



Medlemstidning utgiven av Klubb Maritim i Göteborg

– Sjöfarts- och Fartygshistoria –

Utkommer med fyra nummer per år.

Årgång 33. Nummer 133 från starten. ISSN 0281-4242.

Huvudredaktör och ansvarig utgivare:

Krister Bång 031 - 26 38 38

Övriga i redaktionen:

Lennart Bornmalm 031 - 25 77 42

Eric Hallberg 046 - 12 26 45

Jan Johansson 031 - 12 26 14

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

Redaktionens adress:

Box 421, 401 26 GÖTEBORG

E-post: krister.bang@comhem.se

Årsavgift för 2006 är 220 kr (postgiro 81 57 68 - 7)

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

Förutom tidningen Länspumpen har Klubb Maritim i Göteborg egen klubblokal med stort och omfattande fotoarkiv samt eget bibliotek.

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

Tryck Litorapid Media, Göteborg.

Omslagsbilden:

Tyrusland, under gång i is. Foto från Calle Westman.

Skeppargillet i Visby

Varje år, den 1 mars, utkommer Skeppargillet i Visby med ett Medlemsblad som är en mycket trevlig skrift med uppgifter om vad som hänt med gotländskt perspektiv, både nutid och dåtid. Årets upplaga, 50 sidor, innehåller t ex det senaste när det gäller gotlandstrafiken, fartygsbeståndet per den 1 januari 2006 och "De mötte alla sitt öde i Kappelshamn" som handlar om fartyg som förlist där. Denna lilla trevliga skrift trycks i begränsad upplaga och kan köpas för 50 kr direkt från Gillet med adress Skeppargillet i Visby, S:t Katarinagatan 1, 621 56 Visby, eller varför inte ringa Agne Månson på telefon 0498-279790.

Skeppargillet bildades redan 1682. För att bli medlem fordras att skall inneha lägst styrmansexamen med styrmanbrev och ha någon anknytning till Gotland. Idag finns det 165 medlemmar varav 10 hedersmedlemmar.

Krister Bång

Redaktionellt

Välkommen till ett nytt år med Länspumpen. Tidningen växer stadigt och 2005 hade vi över 2500 läsare.

Vi har ibland uppmanat våra läsare till att skriva om sina upplevelser till sjöss. I det här numret presenterar vi två olika sådana berättelser som står i kontrast till varandra. Ett litet fartyg i trafik på Nordatlanten skrivet av en man och en Jordan-runt-kryssning skrivet av en kvinna. Det fantastiska är att båda fartygen, Torsholm och Kungsholm, tillhörde samma rederi! Många av fotona är också i färg. Det var inte så vanligt att fotografera i färg på 1950-talet och mycket av det som ändå togs i färg då har bleknat i dag. Vi anser det därför som en stor kulturgärning att kunna presentera dessa foton. Tack Olle och Inga-Lill för att vi har fått låna bilderna!

Vi vet att många väntar på att Länspumpen skall komma i brevlådan. Hittills har ju tidningen kommit ut i månaderna mars, juni, oktober och december. Skulle en omläggning till januari, maj, september och november vara bättre? Hör gärna av Dig i ämnet.

Redaktörerna

Innehåll

- 4 Öppet hav Bertil Söderberg
- 5 Gåva till fotoarkivet..... Bertil Söderberg
- 6 Med Kungsholm jorden runt Inga-Lill Westergren-Mårtensson
- 20 Horisonten Runt..... red Jan Johansson
- 27 Bilder ur gamla fotoalbum Bertil Söderberg
- 28 Resor med Svenska Amerika Liniens m/s Torsholm Olle Gustafsson
- 36 Till flydda tider..... Bertil Palm
- 38 En sextett systrar Krister Bång
- 40 Varven i Norrköping Eric Hallberg
- 49 Böcker på frivakten..... red Lennart Bornmalm

Nästa nummer

utkommer i juni 2006

sista manusdag är den 2 maj 2006



Georg Skansebo in memoriam

Klubbmedlemmen Georg Skansebo hemmahörande i Utgård, Henån, har avlidit 89 år gammal. Georg blev tidigt medlem i Klubb Maritim med nr 272 och tillhörde då Klubb Maritim Västra avdelningen.

Georgs stora intresse för fartygs- och sjöfartshistoria resulterade i ett omfattande forskningsarbete. När vi fick vår första klubblokal Nakterhuset i Klippans kulturresevat, blev Georg en uppskattad besökare i lokalen, inte minst på årsmötena där han tog till orda och sa

”Kom ihåg att detta är en kamratförening och vi alla har samma intresse.” Han var mycket nöjd med att vi startade en lokal tidning Länspumpen, där mycket under de första åren handlade om bohuslänsk sjöfart. Ett ämne som stod honom varmt om hjärtat.

