars ryska namn brukar transkriberas **Piotr Weliki** vilket betyder Peter den Store. Det är denna isbrytare som på fotot ligger nästan färdig-

byggd på varvets stapelbädd, varifrån den sjösattes 21 november 1911.

Arne Sundström



Isbrytaren *Peter den store* (*Pjotr Velikij*) på väg in till Galärvarvsdocken 24 januari 1914. Foto: Axel Swinhufoud.



En vacker bild av en okänd galeas i Göta Kanal. Carl Johansson föreslår att det rör sig om *Zeus* av Ullebergshamn, reg nr. 7620. Notera den ovanliga kappen på fördäck. Fotot tillhör Folke Johansson, Hjo.

Två vätternskutor och en lowestoftsskuta

I Länsypumpen 1998:2 efterfrågar Gunnar Hedman namnen på två vätternskutor och en lowestoftsskuta. Skutorna ligger mycket riktigt, som Gunnar också antar, i Hästholmens hamn och året är 1922 – och troligen under en vilodag vid bärgningen av Ss **Per-Brahe**.

Närmast kajen ligger galeasen 938 *Carl-Gustaf* och utanför henne galeasen *Don Carlos*, vilka båda var hemmahörande i Harge och redare var Harald Giöbel.

Per-Gunnar Winnestad

Oidentifierad skuta

Är det någon som vet namnet på skutan som håller på att slussas ned genom Forsviks sluss i Göta kanal?

Stig Larsson/Per-Gunnar Winnestad

Nanna av Donsö

Roger Johansson frågar i förra numret av Länsypumpen (1998:2) efter en skuta från Donsö med namnet **Nanna**. Här kommer lite kortfattade uppgifter om henne.

Nanna var byggd som tremastskonare 1902 av den kände danske skeppsbyggaren Chr. J Ring-Anderesen på dennes varv på Frederikssøen vid Svendborg. **Nanna** hörde hemma i Svendborg fram till 1916 då hon fick Kolding som hemort. Två år senare, alltså 1918, kom hon till Köpenhamn. Den siste danske ägaren var fabrikör Johan Henrik Theodor Demant i Köpenhamn. Han köpte **Nanna** i augusti 1924 och sålde henne omgående till Visby.

Köpare i Sverige var ett partrederi med sex delägare och där huvudredaren, hamnkaptén Nils Friberg, ägde 35% i fartyget.

I juni 1931 meddelas att **Nanna** försetts med en 70 hästkrafters Bolinder-motor.

Ett missöde ägde rum under tiden i Visby. Den 2 april 1934 råkade hon grundstöta vid Husarehus Kal-

holme men drogs loss efter 18 timmar.

Den 14 mars 1935 såldes **Nanna** till Donsö för 32 000 kronor. Köpare var fyra fiskare Lorentsson med en del vardera.. Det var Karl Patrik, Andreas, Axel och Martin Berlin Lorentsson. **Nannas** första befälhavare på Donsö var Axel Wilhelm Nicklasson från Bleket på Tjörn.

Då **Nanna** den 27 maj 1940 befann sig vid Mörby-Långa blev hon rammad på babords sida av vedettbåten 285. **Nanna** klarade sig dock tämligen oskadd.

I april 1941 avyttrades **Nanna** till ett partrederi i Västervik med skeppsredare Axel Hansson som huvudredare. Hansson var då storredare i Västervik och hade under olika rederier ett flertal ångare och motorsegelare. I **Nanna** antecknade han sig för 10/48 delar, vilket var lika mycket som befälhavaren ombord Anders Gustaf Andersson från Mollösund hade. Priset var nu 47 000 kronor.

Redan i oktober 1943 såldes fartyget vidare till Oskarshamn. Huvudredare blev

skeppsredare John Eric Samuelsson som ägde en 1/3 del. Resterande delen ägdes av direktör Gustaf Peter Blomqvist. Kapten Andersson från Mollösund fortsatte som befälhavare. Utöver **Nanna** ägde Samuelsson vid denna tid även skutorna **Svea** och **Titti**. Priset för att **Nanna** flyttade till Oskarshamn var 45 000 kronor.

I september 1947 såldes **Nanna** vidare till direktör Helge Johansson i Ålsten som strax därpå för 130 000 kronor sålde henne vidare till AB Graden i Stockholm. Styrelsen för detta bolag utgjordes av två damer, Annie Sofia Schöningg och Hildur Lundquist.

En del sjöolyckor finns noterade under 1940-talets senare del. Den 20 december 1946 avgick hon från Kristinestad i norra Finland med trä till Köpenhamn. Väl ute på Bottenhavet friskade vinden i till 28 meter per sekund. **Nanna** sprang läck, däckslasten gick över bord men **Nanna** lyckades ta sig in till Härnösand.

Den 1 juni 1948 avgick **Nanna** till Darlowo med last av kol till Örnsköldsvik.

Söder om Utklippan sprang hon läck och fick söka nödhavn i Kalmar där lasten lossades.

Den 8 oktober 1948 kolliderade **Nanna** med **Borgila** i Kalmarsund och fick ovanbordsskador.

Den 21 augusti 1949 strandade **Nanna** vid Drejens Odde då hon var på resa Pateniemi-Kolding med trä.

Nanna såldes exekutivt i Gävle den 12 juli 1950 för 15 005 kronor till Försäkrings AB Hansa i Stockholm, som månaden därefter sålde henne vidare för 21 000 kronor till AB Sturea i Stockholm.

I oktober 1952 såldes **Nanna** till skepparen Erik Karl Olof Johansson i Öds-mål, som lät ändra namnet till **Tora**. Ny hemort blev dock Lidingö.

På resa i svår storm i Östersjön den 18 april 1955 sprang **Tora** läck ONO Bornholm och sjönk. Den sju man starka besättningen räddades av den tyska trälaren **Georg Dimitrov**.

Krister Bång (med stort tack till Tore Olsson)



Två okända ex-trälare insända av Per Karlsson.

Okända ex-trälare

Två okända ex-trälare har varit synliga i Smögen och Kungshamn under sommaren 1997.

Den översta heter **Belone** och den andra är väl en före detta dansk!?

Per Karlsson

Eftersökt ångare

I den svenska långfilmen "Kvinna överbord" från 1941, vilken visades i SVT 1 den 24 juli i år förekommer en ångare vid namn **Ethel** på ca 1 000 ton d.w. som är hemmahörande i Stockholm.

Inledningsscenerna är tagna i Gävle och filmen avslutas i Trelleborg. Jag skulle mycket gärna vilja veta om denna ångare har existerat eller om namnet var fingerat. Om det senare skulle vara fallet – vilket var då hennes verkliga namn?

Hans Carlsson

Jacobsens Plads

Under rubriken "Två frågor" i Länsypumpen 1998:2 frågar Torsten Hagnéus var det danska varvet Jacobsens Plads är beläget. Om det finns fler än ett varv i Danmark som innehar detta namn är jag inte säker på, men det finns åtminstone ett i Troense på södra Fyn som heter Jacobsens Plads.

Arne Cederberg

Kanalfartyg

Jag undrar om det är någon i läsekretsen som känner till historiken bakom de i Kinda hemmahörande kanalfartygen **Gust af Ugglas** (reg.nr. 2701, signal SENL), byggd vid Motala verkstad 1871 och **Jal** (reg.nr. 7032, signal SFAR) byggd vid Andersson & Gustafssons varv i Linköping 1916.

Per-Gunnar Winnestad



En okänd petterssonbåt och dess maskin, en Penta C4 bensinmotor. Foto från Tomas Davidsson.

Pettersson-båt?

Den avbildade båten sägs vara en Pettersson-båt från 1917, som fram till 1935 ägdes av ett rederi i Göteborg (vilket?) och användes för att köra sjöbefäl till och från redde. Därefter såldes hon till Justinus Pettersson, som drev möbelfabrik på Risö söder om Tjörn. Där användes hon till att frakta möbler in till fastlandet. Då andra världskriget bröt ut

och bensinen ransonerades lades båten upp på land på Risö. Den var försedd med fyrcylindrig Penta bensinmotor med beteckningen C4. Motorn, som var konstruerad av Edvard Hubendick, var på 24 hkr och hade 5 liters cylindervolym samt överliggande kamaxel, vilket dessa motorer troligen var ensamma om att ha 1907, då den första motorn av denna typ tillverkades. Motorn som vägde ca 800 kg skruvades



isär och lyftes ur båten. Vissa delar skickades till AB Pentaverken (tidigare Sköfde Mekaniska Verkstad) för att nya ramlager och vevstakslager skulle gjutas. Den sattes aldrig ihop igen, utan lades på möbelfabrikens vind på Risö.

Då kriget drog ut på tiden och båten farit illa på land, brändes denna där den låg på Risö. Motorn flyttades efter många år till ett garage i Rönnäng på Tjörn, där den

återigen blev liggande i flera år. För ett par år sedan fick jag köpa motorn av Justinus son, Kaj Lundgren. Efter att ha legat isärplockad under ca 56 år startades den åter 1997, dock utan båt.

Finns det någon bland läsarna som kan berätta något om båten och dess första ägare – och som kan bekräfta byggnadsåret?

Thomas Davidson



Vad har briggen *Legend* för förflutet? Foto Sigge Bergh.

Brigg

Den norsklagade men svenskägda *Legend* på väg in till Smögen i slutet av mars 1998. Hon lär vara Skandinavien största brigg och har Oslo som hemmahamn. Briggen går i huvudsak med

turister på räkkryssningar och får ta med upp till 270 passagerare.

Finns det någon som kan berätta om fartygets historia?

Sigge Bergh

Vi rättar!

På sidan 25 i föregående nummer högerspalten längst ned föll delar av texten bort. Hela meningen lyder:

I fråga om säkerhetsutrustning har rederiet alltid legat i topp och färjornas bildäck har i enlighet med norska bestämmelser sektionerats med hjälp av olika portarrangemang.



En okänd tysk galeas vid Dannemark. Foto Sigge Bergh.