Han betonade att det var mycket viktigt att ha tillgång till en egen lokal där man kan sitta och forska. Detta levde han själv upp till den grad att han fick en egen nyckel till Nakterhuset, så då han var i Göteborg i andra ärenden, även kunde gå till lokalen en stund och forska i biblioteket.

Det blev i Kalmar som jag sista gången såg Georg i livet. Han var där på Klubb Maritims årsmöte, inbjuden för att motta klubbens utmärkelse för 35 års medlemskap. Dagen efter samtalade vi vid hans bil på parkeringen om att han skulle skriva en artikel om när han var skutskeppare. Detta hade vi talats vid om under några år men tyvärr så gick Georg bort innan han fick skriva ner sin berättelse.

Georg hade ett stort samhällsengagemang vilket visades på många sätt som: politiker; inom kyrkan; i det militära och föreningsliv m m.

Jag minns Georgs alltid uppmuntrande ord om det arbete som jag gjorde i Klubb Maritim, vilket gav mig inspiration att jobba vidare. Nu finns Georg inte längre hos oss, han har nått sin sista hamn. Vila i frid.

Bertil Söderberg

Georg Skansebo är borta. En av Klubb Maritims tidigaste medlemmar, med dryga 35 års medlemskap, har slutat sin seglats för evigt. Han ägnade sig tidigt åt sjöfart och började efter konfirmationen arbeta på jakterna Mary och Mona. Sedermera blev han även delägare i dessa. Med jakterna idkades frakt i den bohuslänska skärgården. En tid seglade han i motorgaleasen Pallas av Edshultshall, bland annat på Tyskland under andra världskriget. År 1947 inköpte han jakten Stella, med vilken han bedrev fraktfart utmed kusten och på Vänern. Utöver hans sjöfartsanknutna värv arbetade han även som chaufför och tio år på Superfosfats fabrik i Uddevalla. Georg var en av dem som år 1997 hedrades som krigsseglare med en minnesbok från regeringen.

De sista femton åren av sitt yrkesliv var han anställd av Bohusläns regemente som kommandant på lägerplatsen Backamo utanför Ljungskile. Hans militära intresse speglades också i hans intresse för Hemvärnet. Han hade redan 1936 utbildat sig till befäl inom Landstormsrörelsen, som sedermera blev dagens Hemvärn. På en samövning mellan FBU och Hemvärnet 1968 kom jag för första gången i kontakt med Georg, därefter sporadiskt genom åren fram till 2005, då jag träffade honom på Klubb Maritims årsmöte i Kalmar, där han mottog Klubb Maritims utmärkelse för 35 års medlemskap. Då hade han vid 89 års ålder kört med sin bil från Orust till Kalmar!

Georgs stora intresse för fartyg och sjöfart resulterade i ett omfattande forskningsarbete och dokumentation av fartyg och sjömän. Hans forskningsarbete omfattade även rotebåtsmän från indelningsverkets tid, ett

arbete som intensifierades de sista åren, men som han tyvärr inte hann slutföra.

En sjöman och maritimare har nått sin sista destination. Frid över hans minne.

Jan Hermansson



Öppet hav

Här kan du segla fritt
med dina tankar om Länspumpen



De nya bokhyllorna.



Hyllan med låneböcker.

Rapport från Kajutan

Nu har vi fått våra nya bokhyllor till Kajutan. De är mycket fina med belysning. På fotot till höger syns hyllan med romaner som ni medlemmar kan låna hem om ni är lässugna. Det finns en hel del intressanta

böcker att välja på. Meddela bara till vår bibliotekarie Örjan Hellertz, som nästan alltid finns i Kajutan när det är öppet.

På den vänstra bilden är en del av de nya hyllorna i biblioteket som nu är under uppbyggnad. Är någon intresserad av att

hjälpa Örjan med att ställa i ordning i hyllorna och därefter lägga upp böckerna på ett dataregister, så tala med honom. Han blir glad för all hjälp han kan få.

Välkomna att låna böcker!

Tack! Ett stort tack till Lennart Pettersson i Landskrona/Hven för en mängd böcker och tidskrifter till vårt bibliotek.

Årets första månadsmöte

Folke Patriksson, klubbmedlem och skeppsredare, var hos oss den 12 januari och berättade om sin yrkesbana inom sjöfarten. Ett 30-tal medlemmar fick lyssna till Folkes

trevliga sätt att berätta till bilder om sina äventyr och affärer inom rederibranschen. Föredraget var uppskattat och många frågor besvarades villigt och glatt av Folke både under och efter bildvisningen.

Tack Folke för att du kunde komma till Kajutan och ge oss en trevlig minnesvärd afton.

Bertil Söderberg



Folke Patriksson samtalar med Gunnar Uibult. Samtliga bilder Jan Ericsson.



Gåva till Fotoarkivet

Fotoarkivet Klubb Maritim Göteborg har från Åke Olofsson fått som gåva en fin negativsamling. Det är andra gången som Åke skänker negativ till oss. Förra gången fick vi ett antal glasplåtar som vi blev mycket glada för.

Nu har vi fått negativ i olika format och visar här några godbitar ur samlingen. Nedanstående båtar ingår i vår fotooffert denna gång (se offerten på Registersidorna).

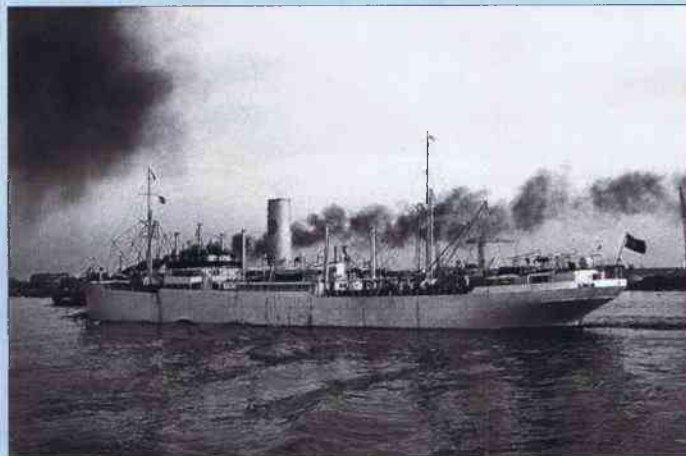
Vi är mycket glada att få negativsamlingar från klubbens medlemmar. Det känns bra att få förtroendet att förvalta negativen så kommande generationer båtologer har tillgång till samlingen.

Som vi kort nämnde i förra LP så har även Calle Westman donerat negativ och diabilder till Fotoarkivet. Ett stort tack för gåvorna från er båda!

Fotoarkivet/ KMG
Bertil Söderberg



6891 Kim - Vädö



7514 Nagara - Göteborg



9179 Vinga -- Göteborg



4976 Saga - Stockholm



5771 P.L. Pålsson - Hälsingborg



3146 Tjust - Västervik

Around the World Cruise



Vykort från kryssningen Around The World 1956. Bertil Söderbergs samling.

Med Kungsholm jorden runt 1956

Text och foto Inga-Lill Westergren-Mårtensson

Efter en kall och regnig sommar i Abisko – vad skulle jag göra nu då? Nu måste något nytt hända! Jag hade arbetat som föreståndarinna vid Abisko lägerby tillhörande Svenska Turistföreningen sommaren 1955.

Jag hade tidigare på våren samma år avslutat en hotellsekreterarkurs vid Restaurangskolan Hasselbacken i Stockholm. Nu på hösten funderade jag på ett hotelljobb samtidigt som sjön lockade. Jag reste till Göteborg och sökte ett attraktivt hotelljobb som jag också fick – men samtidigt sökte jag arbete på m/s Kungsholm som var på ingående. På Svenska Amerika Linien talade jag med kapten Tidstrand, och han intervjuade mig på både engelska, tyska och franska. Jaha, tänkte jag, det här kanske resulterar i ett bra jobb inom det administrativa ombord, men tids nog fick jag veta att inom administrationen och receptionen arbetade endast män.

Baderska på Kungsholm

När **Kungsholm** hade anlänt till Göteborg så ringde jag SAL och talade åter med kapten Tidstrand. Fanns det något arbete för mig? Jodå – som baderska! Nog för jag ville ut, men baderska på ett fartyg vad kunde det innebära? En badavdelning med baderskor som skrubgade passagerarna på ryggen och gav massage? Jag accepterade dock arbetet som baderska ombord på Kungsholm. Oj, det var dagar med funderingar innan jag kom ombord, men jag hade under ett sommarlov arbetat på ett sjukhus i Stockholm, så vana att tvätta patienter hade jag, så det skulle nog gå bra.

Av någon anledning fick jag ingen sjöfartsbok, och det är jag ledsen för än, ty jag fick inte heller någon när jag mönstrade ombord på m/s **Ilheos** i Le Havre 1953. Anställd som baderska blev jag i alla fall. När mönstringen och läkarundersökningen var avklarade och Kungsholm anlänt till Amerikakajen gick jag ombord, sökte uppintendentchefen och talade om att jag skulle jobba som baderska. Nu fick jag veta vad jobbet innebar: de passagerare som åkte turistklass i 4-bäddshytter hade dusch i hytten, men om de ville bada karbad fanns det ett antal badrum i korridorerna där de kunde ta ett bad i söt- eller saltvatten. Min uppgift var att se till att vattnet var ifyllt, att där fanns handdukar och att städa efteråt. Jag som oroat mig för att skrubba folk på ryggen! Sedan hör det till saken att det inte blev mycket arbete som baderska, ty det var höst, oktober, och mycket stormigt på Nordsjön och Atlanten så badrummen var stängda: det var för farligt att bada! Inget jobb för mig. Vad göra? Det skall jag återkomma till.