Tysk på besök

Denna fint renoverade skuta låg vid Dannemark söder om Hamburgsund i maj 1998. Är det möjligen någon som känner igen henne och kan berätta något mer?

Sigge Bergh

OBS!

**Stoppdag för
manus till
Frågor och Svar
6 november 1998**



Gunilla levererades den 19 december 1940 till Rederi AB Tellus i Oskarshamn.

Gunilla från Oskarshamn

Av Krister Bång

Enligt obekräftade uppgifter förde svenska staten i slutet av 1930-talet allvarliga diskussioner med Oskarshamns Varv om byggandet av ubåtar. Varvet var tydligen övertygat om att få denna order och på grund av detta köpte man in plåt till nybyggena. Någon officiell order kom dock aldrig och så stod man där med sin plåt.

Runt om i landet började de mindre varven producera moderna motorseglare. Sölvesborgs Varv, Lödöse Varf och Karlstads Varv var först. Kalmar Varv skulle senare visa sig bli en storproducent.

Oskarshamns Varv hade också tagit fram ett motorseglarkoncept. Hoten mullrade ute i Europa och det satte skärpan på alternativa framdrivningsmöjligheter. Nere i Holland byggdes moderna coast-

ers som både midskepps- och akterbyggen. Lastkapaciteten för dessa var ofta omkring 400 ton.

I januari 1939 meddelade varvet att man fått en order på en motorseglare om 375 ton dw från Rederi AB Tellus i Oskarshamn. Bakom detta rederi dölde sig ingenjör Arthur Wingren.

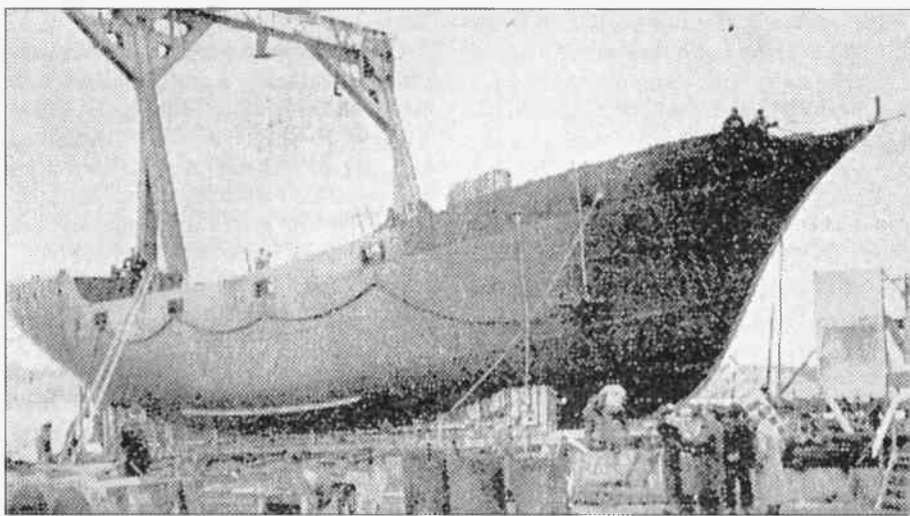
Släkten Wingren

Arthur Wingren tillhörde den välkända skeppsredarsläkten Wingren i Oskarshamn.

Fadern, Olof Wingren, föddes den 20 oktober 1843 i Onslunda i Skåne. Han växte upp i ett folkskollärlarhem. Olof utbildade sig till skomakare men övergav det yrket och gick i stället 1864 till sjöss.

Så småningom blev Olof sjökapten och kom mer eller mindre av en slump till Oskarshamn 1876. Där rådde högkonjunktur och redan efter två år kunde han inköpa briggen **Bazar** från Tyskland vilken han själv förde befälet på. Han slog sig ihop med skeppsredare J. Ingemansson i Mörrum och tillsammans köpte de en fullriggare som fick namnet **Eleonora**. Dessa båda fartyg såldes efter hand och ersattes av en annan fullriggare, **Wangola**. Denna blev i sin tur kondemnerad efter en kollision i Engelska kanalen.

Den 1 januari 1887 startade Olof Wingren sin firma i Oskarshamn. På en konkursauktion kom han över tre segelfartyg som han satte i fart på England. Olof började importera kol därifrån och startade kolhandel hemma i Småland.



Fartygets eleganta skrov görs klart för sjösättning. Tidningsurklipp.

Den 19 januari 1898 bildade Olof Wingren Rederi AB Orion för att bedriva fraktfart med ångfartyg. I bolagsordningen skrevs in att man skulle "bedriva fraktfart på närmare eller avlägsnare farvatten". Under detta bolags verksamhetstid, det avvecklades 1918 då det sista fartyget såldes, ägde man ångarna **Seaton**, **Tekla**, **Mercurius**, **Cairo**, **Orion** och **Ariel**. Dessutom ägde Olof Wingren segelfartygen **Betty**, **Mårten**, **Saga** och **Margareta** under kortare eller längre perioder.

Rederirörelsen återupptogs 1922 då Olof Wingren personligen av Oskarshamns Varv köpte den nybyggda ångaren **Gunnel**. Den överlät han genom gåva 1933 på sönerna Jonny och Ragnar.

År 1927 utökade han flottan genom att från England inköpa ångaren **Yukon** som fick namnet **Torkel**.

Vid 90 års ålder drog sig Olof tillbaka från rederirörelsen och **Torkel** överlämnades som gåva till sonen Arthur. Kol- och vedaffären drev han fram till 95 års ålder.

Han avled den 12 juli 1941 nära 98 år gammal. Olof Wingren var också brittisk vicekonsul i Oskarshamn.

Sonen Arthur föddes i Oskarshamn den 12 februari 1887. Efter praktik vid skeppsvarv i Tyskland och England utbildade han sig till ingenjör och utexaminerades från Chalmers 1911. Därefter fortsatte han praktiken i Tyskland och USA och även vid Finnboda Varf innan han 1915 återvände till Oskarshamn.

År 1918 köpte han tillsammans med några andra oskarshamnsbor Saltviks varv. Senare samma år hade han förvärvat aktiemajoriteten i bolaget. Verksamheten kom i gång och man började bygga skutor. Men som så många varv vid denna tid uppstod snart problem med lönsamheten och 1921 gick varvet i konkurs (läs mer om Saltviks varv på annan plats i denna tidning).

Efter övertagandet av **Torkel** bildade Arthur Rederi AB Tellus den 15 februari 1934. Två år senare inköptes ångaren **Torsten**, vilken emellertid förläste utanför

Vinga i maj 1940.

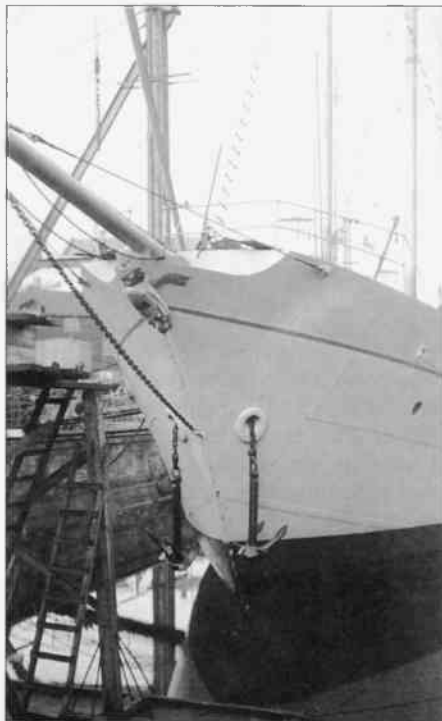
Arthur Wingren var en varm förespråkare för motorsegelare. Han ansåg att utbildning på segelfartyg borde behållas och han ordnade plats för tre elever på **Gunilla**. Arthur Wingren inköpte senare också systerfartyget **Borgila**.

Arthurs intresse för motorsegelare tog sig också uttryck i att han från Sixten Groth i Sjötorp mottog **Baltica** (1940) och från Pukaviks Skeppsvarv **Orion** (1945), **Ariel** (1947) och **Eolus** (1948).

Arthur Wingren avled i mars 1953. Han var då 66 år gammal. Därefter upplöstes Rederi AB Tellus och fartygen såldes.

En modern motorsegelare

Den beställda motorsegelaren var alltså på 375 ton. Fartyget skulle byggas i Lloyds högsta klass med isförstärkning, förses



Galjonsbilden utfördes av Arvid Källström.

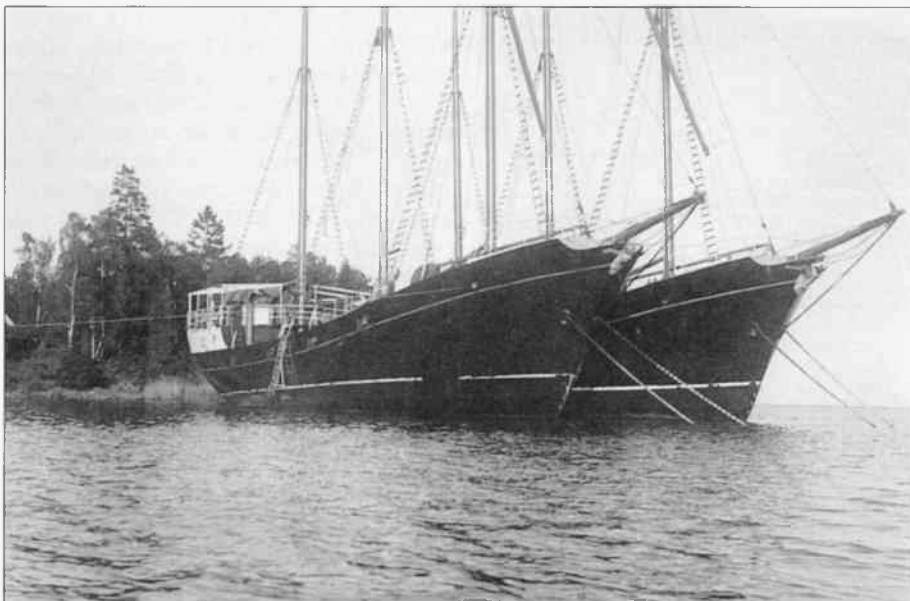
med dubbelbotten och utrustas för nord-sjöfart men även för "avlägsnare" vatten.