Till Amerika!

Så startade vi överresan, vad spännande det skulle bli att komma till det stora landet i väster! Vi passerade Vinga, och det började ganska tidigt att blåsa hårt och jag mådde inte så bra den första dagen, men det gick dock snabbt över, och därefter

klarade jag stormarna. Som jag nämnde tidigare blev jag inte så mycket baderska beroende på vädret. Jag fick höra att den flickan som haft jobbet före mig brukade tvätta skjortor åt passagerarna eftersom det inte fanns någon tvättinrättning ombord under Göteborg–New Yorktrafiken. Sagt och gjort, det var OK för mig att tvätta skjortor, bättre det än att gå sysslöslös och vänta på lugnare väder. Jag tvättade skjortor i något av badrummen och strök dem sedan. Det fanns ett strykrum som hade en stor ventil med fin utsikt över havet. Jag hör till den sorten som tycker om att stryka – man fantiserar bra och sådan utsikt jag hade! Kanske någon skulle tycka utsikten var enförmig för det var hav och återigen hav, men hela tiden ändrade vågorna form. Det var en härlig upplevelse. Jag lärde mig stryka, men i början var jag litet osäker om jag gjort det fint nog, så hyttnissan fick lämna skjortan till ägaren. Jag fick 50 cent per skjorta, men snart upptäckte jag att han behöll dricksen. Nej, nu är det dags att jag lär mig vika skjortan och själv lämna ut den. Det blev lite mer slantar i fickan på det viset.

Hur var det att komma ensam ombord? Jo, det gick bra, det tog bara någon dag så lärde jag känna en del av personalen. Första överfarten var jag trots allt ganska ensam, beroende på jobbet. Jag lärde känna Jörgen Boström, och vi kom underfund med att vi hade gemensamma bekanta i Stockholm, och då blev det med en gång lättare att pratas vid. Jörgen hade tidigare varit med på flera kryssningar, både den första jordenrunkryssningen och Sydamerikakryssningar, och före det med flottan på luftvärnskryssaren **Gotland**. Jag upplevde alltid Jörgen som min lillebror, men vi var lika gamla. Vad som är märkligt med denna bekantskap är att vi har träffats under livets gång på flera olika ställen. Jörgen och jag har levt våra liv på skilda håll men ändå hållit kontakt. Det är min enda vän från Kungsholmstiden.

Här vill jag inflika att jag har fått en ny



Jörgen, en god vän från tiden ombord.

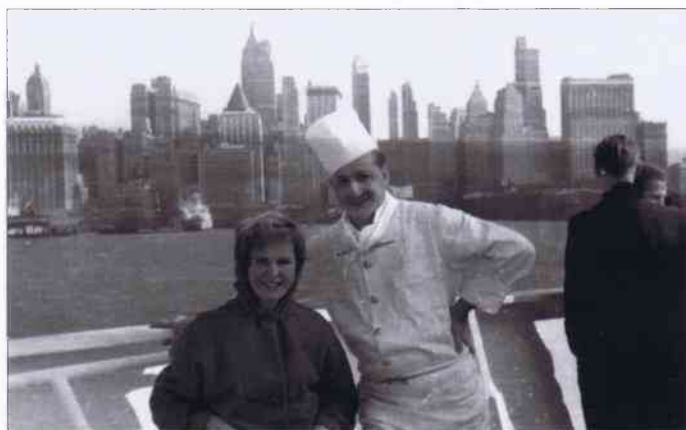
bekantskap som under jordenrunkryssningen 1956 var 3:e styrman, nämligen Erland von Hofsten, som jag åter träffat genom mitt arbete på Föreningen Sveriges Sjöfart & Sjöförsvar. Jodå, Erland minns tvättlärkorna, den grupp som jag tillhörde under kryssningen, men naturligtvis inte mig. Det var strängt uppdelat mellan personalen, och de olika yrkesgrupperna fick hålla sig för sig själva, men det var aldrig något som störde mig.

New York, New York!

Nåväl, tillbaka till resan västerut, jag tvättar och stryker skjortor, och under tiden närmar vi oss den amerikanska kontinenten. Jag tyckte det var så otroligt spännande, eftersom det var något speciellt med Amerika för mig. Kvällen innan ankomst ankrade vi på reddan. Tillsammans med några vänner spanade jag ut genom hyttventilen, och vi såg bilarna fara fram utmed stranden, på en ny kontinent, och jag kunde knappt sova den natten. Morgonen kom, och **Kungsholm** började röra på sig, vi gick in genom hamninloppet, passerade Frihetsgudinnan och Ellis Island, och lade till vid Pier 97. Långt österut låg Europa, det var inte första gången jag var långt hemifrån, men det var första gången



Tvårs över "pölen".



Vi lämnar New York hösten 1955.

jag kände avståndet och det var som om jag landat på en annan planet.

Ankomstdagen var jag ledig några timmar på förmiddagen, men ingen av mina närmaste arbetskamrater hade någon lust att gå i land. Vad göra, jag ville ju upptäcka New York, men vågar jag trava ut ensam? Jodå, sagt och gjort, och en karta hade jag. Jag gick igenom ankomsthallen, och där satt många av dem som skulle finna ett nytt hem i USA eller Canada. Så gick jag ut från Pier 97 till 57th Street, tog fram kartan över Manhattan och vandrade gatan upp till Broadway och såg en skymt av Central Park innan jag vände söderut. Min önskan den dagen var att komma upp i Empire State Building som var den högsta byggnaden i New York, och som ligger i korsningen Fifth Avenue / 34th Street. Det är inte lätt att åka hiss när man har cellskräck, men det går om man är nyfiken. Efter ett tag kom en dam med sin lilla dotter och vi gjorde sällskap in i hissen. Vi började prata och det visade sig att hon var ännu räddare än jag för att åka hiss. Vad skönt det var att få stötta henne, och jag glömde min egen cellskräck. Vi bytte hiss och snabbt var vi vid 86:e våningen: "Indoor and Outdoor Observation Decks." Vilken svindlande utsikt, det pirrade i hela kroppen! Så tog jag hiss till 102:a våningen, och beundrade New York åt alla fyra väderstrecken, det var överkligt och svindlande att befinna sig så högt uppe. Så hissen ner, och vilken skön känsla att vara på fast mark igen! Men nu måste jag tillbaka till fartyget, och när jag kom fram till 57th Street så tänkte jag ta en buss ner till hamnen. Det skulle jag nog aldrig ha gjort, för jag tror inte att jag någonsin varken tidigare eller senare i livet blivit så utskälld som jag blev av denna busschaufför eftersom jag inte visste hur man gjorde med betalningen. Men jag kom i alla fall ombord och kunde andas ut med både positiva och negativa känslor. Vilket premiärbesök!

Vi låg några dagar i New York, så jag



Manhattan som så många sjömän sett genom åren.

hann med mer sight-seeing, bland annat en ljuvlig höstpromenad i Central Park, där träden stod som i brand: det var otroliga färger. Vi gick till den stora dammen där många vuxna lekte med sina radiostyrda racerbåtar, så där var det liv och rörelse. Det fanns mycket annat att göra under ledigheten, och vi försökte hinna med allt: besök på museer, jazzklubbar, musiker och bio.

Barn och boxare

Så åter till Göteborg, men nu fick jag jobb som "Childrens' attendant". Passagerare med barn kunde vara barnlediga ett tag under dagen och lämna in barnen i lekrummet. Det var ett trevligt och ansvarsfullt arbete, och som barnflicka arbetade jag under några överresor. Julresan mot Köpenhamn och Göteborg var mycket stormig, och barnen kunde inte parera vågorna utan många bet sig i läppen, och många gånger jag fick gå till doktorn med dem, med sönderbitna

läppar och andra småblessyrer.

Väl i Köpenhamn var det passagerare som upplevt överfarten med sådan fassansfull sjösjuka, att de vägrade följa med fartyget till Göteborg, utan tog sig dit på annat sätt. De hade fått nog av hav och storm och illamående.

Jag kan också berätta att Ingemar Johansson var med på en hemresa. Han var lite blyg, och kom ut i pentryt till oss och pratade med dem som han kände från Göteborg. Han hade haft stora framgångar i USA under denna höst. Presenter hade han fått, och nu ville han visa mig en av dessa, en Polaroidkamera vilket var en sensation 1955. Vi tog foton, och jag gav bilderna till min bror som var mer intresserad av boxning än vad jag var.

Under julhemresan sökte jag jobb till jordenruntkryssningen 1956 – "97 days around the world" – jag ville så gärna vara med på denna resa. Jag fick min ansökan beviljad, det blev jobb i tvätten, och jag



Från Empire State Building såg jag Kungsholm.



Radio City Music Hall.



Vi var fyra som bodde i hytt B – 12.



Medelhavets horisont.

kom alltså att tillhöra "tvättlärkorna". Glad i hågen åkte jag hem till Stockholm och firade jul. Då tänkte jag mest på den kommande fantastiska långresan.