Besättningen hade sina utrymmen förut. Akterut i poopen gjordes inredning för befälhavare, styrman och motorskötare. Dessutom salong, kök, WC, dusch- och tvätttrum samt förråd. Fartyget försågs även med centralvärme och elektriskt ljus.

Nybygget riggades med tre master och försågs med clipperstäv, som kom att prydas av en galjonsbild av en kvinna i helfigur (påklädd) utförd av konstnären Arvid Källström i Påskallavik.

Hon utrustades också med en trecylindrig semidiesel av Jönköpings Motorfabriks tillverkning.

Leverans beräknades ske i slutet av 1939. Varvet meddelade samtidigt att man även skulle bygga ett liknande fartyg på spekulation.



Borgila (innerst) och **Gunilla** (ytterst) upplagda vid Granudden i Saltvik 1944. Nu hade skroven målats svarta utan att fartygen varit i gång. Varför? Foto från Anders Björkman.

Från varvets sida var man mycket nöjd med ordern eftersom man därigenom kunde bereda en jämnare sysselsättning för sin personal än att enbart vara hänvisad till reparationsverksamhet.

Den beräknade leveranstiden visade sig vara lite väl optimistiskt tilltagen. Först den 11 maj 1940 kunde fartyget sjösättas. Gudmor var Arthur Wingrens fru, Emely, som gav fartyget namn efter parets dotter, **Gunilla**.

Levereras och läggs upp

Den 19 december 1940 kunde hon levereras till beställaren, Rederi AB Tellus, vid en provtur ut mot Blå Jungfrun. De företagna fartproven visade att fartyget kom upp i över nio knop på lädden. Även seglen provades men vinden var för svag för att man skulle få någon uppfattning om

seglingsförmågan. Efter provturen lades **Gunilla** upp vid Granudden i Saltvik, där även senare systerfartyget **Borgila** anslöt sig. Nybyggnadspriset för **Gunilla** var 135.000 kr.

Våren 1945 tog andra världskriget slut och man började rusta ut **Gunilla**. Hon sattes i fart under juli månad och seglade sedan för Wingrens fram till 1953 då Arthur avled. Änkan och döttrarna ville inte fortsätta rederirörelsen utan **Gunilla** såldes.

Fartyget kommer till Gotland

Damerna erbjöds 300.000 kr för fartyget men lyckades få upp budet till 315.000 kr. Köpare var AB Rob. Myrsten i Slite som övertog henne liggande i torrdocka i Kalmar. Befälhavare ombord blev Nils-Hugo Johansson-Hartle som även under tiden i

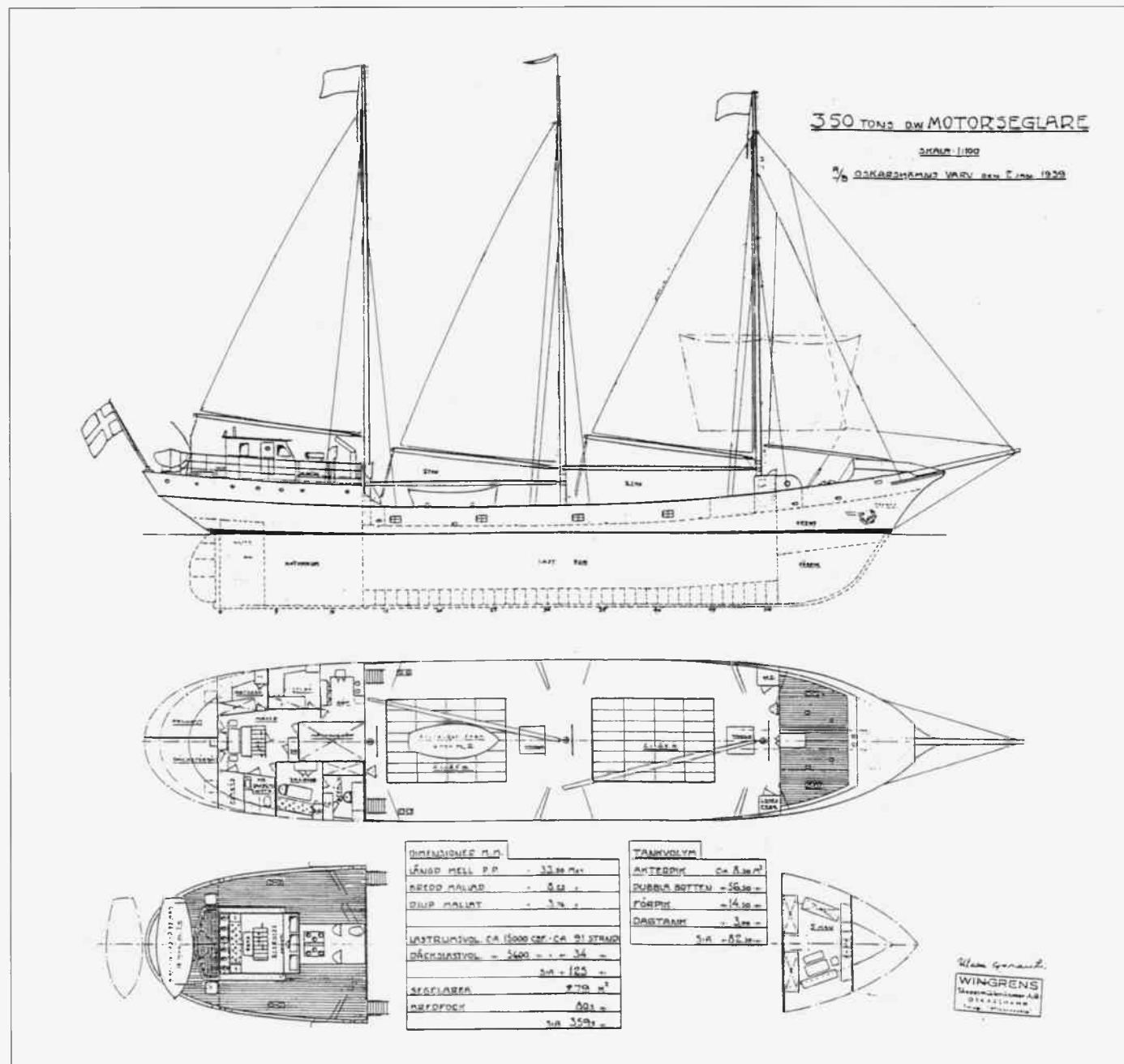
Oskarshamn fört fartyget.

AB Rob. Myrsten bildades i december 1947 under namnet Rederi AB Gaist. Bolagets styrelse bestod, förutom av Robert Myrsten själv, av svärfar Nils Hartzell och frun, Birgitta Myrsten. År 1948 inköpte man ångaren **Forshult**, byggd vid Eriksberg 1918, som man gav namnet **Rauken**. Denna ångare avyttrades i juni 1952.

Rederi AB Gaist bytte i november 1951 namn till AB Rob. Myrsten.

Som framgår av tabellen sysselsattes **Gunilla** huvudsakligen med kalkstenslaster från norra Gotland (Smöjen, Bungenäs, Furilden och Strå) till Oxelösund och Stora Vika. Hon blev det sista fartyget som lastade massaved från Lauterhorn på Färö.

Hon gick också mycket med massaved färdigbuntade från Gotland till Vallvik



Resa	Lastnings- och lossningshamnar	Dagar	Bruttofrakt	Överskott	Anmärkning
1	Bungenäs-Oxelösund	3,25	4008:-	1559:-	
2	Norrköping-Stockholm	3,75	3768:-	663:-	
3	Norrköping-Stockholm	7,25	3602:-	-458:-	storm
4	Bungenäs-Oxelösund	5	3936:-	613:-	dåligt väder
5	Grönhögen-Helsingborg	10,5	4994:-	1041:-	dåligt väder
Fartyget förlängt i Falkenberg varvid lastkapaciteten ökade med ca 100 ton.					
6	Ahr-Oskarshamn	9	4289:-	152:-	
7	Bungenäs-Oskarshamn	9	4334:-	2026:-	
8	Strå-Oxelösund	2	3011:-	2029:-	
9	Ahr-Oskarshamn	8,25	4235:-	701:-	Påskhelg
10	Klintehamn-Vallvik	7	7895:-	2412:-	ca 200 kbm måste återgå
11	Slite-Vallvik	7	10842:-	5278:-	
12	Strå-Skutskär	7	6341:-	3000:-	
13	Visby-Vallvik	8	10424:-	3968:-	
14	Burgsvik-Vallvik	9	10402:-	3159:-	
15	Södertälje-Stettin	10	12675:-	4463:-	
16	Klintehamn-Vallvik	9	11027:-	4018:-	
17	Strå-Skutskär	5	6339:-	3815:-	
18	Smöjen-Oxelösund	6,5	3197:-	462:-	Midsommar
19-23	5 resor Gotland-Oxelösund	13,5	16038:-	9338:-	
24	Nynäshamn-Visby	2	5000:-	3697:-	
25	Strå-Skutskär	6	6296:-	3304:-	
26	Ahr-Oskarshamn	5,25	4036:-	1308:-	
27	Bungenäs-Oxelösund	2	3306:-	2153:-	
28	Storugns-Oxelösund	3	3185:-	1635:-	
29	Smöjen-Oxelösund	4	3237:-	1286:-	
30	Klintehamn-Vallvik	6	11653:-	5531:-	
31	Ronehamn-Vallvik	9	11309:-	3885:-	

utanför Stugsund. Då lastade man med egen vinsk.

Redan då fartyget köptes till Gotland planerade man att förlänga det. Det diskuterades många olika förslag. Ett t. ex. var att förlänga med 9,9 meter och förse det bara med en mast. Till sist beslutade man sig för att förlänga med 8,25 meter och ha två master. Operationen innebar också att **Gunilla** byggdes om till ett rent motorfartyg.