På utresan Göteborg–New York arbetade jag fortfarande som "Childrens' attendant". Återigen blev det några spännande dagar i New York. Avresedagen gick Jörgen och jag på bio såg "Guys and Dolls." Inte märkte vi att filmen var så lång, när vi kom tillbaka till Kungsholm hade landgången för besättningen redan dragits in. Hemsk tanke: skulle vi nu bli akterseglade, men vi kom ombord via passagerarnas landgång och det tog tid innan vi la ut. Vilket jublande avsked med musik, liv och rörelse, och serpentiner som ett sista band mellan passagerarna och de anhöriga på kajen.

Inför jordenrunkryssningen 1956

Det var otroligt att få ett jobb på denna långresa New York–New York. Enligt reklambroschyren var det: "The Cruise of a Lifetime – 97 days – 28.249 miles." Många yrkesgrupper var representerade ombord: musiker, läkare, präster, journalister; alla tog de vad jobb de fick, från diskare till hytttnisse. Hyttuppassare och servitör var inte att tänka på, eftersom de var högst på rangskalan och fast anställda. De hade ett hårt jobb och tjänade bra. Att jobba i tvätten innebar fasta arbetstider och oftast ledigt i hamn, det var inte så bra betalt, men OK för en nyfiken tjej som jag. Jag skall dock med en gång erkänna att detta jobb i tvätten inte var "my cup of tea", eftersom jag hade svårt att stå vid en mangel 8 timmar i sträck. Kan ni tänka er att jag var avundsjuk på tvätterskorna från Göteborg som fick stryka alla dessa underbart vackra blusar som de kvinnliga passagerarna hade, och vilka blusar sen! Jag tycker att det ligger något sensuellt i en vacker blus. De fick känna att de slutfört ett arbete. Jag stod bara och manglade och manglade dukar och lakan: det blev aldrig klart – inte ens när vi kom till New York, för då sändes det som inte var klart till en tvättinrättning.

Men som sagt vad gör man inte för en jordenruntresa – manglar sig runt jorden! Charlie Norman spelade sig runt jorden, och det var inte så dumt!

Vi fyra tvättlärkor bodde mycket bra i en fyrabäddad passagerarhytt, och hade vår egen mäss där vi fick god mat, och vi hade vår bestämda arbetstid, om jag minns rätt skiftarbete med första skiftet 07.00–15.00, och andra skiftet 15.00–23.00.

Jag har inte alls glömt kapten med sin stora personal, de är så att säga självklara ombord på ett fartyg. Det var ordning och reda på **Kungsholm**, med topptrimmat befäl och besättning. Disciplin, hövlighet och uppmärksamhet mot passagerarna var ett måste, så även ordning och renlighet. Kapten Nordlander kollade hytterna varje dag under städronden.

Det var ett helt samhälle som strävade jorden runt. Ombord fanns för oss alla: läkare, tandläkare, kurator, frisörsalonger, biograf, möjligheter till gymnastik och idrott och andra fritidssysselsättningar. Vi skall heller inte glömma vår egen tidning,

97-an. Vi hade ett folkdanslag som hade regelbundna uppvisningar för passagerarna, vilket var mycket populärt. Det fanns även ett dansband som hette "Kungsholm's four hot dogs."

Passagerarna på jordenruntresan

Enligt uppgift från Informationen så fanns det 368 passagerare, varav 225 kvinnor och 143 män. Många var de män som fortsatte sina affärer ombord. Medelåldern på passagerarna var enligt uppgift 60 år på denna kryssning, som var alltför lång och dyrbar för yngre personer. I 97-an hade en av passagerarna skrivit:

*When you work hard many years
and you skimp and save some money
and you've provided for your family,
you and your darling honey*

*Don't wait until you are far too old
long before you are ten times seven
Take a trip around the world
and make life a bit of heaven*



Elektrikerna i sina vita overaller.



I Villa France låg **Kungsholm** på redan.

Hur var då dessa passagerare? Själv hade jag inte så mycket kontakt med dem, men som jag förstod av hyttuppassarna var de väldigt positiva, generösa och satte sig inte alls på sina höga hästar, men de var krävande, naturligtvis. Jag minns att när vi handlat lite pärlor i Colombo på Ceylon (nu Sri Lanka), så kom några passagerare och ville visa vad de handlat, Massor, hela påsar med pärlor och ädelstenar, och de var så glada, så de fick mig att tänka på barn som får godispåsen vid en julgransplundring – entusiasmen fanns kvar, och tack och lov för det! I slutet på resan blev jag ombedd av en hyttuppassare att hjälpa ett par att packa sina väskor, eftersom de skulle lämna **Kungsholm** i Los Angeles och fortsätta på en annan kryssning. Jag hjälpte till någon timme, och fick vad jag minns mycket bra betalt för det jobbet.

New York–Madeira–Gibraltar

Kryssningen började då vi lämnade New York 7 januari, och vi kom fram till den första hamnen, Madeira 14 januari efter en lugn överresa. Jag minns att vi åkte släde utför asfaltsbackarna – "lokal berg- och dalbana". Vi köpte några vackra dukar, och så gick vi till en vinkällare, där vi fick sött och gott Madeiravin, och så snabbt ombord, eftersom vi inte låg så många timmar i Funchal. Vi upplevde en litet regnig eftermiddag, men njöt av alla vackra blommor och att ha fast mark under fötterna.

Vi kom till Gibraltar 16 januari. Gibraltar-klippan markerar infarten till Medelhavet. Invändigt är klippan, The Rock, genombrad av gångar och skyddsrum. Där finns bl a en vattenreservoar som täcker behovet för 4 års förbrukning. Det blev vandringar på de knaggliga gatorna och shopping in

Town. Gibraltar består av två delar: Town och South. Ännu har vi inte mött solskenet, men solen och värmen kommer, det är jag säker på. Att jobba till sjöss är – hur skall jag uttrycka det – varmt och gott, man är aldrig riktigt ensam, och man har alltid någon att prata med eller gå i land med, och det är en fin känsla. Detta till trots så var det många som kände av hemlängtan längre fram på kryssningen, och även de påfrestningar som det innebar att jobba och leva så nära varandra under dygnets alla timmar. Arbetet under däck påverkade mig mycket, då jag kände mig instängd. Hamnbesöken blev höjdpunkterna, samt de ljuvliga stunder man tillbringade på däck och njöt när **Kungsholm** stävade framåt i solskenet. Ibland såg man bara hav, ibland en kustlinje eller öar med något samhälle.

Villefrance – Neapel

I Villefranche, dit vi kom 18 januari, gjorde jag och tre vänner en dagsutflykt till Monaco. Vi åkte buss, och jag minns att busschauffören luktade vitlök och körde leende och vårdslöst på de slingrande vägarna. Jag minns också att vi hjälpte ett svenskt par som var med på kryssningen. Det var inte så vanligt att vi fick kontakt med passagerarna, men dessa två kände sig lite främmande i miljön och ville ha sällskap.

Vi ankom Neapel 20 januari, och därifrån har jag ett konstigt minne. De som varit med på tidigare resor berättade att här skulle man köpa dockor och smuggla dem ombord under en vid kjol. Varför dockorna var så åtråvärda minns jag inte, men de var säkert vackra och hade fint sydda kläder. Jag varken köpte eller smugglade någon docka. Å andra sidan fanns här mycket vackra modekläder, handarbeten, slöjd och hantverk och Borsalinohattar för män.

Säg Neapel och tankarna flyger till Vesuvius och dess utbrott som begravnade städerna Pompeji och Herculaneum år 79 e. Kr. Jörgen och jag hyrde en Vespa och åkte till den utgrävda staden Pompeji. Det var mycket intressant att se och förstå hur människorna levde då under romarikets storhetstid. Mycket har nu blivit dokumenterat efter varsamma utgrävningar.

Vi hade livbåtsmönstring i Neapel, en i raden av regelbundna livbåtsmönstringar. Varför jag minns mönstringen i Neapel så väl var för Charlie Norman kom ombord då. Charlie stod lite tyst och blyg vid vår livbåt, nummer 9, och jag tänkte prata med honom men vågade inte. Han var ju känd redan då, och det kunde kanske uppfattas som framfusigt, men det var nog precis tvärtom – det är trevligt om någon tar kontakt när man är ny på ett ställe.



Poolen för passagerarna.



Delar av frivakten tittar på Suezkanalen.

Alexandria–Port Said–Suezkanalen

Det pratas en hel del om kommande hamnar av dem som varit med förut. I Alexandria, dit vi kom 24 januari, fick jag lära mig att jag skulle hålla hyttventilen stängd. Tjuvarna satt med spön och fiskade in genom ventilen och hoppades på napp, det vill säga vad som helst som fastnade på kroken. Det var också många försäljare på kajen. Vissa kunde en del skandinaviska och talade varmt för sina varor: "Fina grejor, bara skit", som någon hygglig sjöman hade lärt dem. Det uttrycket hörde vi sedan i flera hamnar.

I Alexandria tog jag ledigt några dagar. Vi var fyra personer som skulle göra Kairo, och det blev en minnesvärd utflykt. Vi åkte bil till dit, och jag minns inte om vi hade hyrt bil eller om det var taxi vi åkte med. Vi checkade in på ett halvskumt hotell, och

det blev klackarna i taket den kvällen vill jag lova! Nästa dag var det sightseeing för hela slanten, och vi strövlade runt i staden, besökte Tutankamons museum, åkte ut till Gizeh och red på kameler runt pyramiderna: Cheops, Chefrens och Mykerinos, och även till Sfinxen. Kamelförarna gick hela tiden bredvid och sa: "Chicka bom, chicka bom." Det lät så när de skulle hålla takten till kamelernas passgång, och så tiggde de slantar. Det var lite jobbigt att komma upp på, och komma av kamelerna minns jag. Men vilken upplevelse! Vi åkte tillbaka till **Kungsholm** genom det ganska trista ökenlandskapet, och glada och trötta gick vi ombord.