Den 27 oktober 1953 skrevs kontrakt med Nya AB Falkenbergs varv om att förlänga fartyget. Hon skulle komma till varvet medio februari 1954 och själva förlängningen skulle genomföras på högst sex veckor. Priset för operationen var 95 000 kr. Om merarbete skulle utföras skulle detta debiteras till "lägsta taxa".

Förlängningen gick som beräknat och den 29 mars 1954 kunde fartyget återlevereras. Dessutom hade man också passat på att göra diverse merarbeten och den slutliga notan gick på 136 459 kr.

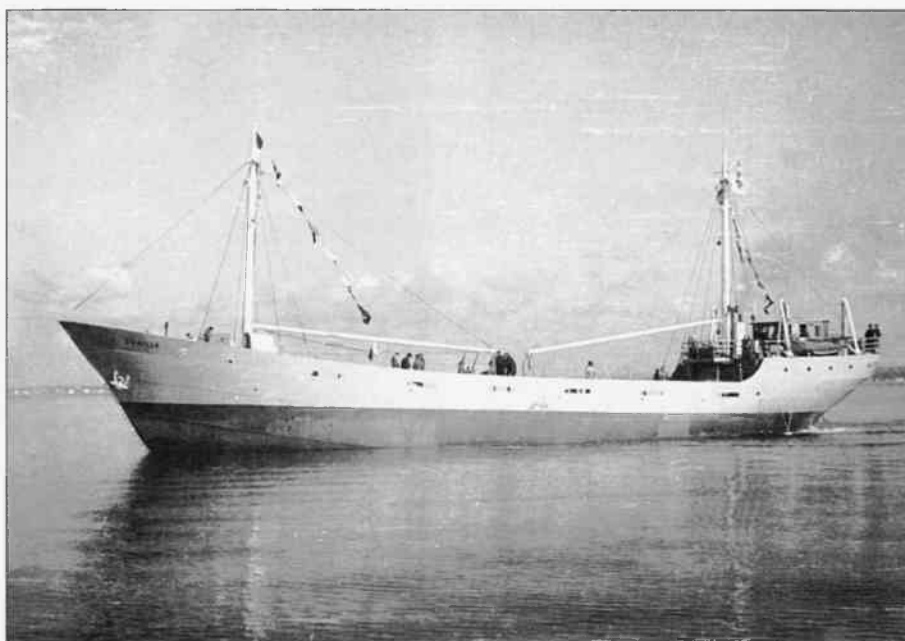
Gunilla gick tidvis också med kalksten från Ahr på norra Gotland till Luleå. Hamnen i Ahr ägdes av Norrbottens Jernverk i Luleå. Man seglade med sleeperlast från Slite till Sundsvall. I Norrland lastades bly, koppar- och sliglaster från Rönnskär till Köpenhamn, ibland via Oskarshamn som hade ett kopparverk. Då var Boliden uppdragsgivare. Någon gång fraktades järn och stål från Luleå till Rotterdam.

Efter förlängningen planerade man yt-

terligare förbättringar. Vårvintern 1955-56 bytte man maskin och installerade en MAK Msu 423, 4 S.C.S.A. 6 cyl på 390 hk. till en kostnad av 103 000 DM. Man passade också på att bygga nytt akterskepp till ett pris av 125 000 kr. Allt utfördes vid Sölvesborgs Varv och **Gunilla** kunde åter träda i tjänst i mitten av maj 1956. Det var precis rätt tidpunkt för ombyggnaden eftersom sjöfarten den våren var helt lamslagen av köld och kraftiga ismassor.

Som bilfärja till Öland

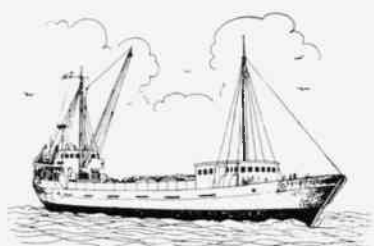
En ny och något udda sysselsättning för en gammal motorsegelare tog sin början 1958. **Gunilla** sattes då in i passagerartrafik mellan Oskarshamn och Byxelkrok på norra Öland, där hon ersatte ångaren **Solö**, som gått på linjen tidigare. Initiativtagare var Wingrens Skeppsmäkleri i Oskarshamn som också blev ombud på orten. Första avtalet gällde två år med förlängning. Första turen gick den 4 juni 1958 och



På provtur, efter förlängningen, den 29 mars 1954.

M|F GUNILLA

ÖLANDSTRAFIKEN 1959



M/S GUNILLA
OSKARSHAMN—BYXELKROK—OSKARSHAMN

Ö
A
N
D

ÖLANDSTRAFIKEN 1959

heter båten tiden 12/6—24/8

12/6—9/8 två dagliga turer i vardera riktningen

OSKARSHAMN—BYXELKROK—OSKARSHAMN

Avg. fr. Oskarshamn	kl. 7.00 och 16.30
Ank. t. Byxelkrok	" 9.00 och 18.30

Avg. fr. Byxelkrok	kl. 10.15 och 19.30
Ank. t. Oskarshamn	" 12.15 och 21.30

10/8—24/8 en daglig tur i vardera riktningen

Avg. fr. Byxelkrok	kl. 10.15
Ank. t. Oskarshamn	" 12.15

Avg. fr. Oskarshamn	kl. 16.30
Ank. t. Byxelkrok	" 18.30

RES EJ OMVÄGAR — Res direkt till och från Norra Öland över Oskarshamn—Byxelkrok. Snabba anslutningsturer på båda sidor med tåg/buss.

Vägen till och från **NORRA ÖLAND** går över **OSKARSHAMN/BYXELKROK**

UPPLYSNINGAR: I Sveriges Kommunikationer, på resebyråer och järnvägsstationer, där även biljetter kunna erhållas, samt hos kommissionärerna WINGRENS SKEPPSMÅKLERIKONTOR, Rt. 4 och 1855, telex 4987, Oskarshamn och hamnmästare Georg Nilsson, BYXELKROK, Rt. Ölandstorp 72.

den firades med pompa och ståt. Orkester fanns med ombord. Man gjorde två turer om dagen. En morgontur med avgång från Oskarshamn kl 06.00 med ankomst till Byxelkrok två timmar senare. Man återvände klockan 09.00 och var tillbaka i Oskarshamn kl 11.00. Kvällsturen avgick 16.00 och man var tillbaka 22.00. Denna sommartrafik avslutades den 24 augusti. Gunilla hade passagerarcertifikat för 349 passagerare och man tog även med sig bilar. 26 st kunde man ta vid varje tur, 13 st i lastrummet och lika många på däck. Vid gynnsamma tillfällen och när bilarna var små kunde man komma upp till 31 st.

Under första året på linjen Oskarshamn-Byxelkrok transporterades 13 694 passagerare och 2533 personbilar.

Seglationen gick programenligt utan några inställda turer eller skador. Nettovinsten uppgick till 40 000 kronor.

Det var alltså stor succé för Gunilla på traden och egentligen var man betjänt av ett större fartyg. Det som satte stopp var hamnen i Byxelkrok. Den var för liten. Det var nätt och jämt att Gunilla kom in. Man måste lägga till ute pånocken av piren och kunde alltså inte lägga fartyget längs med kajen. Ett sådant förfarande hade säkert inte godkänts idag.



En härlig vinterbild när fartyget nedisat nått hamn. Foto från Agne Månsson.

Galjonsfiguren, som under några år förvarats på Gotland, överlämnades sommaren 1958 av skeppsredare Robert Myrsten som gåva till Oskarshamns Sjöfartsförening. Gesten var mycket uppskattad och Oskarshamns stad bjöd på lunch innan folket gjorde en tur med **Gunilla** över till Öland.

Åter i fraktfart

I september 1958 gick man efter slutlossning i Köpenhamn på läppen till Rotterdam för att hämta hem virke som använts av bolagsbåten **Dalhem** när hon gick med Volvo-bilar. I Rotterdam låg även en annan slitebåt, **Gaist**, så det var naturligt att bjuda in besättningarna på ärtmiddag ombord på **Dalhem**. Virkeslasten lossades i Slite.

Samma höst fick **Gunilla** maskinhaveri i Bottenhavet då hon var på resa med bly från Rönnskär. Till all lycka var vädret lugnt och fartyget kunde bogseras in till Holmsund av **Siljan** från Skärhamn.

Inför sommarsäsongen 1959 målades fartyget i Slite av personal från Slite Cement för att det skulle vara i bästa skick inför sin nya sejour (12 juni-24 augusti) i ölands- trafik. Dessutom byggdes en cafeteria på förkant. Delar av detta virke finns idag i någon sommarstuga på norra Gotland.

Inför säsongen 1959 gjordes tidtabellen om något. Sålunda avgick **Gunilla** från Oskarhamn kl 07.00 och 16.30 och på eftersäsongen gjorde man bara en tur om dagen.

Även sommaren 1960 gick **Gunilla** i ölandstrafik. Rederi AB Nordö startade då trafik mellan Grankullavik och Klintehamn med **Nordpol** och önskemålet var naturligtvis att samordna tidtabellerna.

Såld till Tjörn

Den 24 februari 1961 såldes **Gunilla** från Gotland. Köpare var bröderna Frithiof och



Galjonsfiguren finns numera hos Oskarshamns Sjöfartsförening. Foto: Lennart Martinson.

Birger Andersson i Skärhamn med hälften var. Nu döptes fartyget om till **Monica**. Bröderna gav 500 000 kr för sitt nyförvärv.

Andersson hade då precis sålt sin tidigare **Monica** (byggd 1922 i Emden) till Åstol och fick nu på detta sätt ett både nyare och större lastfartyg.

Under sin tid i Skärhamn sysselsattes hon mest i östersjöfart.

I mars 1963 avyttrade Birger sin hälft till sin bror för 250 000 kr och Frithiof blev därmed ensam ägare till **Monica**.

Åter till Oskarshamn

Tiden i Skärhamn varade fram till mars 1965. Då kom han överens med AB Tyra-rederiet i Oskarshamn om försäljning av fartyget för 560 000 kr och på så sätt fick hon åter sin ursprungliga hemort. Givetvis fick hon också tillbaka sitt ursprungsnamn, **Gunilla**.

Bakom Tyra-rederiet stod tulltjänste-

mannen Hans-Olof Hägg och brandmannen Johnny Svensson. Rederiet hade sedan tidigare det lilla passagerarfartyget **Thyra**, som man använde i fart i Kalmar-sund. Detta fartyg återfinns idag på Donsö som museifiskefartyg.

Återvända till Skärhamn

Sejournen i Oskarshamn blev dock kort. Redan i oktober 1967 såldes fartyget till AB Manzano i Göteborg med Lennart Kihlberg i spetsen. Han såldes henne vidare tämligen omgående och den 29 december samma år var han överens med Ivar Kristiansson i Skärhamn om försäljning dit.

Tiden i Skärhamn blev lång och odramatisk. **Gunilla** visade sig vara en god lastdragare. Några haverier eller andra missöden rapporterades inte.

Under den första tiden, 1968-1974 sysselsattes fartyget främst med transport av trä mellan Finska Viken och England. Någon gång lossades lasten också i Frankrike. Som returfrakt hade man lera från Par till Hamina. Ibland hämtade man virke också i Väneren. År 1974 upphörde dessa trälaster sedan man börjat paketera virket och man därför börjat använda specialfartyg.

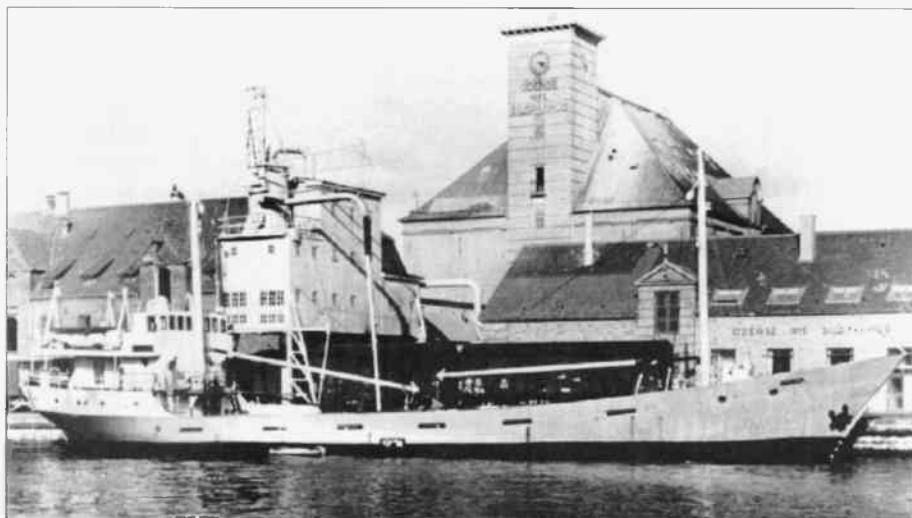
Gunilla gick sedan mest i östersjöfart. Dominerande laster var spannmål och foderväxter. I december 1996 lossade fartyget sin sista last av vete i Göteborg. Hon gick sedan till Rönäng för att övertas av nya ägare.

Gunilla blir gymnasieskola

På Öckerö har skolan under ett tjugotal år haft nära samarbete med Föreningen Mot bättre vetande (MBV). Tanken var att man skulle engagera ungdomarna på ön till gemenskap och till ansvarsfull fostran. För ändamålet köpte man in den gamla motorsegelaren **Hawila** som man tillsammans rustade upp. Senare inköptes också den gamla livräddningskryssaren **Astrid Finne** för att användas på samma sätt.

Erfarenheterna från dessa fartyg var mycket goda och man beslutade sig för nästa steg, en gymnasieskola tillsammans med Öckerö Kommun där eleverna studerar sex månader i land och tre månader ombord på ett fartyg.

Det gällde nu bara att hitta ett lämpligt fartyg. Det var inte det lättaste. Man var med och bjöd på **Lady Ellen** men hon gick till en annan köpare. Snart nog hade man fastnat för **Gunilla** men hon var fortfarande i fraktfart och var inte till salu. Man gjorde emellertid upp med Ivar Kristiansson om köp när han skulle sälja. Och i januari 1997 kunde MBV ta över fartyget för 1 585 000 kr. Köpet finansierades genom ett räntefritt lån på fyrtio år.



Monica vid kaj i Odense.



Gunilla i full aktion på ett dimmigt och vågigt hav.

Fartyget byggs om fullständigt

Nu gällde det att få **Gunilla** funktionsduglig för sin nya sysselsättning. Man gick ut med offertförfrågningar till fem olika varv, men det var bara två som var intresserade. Det var Oskarshamns Varv och Ö-Varvet

på Öckerö. Offerterna låg nästan lika och då valde man att bygga om henne på hemmaplan, d.v.s på Ö-Varvet. Som underleverantör har man använt bl.a. Gryts Varv som byggt den förlängda poopen och byssan på däck. **Gunilla** behövde dock inte gå till Gryt för montering utan delarna kom

med lastbil till Öckerö.

Det var inte fråga om att återställa henne i ursprungligt skick, men ville ändå ge fartyget ett utseende som väcker uppmärksamhet dit hon kommer. Efter olika diskussioner kom man fram till att rigga henne som tremastad bark. Man hittade den gamla ritningen på clipperstaven och man beslutade sig för att återställa den. Man har också beställt en replik av galjonsbilden som kommer att pryda fartyget.

Styrhytten har kapats ett däck och man har förlängt poopen föröver för att få utrymme för lärare och befäl. Förut på däck har byggts en byssa och en mäss för eleverna. Lastrummet utrustas med fyrbäddshytter för eleverna. Det finns plats för 38 stycken. Akter därom ligger en stor sal som kan användas som skolsal. Den kan också delas av till studierum och på fritiden kan den användas som samlings-sal.

Fartyget kommer att förses med 1 200 kvadratmeter segelyta. Dessa segel tillverkas av Syversens Segelmakeri på Smögen. Motorn, en MaK, är i utmärkt skick och kommer bara att ses över. Nya hjälpmotorer installeras dock.

Man räknar med att hela ombyggnaden kommer att gå på cirka 20 miljoner kronor. Det mesta av detta är redan finansierat.



*På nyårsafton 1969 passerade **Gunilla** Göteborg på väg upp i Göta älv. Foto: Krister Bång*



Poopen förlängs med delar från Gryts varv. Foto: Lennart Martinson

För Föreringen Mot bättre vetande var detta projekt kanske i största laget. Man bildade därför ett eget rederi, Rederi AB Gunilla, med eldsjelen Lennart Martinson som vd. Så fort registreringen var klar överfördes hon den 20 februari 1997 på detta bolag. MBV har 51% av aktierna. Resten har utbudits och det är många redare som nappat och köpt aktier. Aktiekapitalet är 700 000 kr.

Hur kommer fartyget att fungera?

Tanken är att eleven varje år skall läsa sex månader på skolan på Öckerö och tre månader ombord på **Gunilla**. Tiden ombord skall vara praktiskt inriktad. När man läser intendentur lär man sig inköp av varor (proviant). Pris, näringsvärde, miljö och hållbarhet. Tillagning av mat ingår också

på schemat. Genom att besöka många olika hamnar i olika länder lär man språk och den mångfald av kultur som finns. Tanken är att man samtidigt knyter kontakter som kan vara till nytta i framtiden. Eleven lär sig också navigation och maskinteknik. Där kommer både matematik och kemi in i bilden.

Gunilla avgår varje år den 20 augusti från Öckerö. Under tre månader är man i Europa med årskurs två. Besättningsbyte till årskurs ett sker sedan i Cadiz i Spanien.

Därifrån seglar man ner mot Amazonas där man studerar regnskogsproblematiken och den annorlunda kultur man har där. Vidare går seglatsen uppåt Västindien och på Jamaica är det tänkt att den tredje årskursen skall ta vid.

Treorna fortsätter längs USA och Canada och seglar över Atlanten hem igen till Öckerö, där man beräknas glida in i hamnen den 10 maj lagom för att avlägga studentexamen.

Under sommaren går fartyget i nordliga farvatten och deltagar i t.ex. Tall Ships Race eller Nordisk Seglats.

Åter till ursprunget

Skeppsredare Arthur Wingren var en varm förespråkare för utbildning på segelfartyg. Han inrättade plats för elever ombord. Han hade säkert varit lycklig om han hade vetat att **Gunilla** nu kommer att användas till utbildning i stor skala. ■

Ett stort tack till Agne Månsson och Lennart Martinsson som kommit med värdefulla uppgifter till artikeln.



Så här tänker man sig att **Gunilla** skall se ut när hon levereras i maj 1999. Akvarellen utförd av konstnären Allan Palmer, Mariehamn

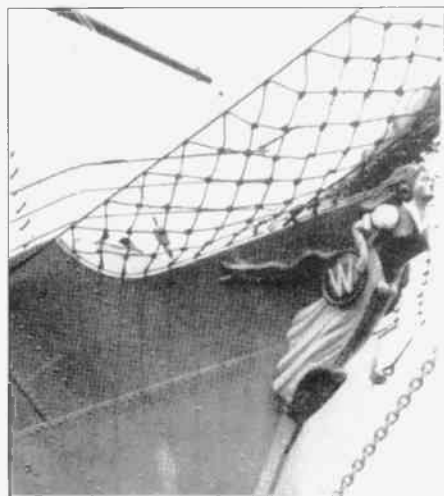
Tremastskonaren **Borgila** var den yngre av de två systrar som leverades av Oskarshamns Varv till Rederi AB Tellus i samma stad. Bakom detta rederi stod ingenjör Arthur Wingren som var en varm förespråkare för motorseglare. Om Wingren och hans rederi återfinns fler detaljer i historiken om systerfartyget **Gunilla** på annan plats i denna tidning.

Borgila sjösattes den 31 maj 1941 vilket var senare än beräknat på grund av de svåra isförhållandena. Leveransen, som var planerad till den 15 augusti, skedde i stället den 16 september då ett 75-tal inbjudna gäster deltog i provturen. Man hade gott väder och loggade över 9 knop för maskin mot norra Öland. Efter ett uppehåll fortsatte resan under segel innan man åter kom till Oskarshamn och ankrade vid Grimskalledjupet där **Borgila** officiellt överlämnades av varvschefen för Oskarshamns varv, ingenjör Segerdahl till rederiet. Arthur Wingren uttalade sitt tack och överlämnade 500 kronor som gåva till varvets medicinkassa.

Borgila var varvets nybygge nr 286 och, liksom **Gunilla**, konstruerad av f.d. fartygsinspektören, civilingenjör T. Bergman i Malmö. Fartyget var byggt till högsta klass i Lloyds med isförstärkning och dubbelbotten. Lastkapaciteten blev 376 ton. Den enda egentliga skillnaden mellan **Gunilla** och **Borgila** var maskinerierna. **Gunilla** hade en 3-cylindrig June-Munk-tell på 225 hk medan **Borgila** utrustades med en 6-cylindrig 240 hk Polar diesel. Fartyget riggades som tremastskonare med bredfocra och master av stål. Hon var inte gaffelriggad utan förde enklare bermudasegel med en area om ca 280 kvadratmeter.

I östersjöfart krävdes vid den här tiden en besättning av 8 man.

Sist, men inte minst, måste nämnas den vackra galjonsbilden skulpterad av bildhuggaren Bernhard Källström i Påskalla-



Den vackra galjonsbilden, skulpterad av bildhuggaren Bernhard Källström. En ovanlig syn så sent som 1941. Foto från Sjöfartsmuséet i Göteborg.



Borgila på leveransprovturen från Oskarshamns varv. Foto från Wingrens Skeppsmäklarkontor.

Gull-Britt av Flatvarp

Av Jan Johansson

vik, broder till konstnären Arvid Källström. Motivet var en kvinnofigur med en sköld och bokstaven W på vardera sidan. Från varje sköld löpte akteröver ett band med, på ena sidan texten "Sjömannens liv är ofta surt", och på den andra sidan "Sjöfarten prisas i orostider".

Borgila säljs

Redan i februari 1946 kom systrarna att skiljas åt då **Borgila** såldes till Varberg för

380 000 kronor. **Gunilla**, däremot, blev kvar hos Tellus tills 1953 då Arthur Wingren avled och rederiet upplöstes.

För **Borgila** bildades Rederi AB Evernia vars styrelse utgjordes av Albert Evers i Borås och föreståndare Folke Andersson i Varberg.

Efter drygt ett och ett halvt år, i oktober 1947, var det dags för försäljning igen. Köpare var Rederi AB Novator i Norrköping och priset hade gått upp till 460 000 kronor.

Den 8 oktober 1948 kolliderade **Borgila** med tremastskonaren **Nanna** av Stockholm söder om Trädgårdsgrund i Kalmarsund. **Borgila** klarade sig lindrigt undan medan **Nanna** åsamkades ovanbordsskador. (Om **Nanna** kan Du läsa mera under vinjetten Frågor och Svar i detta nummer)

I januari 1951 var det åter dags för försäljning. Nu var det Rederi AB Ann-Britt i Bleket som köpte motorsegelaren för 365 000 kronor. Bakom detta rederi stod skeppsredare Lennart Pettersson, Bleket som också var majoritetsägare i Tjörns Omnibustrafik AB och hans broder sjökapten Åke Pettersson, Skärhamn. **Borgila** fick nu namnet **Gull-Britt** för att passa in i rederiets namnserie. Seglationsåret 1951 var gott och det gick bra för rederiet. År 1952 bytte man ut maskineriet mot en 5-cylindrig Alpha diesel om 330 hk.

Trots bemanningsregler låg motorsegelarna inte längre i tiden. År 1956 förlängdes **Gull-Britt** vid Falkenbergs varv, riggades ner och blev renodlat motorfartyg. Lastförmågan ökade till 525 ton. På våren 1957 ersattes det gamla däckshuset med ett nytt vid Djupviks varv.

Fartyget blev Rederi AB Ann-Britt troget tills i april 1964 då den idag ej helt okände Dag Engström på Lilla Kornö utför Lysekil köpte henne. Priset var nu uppe i 425 000 kronor.

Rederi AB Teco

Dag Engström behöll dock inte sin **Gull-Britt** längre än till i mars 1967 och nu blir hon för andra gången i denna historia ämne för temanumret. De flesta minns säkert **Gull-Britt** av Flatvarp!

Det var Curt, Tommy och Egon Olsson i Loftahammar som köpte **Gull-Britt** för 410 tusen kronor med en tredjedel vardera. Curt stod som huvudredare och hemorten



Gull-Britt av Bleket med last och under god gång. Foto från Svensk Sjöfarts Tidning.



En vacker vinterbild från hamnen i Bleket den 3 mars 1963. Foto: Krister Bång.



Gull-Britt på ingång till Helsingborg. Observera att bommarna har rationaliserats bort. Foto C. G. Lindqvist.

sattes alltså till Flatvarp. Detta är ett litet samhälle allra längst ut i skärgården i nordöstra hörnet av Kalmar län (se karta, sid 19).

I januari 1971 bildades Rederi AB Teco i Loftahammar. Styrelsen för rederiet utgjordes av Curt, Tommy och Tord Olsson och i mars samma år köpte Teco fartyget av det gamla partrederiet för 300 000 kronor. Hemorten var oförändrat Flatvarp.

Åren gick och **Gull-Britt** drog träget sina frakter runt Sveriges kuster. År 1975 var det ånyo dags för en uppgradering av maskineriet. En begagnad 6-cylindrig 490 hk Alpha sattes in.

På våren 1978 var det i alla fall slutseglat för **Gull-Britt** i Flatvarp. Det fanns dock ännu en liten marknad för det mindre tonnaget och John Gunnar Lindeberg i Stockholm köpte henne för 500 000 kronor. Många kustfraktare hamnade i Stockholm både i slutet av sin karriär som lastdragare och som lustfartyg.



*Yvonne av Pargas på besök vid Stenpiren i Göteborg den 26 mars 1985. Fartygets tid som fraktare var nu snart till ända.
Foto: Jan Johansson.*

Gull-Britt går på export

Lindeberg seglade Gull-Britt i knappt tre år. I mars 1981 köptes hon för 620 000 kronor av Rolf Erik Salmelin, Kimito, Västmanfjärd, Finland. Hemorten blev Åbo och Gull-Britt fick byta namn till Yvonne.

Därefter följde en rad försäljningar under ett par år: I januari 1984 såldes hon till Jarmo Tamminen med Pargas som hemort och i april året därpå till Pargas Shipping O/Y, Pargas.

Hösten 1985 lades hon upp i Lovisa och i oktober såldes hon på exekutiv auktion till Independent Rahoitus O/Y i Helsingfors, vilket också blev fartygets hemort.

Åter till fäderneslandet

Den 16 juli 1988 bogserades Yvonne iväg från upplaget i Lovisa. Destinationen var Stockholm. Hon hade köpts för 135 000 kronor av Albert Evers i Haninge. Kan detta möjligen vara samme Albert Evers som ägde Borgila drygt 40 år tidigare? Den före detta motorseglaren återfick dopnamnet Borgila och hemorten blev Stockholm. Borgila lades upp i Hammarbyhamnen.

Bara ett par månader senare såldes Borgila vidare. Köpare var Malte Berggren med firma Rexes i Stockholm och priset hade gått upp till 300 000 kronor!

Borgila blir fotostudio

Inspicienten Mia Svedberg och fotografen Bertil Strandell arbetade i en studio i Gamla Stan. Det började bli trångbott och hyrorna höjdes kraftigt. De fick syn på

Borgila som låg öde och oläst i Hammarbyhamnen och dessutom till salu. I maj 1989 köptes hon för 550 000 kronor och i oktober samma år bogserades hon till Söder Mälarstrand. Medan hon ännu låg i Hammarbyhamnen började man en omfattande renovering och ombyggnad till fotostudio. Maskinen plockades ur, delar av inredningen revs ut och skott togs bort. Efter "förhållningen" till Söder Mälarstrand började snickare bygga en ny arkitektritad inredning och en toppmodern fotostudio tog form.

Officiella ägare till Borgila var mellan maj 1989 och januari 1991 Obligentia Finans Öst AB i Stockholm och därefter Östgöta Enskilda Finans AB, också i Stockholm. Man får en fingervisning om det nedlagda arbetet i fartyget då priset i maj 1989 var 550 000 kronor och i januari 1991 2 980 600 kronor! ■

Ett stort tack till Leif Evertsson och Tore Olsson som varit behjälpliga med uppgifter.



*Yvonne inköptes till Stockholm 1988 och återfick dopnamnet **Borgila**. Till en början låg hon i Norra Hammarbyhamnen men flyttades snart till motsatta sidan av kanalen, där denna bild är tagen. Efter diverse arbeten togs **Borgila** till sin nuvarande plats vid Söder Mälarstrand.
Foto: Jan Johansson den 2 juli 1989.*

Vituddens varv i mitt minne

Av Siv Nilsson



Ekefjord innerst och Florence vid Vituddens varv den 10 juni 1965. Foto: Krister Bång.

S om skutskeppardotter, minns jag bara de episoder jag själv varit med om eller som har berättats för mig. Sådana trivialiteter som årtal o dyl. får man leta efter på annat håll.

Vituddens varv, beläget en liten bit norr om Västervik, ägdes före krigsslutet 1945, av en som bara kallades för Karlsson. Jag tror att han hette det också. Så gott som alla träskutor, hemmahörande i dessa trakter, gick dit för att bottenmåla, täta och snickra. Någon motorverkstad fanns inte på Vitudden. En gång på eftersommaren 1944, gick pappa till varvet med **Familjen**, för att bottenmåla. När tätning och målning var färdig, stävade **Familjen**, ut i farleden igen. På grund av oljeransoneringen så kördes skutorna på tjärolja. Plötsligt började motorn att rusa. Skutan skakade så att ett fullt oljefat vandrade omkring på däck för att slutligen stanna mot relingen. Min mor var då med som kocka. Där hon stod vid spisen med pannor och grytor, fick hon fullt upp med att försöka hindra saker från att falla i durken. Det var då bara en kort tid kvar innan jag skulle födas i september. Efter det att min pappa och besättningsmännen hade fått motorn under kontroll, fick de se att vattnet färgades rött runt omkring skutan. Bottenfärgen lämnade skeppet.

Någon gång 1945 eller 1946 övertog Ture Meltefi varvet. Han hade tre heltidsanställda. På vintrarna låg skutorna bredvid varandra fastfrusna i isen. Där reparerades allt över vattenytan. Det var där min pappa byggde den för skutor så egendomliga överbyggnaden. Man baxade styrhytten över på den intilliggande skutan, medan kajutan, min hytt och toaletten byggdes upp. Sedan drog man tillbaka styrhytten på plankor och satte den på plats.

Jag minns också att vi varje jul fick lov

av Meltefi att hugga en julgran på hans marker. På somrarna reparerade man undersidan på skutorna och på vintrarna översidan. Ett undantag minns jag dock. Det var när **Morgana** gick med fodervaror i säck från Stockholms frihamn till Norrköping, som en olycka hände. Vid ankomsten till Norrköping blev min pappa anvisad en plats akter om en holländare, som låg under lossning vid fodermagasinet. Pappa och en besättningsman gick iland till mäklare och skeppshandel. (Jag var inte med den resan). Bästeman var kvar ombord. Under tiden hade holländaren blivit loss och skulle avgå. Den stora svärmanövrerade båten backade ut i den smala strömmen. Vid svängningsmanövern, blev det fel på backslaget och båten rammade **Morgana** mitt emellan stormast- och mesanriggen. Hade den haft en rak stäv så hade **Morgana** knäckts som ett ägg, men nu hade den en mycket sluttande stäv, så skutan sjönk ner på sidan och krängde våldsamt. Skadorna inskränkte sig dock till fyra knäckta stöttor i brädgången längs med däck, samt två övre bordläggningssplankor. Efter lossning och sjövärdighetsbesiktning, avgick **Morgana** till Vituddens varv för reparation. Det var då en månad kvar till midsommar. Alltså i bästa seglations-säsongen. Då lärde jag mig simma genom

att min pappa band en kraftig halsduk under mina armar och satte fast den i ett långt rep. Han släppte ner mig i vattnet (som var varmt på den tiden), på utsidan av **Morgana**. Sedan gick han fram och tillbaka på däck. Ju bättre jag lärde mig simma ju mer slackade han på repet. Snart kunde jag själv hoppa i från relingen. På den tiden fanns inga flytvästar, så den blårutiga halsduken fanns alltid till hands ombord och fick tjänstgöra när de behövde ha mig under kontroll.

Med tiden minskade dock skutornas antal, så också personalen på varvet. Någon gång på 1960-talet övergick varvet till nuvarande ägare, Ulfbane. Några av de gamla vinterupplagda skutorna blev kvar som vrak i vattnet utanför varvet. Bland annat en som hette **Florence**. Dessa vrak har vi med vår transportfärja **Fixaren**, muddrat upp, för att bereda plats att fritidsbåtar. Varvet är numera känt för service och reparationer på sådana. De gamla träskutorna är ett minne blott, men vi försöker att bevara deras historia. ■



Fikapaus på Vituddens varv 1953. Foto från Siv Nilsson.



Väderöarna

Karl-Allan Nordblom

Rikt illustrerad, 127 sidor, inbunden

Förlag: Bohusläns Museum och Bohusläns hembygdsförbund nr 64

ISBN 91-7686-178-3

Pris: 220 kronor (Bohusläns Museum)

På något sätt lovordar jag böcker av denna karaktär och personligheter som Karl-Allan Nordblom – som verkligen tar tag i och dokumenterar den lokala historien för eftervärlden.

Väderöarna är som plats säkert ett välkänt begrepp för flertalet svenskar. Alla har säkerligen någon gång hört Väderöbod nämnas i sjörapporten, då denna är en av de många fyrplatser längs vår kuststräcka där framför allt vinduppgift lämnas ifrån åtminstone en gång per dag. Men utöver detta är nog kunskapen om denna 13 km långa ögrupp utanför norra Bohuskusten begränsad.

Jag är övertygad om att även för de som är bekanta med Väderöarna väntar säkert överraskningar. Boken är rikt illustrerad med tidigare opublicerade målningar, skisser och fotografier, ritningar samt kartor, av vilka många är både vackra och informativa. Författaren samt dennes farmor, Therese Nordblom, har gjort flera av de vackra akvarellerna som är återgivna i boken. Therese Nordblom var för övrigt en mycket skicklig konstnärinna. Hon upptäcktes och debuterade på Svensk-Franska galleriet i Stockholm 1932, där hon fick ställa ut tillsammans med flera framstående svenska konstnärer som t ex Isaac Grünewald, Sigröd Hjertén, Inge Schiöler, Bo Beskow, Bror Hjort m fl. Bildmaterialet är generellt mycket bra och detta flätas in med texten på ett smakfullt sätt, vilket gör läsandet både intressant och omväxlande.

Det finns också ett detaljerat register över sjöolyckor vid Väderöarna under perioden 1707-1913, vilket säkert ger ett lystmäte till många båtologer.

Författaren Karl-Allan Nordblom, som är född 1954 på Väderöarna och nu bosatt i Fjällbacka, bjuder läsaren på en resa som är såväl idyllisk som dramatisk med inslag av både glädje som tragik. Där vi får stifta bekantskap med såväl fakta som historia om Väderöarna. Samtidigt förmedlar boken en personlig och poetisk helhetsbild av fenomenet Väderöarna – en plats att finna sig själv på, nära naturen och utan några avancerade bekvämligheter bland de kala bergen, himlen, havet och den obrutna horisonten.

Lennart Bornmalm



Unda Maris

Årsbok 1997

Illustrerad, 98 sidor, häftad.

Förlag: Sjöfartsmuséet, Göteborg.

ISSN 0349-0335

Pris:

Den första årsboken jag läste från Sjöfartsmuséet var Unda Maris 1947/48, vilken jag lånade från min fars bibliotek som mycket ung pojke i slutet av 1960-talet. Oj, det är närmare 30 år sedan, men ändå känns det som om det ägde rum mycket nyligen. I vilket fall som helst behandlade denna årsbok den Nordiska Fiskebåtbyggarekongressen som Jan-Olof Traung arrangerade i juni 1947, vilken bland annat samlade många skeppsbyggare från hela Norden. Dessa var främst specialiserade på att bygga fiskefartyg. På den tiden byggdes alla fiskefartyg av trä – och vi hade då ungefär ett tjugotal skeppsvarv runt om i Sverige som höll på med detta.

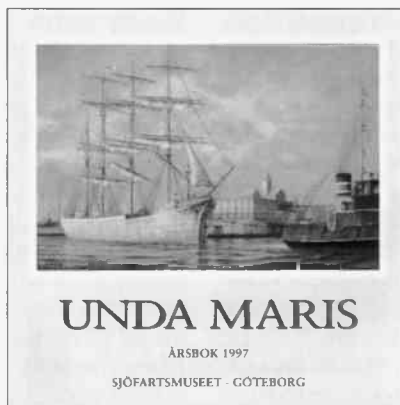
Jag fann denna årsbok mycket intressant och spännande – och troligen var det i anslutning till detta mitt nu så stora maritima intresse grundades. Det har blivit några fler årsböcker från Sjöfartsmuséet sedan dess och jag finner dem alltid lika intressanta att läsa. Årsbok 1997 utgör inget undantag från den regeln. Denna innehåller fyra olika artiklar förutom verksamhetsberättelsen i slutet av boken. Först skriver Bertil Andersson en artikel om "Fiske i bolag", vilken skildrar de två första försöken att med hjälp av den nya aktiebolagsformen samla tillräckliga kapitalmängder för att på ett organiserat sätt effektivisera fisket och utveckla nya metoder för fiskens rationella beredning som livsmedel. Detta ägde rum strax efter den stora sillperioden under 1700-talets senare hälft och början av 1800-talet, som ett försök att uppmuntra storsjöfiske på internationellt vatten. Tyvärr skulle det visa sig att tiden inte var mogen för denna typ av organiserad och reglerad verksamhet.

Därefter följer en intressant artikel om "The China Steam Navigation Company of Sweden" – ett svenskt projekt vid slutet av 1880-talet – skriven av Axel Norberg. Artikeln är mycket intressant och belyser de svenska strävanden som då fanns att etablera sig som transportör i kinesiska farvatten. Detta var ett tecken på en livaktig svensk verksamhet för att penetrera de möjligheter som de samtida idealen betonade i västerlänningarnas föreställningsvärld att i Kina finna en stor marknad för sina industriprodukter. Det skulle dock visa sig att Kina med sin stora befolkning till trots inte kunde bli den

marknad som européerna hoppades så mycket på eftersom befolkningens fattigdom var stor.

Den tredje artikeln är sammanställd av Siggvard Fjellsson och Bertil Söderberg och är en bildkavalkad från Götaverken 1930 som bland annat belyser sjösättningen och leveransen av det norska fraktfartyget Larviksfjord till Norska Amerikalinjen.

Sedan kommer en mycket intressant artikel, av Kent Olsson, som behandlar Volvos grundare och tidigare chef, Assar Gabriellssons utredning om Arendalsvarvet – framtagande av ett ekonomiskt underlag i slutet av 1950-talet. Götaverken var Sveriges ledande skeppsvarv fram till 1950 i kraft av dess kompetens att bygga dieselmotorer. De stora förändringarna i skeppsbyggnadstekniken efter 1950 gällde till stor del skrovbyggnationen. Då övergick man från att nita alternativt svetsa plåt för plåt på stapelbadden till svetsning av hela sektioner, vilka sedan sammanfogades på badden. För denna typ av byggnation krävdes stora ytor, vilka saknades på det gamla Götaverken – som idag är Götaverken Cityvarvet. Redan 1947 hade varvets grundare Hugo Hammar konstaterat att området var alltför begränsat och att Götaverkens position som storvarv var allvarligt hotad. De akuta problemen hade delvis dolts genom den stora högkonjunkturen de närmaste åren efter andra världskriget, men samtidigt växte fartygen i storlek och då särskilt tankers, som var varvets stora specialitet. Det var därför hög tid att använda de stora överskotten till att skapa en ny varvsanläggning. I artikeln



får vi bland annat följa de diskussioner som också var en av kärnpunkterna i utredningsarbetet och i besluten kring Arendalsvarvets tillkomst huruvida fartygsstorlekarna skulle öka under tiden efter det nya varvets färdigställande 1963. Frågan var om en varvsanläggning skulle dimensioneras för fartyg upp till 60 000- eller 100 000 ton. Assar Gabriellsson, som då också var Göta-

verkens styrelseordförande, var tveksam om 60 000 tons kapacitet var den optimala investeringen eller om varvet skulle satsa på att kunna bygga så stora fartyg som 100 000-tonnare. Ståndpunkten i svenska varvskretsar 1957 och 1958 var snarast, att den långsiktigt optimala fartygsstorleken för tankfartyg låg i 60.000-tons klassen.

Historien skulle visa sig vara en helt annan. Trots att Arendalsvarvet hade dimensionerats för fartyg i 130 000-tons klassen vid öppnandet 1963, skulle detta bara några år senare visa sig vara för litet. I och med Suezkrisen i samband med sexdagarskriget 1967 blev efterfrågan på tankers om över 200 000 ton högst aktuell. För att klara den typ av fartyg konstruerades de VLCC som byggdes vid Götaverken Arendal djupare än vid många andra varv, då dockornas storlek inte tillät att fartygen byggdes bredare. Detta var till en nackdel i många grunda oljehamnar.

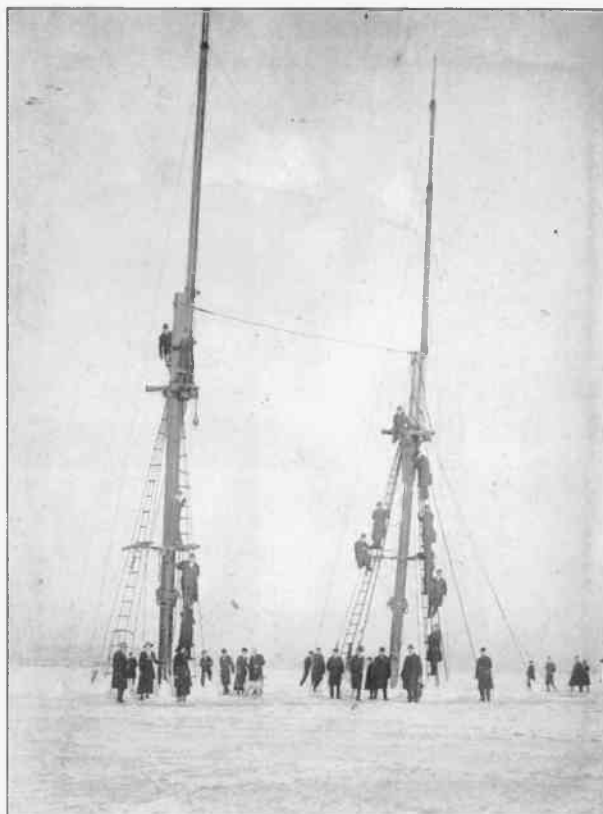
Boken är klart mycket intressant och rekommenderas.

Lennart Bornmalm

De okändas bildkavalkad



En okänd skonare med nästan hela skruden till väders. Kanske i Göta älv?
Foto från Sjöfartsmuséet i Göteborg.



En skonare som gått ned sig i isen, men vilken undrar Erling Larsson. Ett snarlikt foto hade vi publicerat för identifiering i LP 1988:3, vilket var taget vid samma tillfälle. Enligt uppgift runt 1910. På denna bild syns dock tydligt att det rör sig om en tvåmastad skonare.



Är det någon som känner igen denna ångare med ett B i två olikfärgade band som skorstensmärke. På husgaveln till höger i bild kan man läsa; "Fotografietelier in på gården". Foto från Klubb Maritim Västra Kretsen.



Vilken är denna jakt? Kan det vara **Vega af Bergkvara** frågar sig Lennart Petersson.

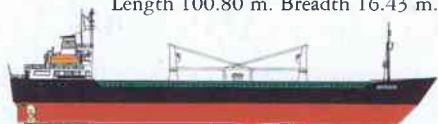


Vem känner igen denna "Salénare" med ett långt dubbelnamn undrar Lennart Petersson i Landskrona. Foto: Horst Dein, troligen i Hamburg.

B&N Nordsjöfrakt, bedriver industriell sjöfart med 23 fartyg inom segmenten bulk och RoRo.

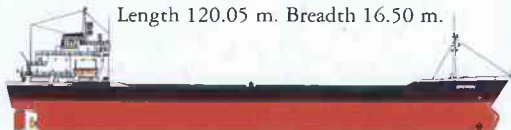
BERGON

5 500 dwt. Built 1978. Ice Class 1A.
Length 100.80 m. Breadth 16.43 m.



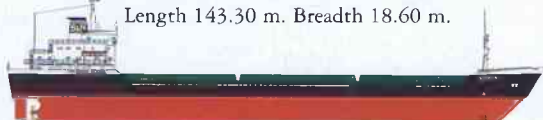
BREMON

8 800 dwt. Built 1976/79/82. Ice Class 1A.
Length 120.05 m. Breadth 16.50 m.



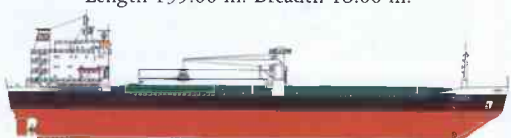
STORON

10 900 dwt. Built 1975. Ice Class 1A.
Length 143.30 m. Breadth 18.60 m.



HOLMÖN

10 900 dwt. Built 1978/91. Ice Class 1A.
Length 135.00 m. Breadth 18.00 m.



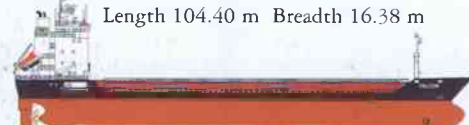
NORDON

7 900 dwt. Built 1977. Ice Class 1A.
Length 113.45 m. Breadth 19.00 m.



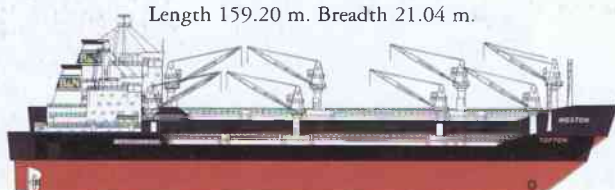
FALCON

5 657 dwt. Built 1993. Ice Class 1A
Length 104.40 m Breadth 16.38 m



WESTON, TOFTON 14 938 dwt.

Built 1979/80. Ice Class 1 A Super.
Length 159.20 m. Breadth 21.04 m.



MARINA 6 390 dwt.

Built 1980. Ice Class 1 A
Length 106.17 m.
Breadth 14.90 m.



SWIFT, SWAN, SWEDER, SWALLOW

4 200 dwt. Built 1993/94/96.
Length 89.90 m.
Breadth 13.20 m.



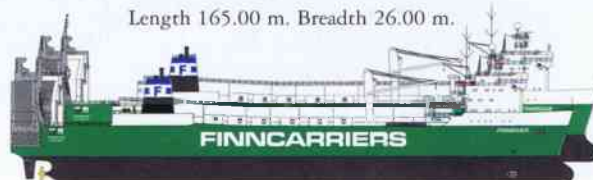
NEWBUILDING

6 700 dwt. Built 1999.
Length 89.90 m. Breadth 13.20 m.



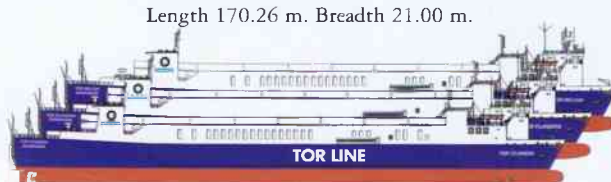
FINNROSE, FINNRIVER

12 700 dwt. Built 1978/79. Ice Class 1A.
Length 165.00 m. Breadth 26.00 m.



TOR SCANDIA, TOR FLANDRIA TOR BELGIA

8 500 dwt. Built 1979/89.
Length 170.26 m. Breadth 21.00 m.



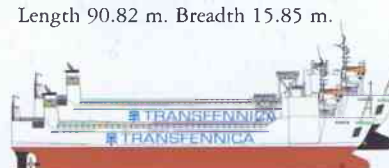
NORCOVE

7 050 dwt. Built 1977. Ice Class 1A Super.
Length 142.22 m. Breadth 21.47 m.



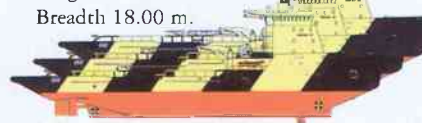
FORTE/LARGO

4 000 dwt. Built 1989/90.
Length 90.82 m. Breadth 15.85 m.



ISBRYTARE/OFFSHORE-FARTYG 2 800 dwt.

Built 1999/2000.
Length 83.70 m.
Breadth 18.00 m.



NORDSJÖFRAKT

B&N Nordsjöfrakt AB (publ) Södra hamnen. Box 32, 471 21 Skärhamn.

Tel: 0304-67 47 00. Fax: 0304-67 47 70.