I Port Said var ingen landgång tillåten, och vi stannade endast några timmar där. Vi passerade genom Suezkanalen 26–27 januari, och jag fick tillfälle att se en del av den, trots mangling.

Aden

Ingen landgång i Aden här bunkrade vi bara, den 31 januari, sedan bar det av över Arabiska Havet. Här kom de vita uniformerna fram, då vi närmade oss tropiska trakter. Vi hade flera dagar till sjöss. Jag arbetade i tvätten som vanligt, och de lediga stunderna tillbringades på däck. Det var underbart att sola och lata sig, känna värmen och se det glittrande havet i sällskap med flygfisk och delfiner. Det var skönt att vara på däck ute i det fria. Nackdelen med mitt jobb var att tvättinrättningen låg under däck, utan ventiler och så monotont att jag hade svårt för det, men allting har ett pris. Fördelen var att jag var ledig i hamnarna och kunde se mig omkring.

Lite inside från jobbet ombord. En dag kom Jörgen ner i tvätten och frågade om jag vill köpa någon pool. Pool, vad är nu det? Jo, det var flera personer ombord som ordnade lotteri, och man kunde köpa ett eller flera minutslag från 1 till 60. Kapten

klockade så tiden när vi passerade en viss fyr, och den minuten vann. Jag gick ifrån mitt mangeljobb en liten stund för att köpa en lott av Jörgen. Vi hade en kille som var arbetsledare, och han sa då: "Galli galli, karingar bara snackar", eller något ditåt i alla fall. Jag blev så arg så jag flög på honom, säkert med en rak höger. Det gjorde nog ont. Några dagar sedan kom intendenturchefen och sa till mig: "Fröken Westergren skall inte slåss." Han hade skvallrat! Usch, vad dum jag kände mig. Längre fram skall jag berätta om en utflykt den här mannen och jag gjorde: ovänskapen var inte så allvarlig, och i alla fall inte långvarig.

Bombay och Jayant

Innan vi kommer fram till Bombay, 4 februari, får vi veta att det förekommer religiösa oroligheter i staden, och det är tveksamt om vi skall gå in till kaj. Den staden ville jag verkligen komma till, och så blev det trots allt, och därifrån har jag många fina och roliga och tänkvärda minnen. Hamnuppehållet i Bombay varade nästan en hel vecka.

Först vill jag berätta om att möta människor i olika miljöer och vad det kan ge dig ifråga om vardagskunskap och glädje med dina medmänniskor. Jag berättade i början att jag jobbade på Abisko lägerby, och där hade vi många unga gäster från olika delar av världen, bland annat en man från Indien, Jayant Patel, som studerat till ingenjör i Tyskland och ville avsluta sin Europavistelse med att resa upp till norra Sverige för att se midnattssolen. Vi flickor som jobbade på Abisko lägerby satt gärna i köket och pratade, och Jayant vill vara med i konversationen, men han var lite blyg. Flera kvällar knackade han på försynt och frågade om han kunde få ett glas vatten, och det fick han ju. Vi blev alla verkligen goda vänner med honom. När han reste från Abisko Östra blev han hyllad med blomsterkrans och sameslöjd. Vi lovade att hålla kontakt och vi skrev vykort till varandra. Jag skrev om mitt jobb på ett kryssningsfartyg, som skulle komma till Bombay den 4 februari. Jayant arbetade då i Calcutta, och han reste därifrån med ett skrangligt tåg för att hälsa på mig! Inte förrän långt senare har jag förstått hur långt det är mellan Bombay och Calcutta. Nåväl, vi kom överens om att mötas på kajen där **Kungsholm** låg. Jag stod på kajen och väntade, och såg väl lite orolig ut. Charlie Norman passerade och han sa: "Det är nog inte så lämpligt att du står här." "Men jag väntar på en vän från Calcutta", sa jag. Det kändes lite överkligt, men så var det ju. Så kommer Jayant, vad spännande, knappt ett år hade gått sedan Abiskotiden. Det var otroligt att träffas igen på Jayants hemmaplan. Vårt möte började lite obehagligt.



Fartygen gick i konvoj genom Suezkanalen.



Strandpromenaden i Bombay.



Klubben Breach Candy i Bombay.

När vi tog en taxi hoppade några personer på Jayant och spottade på honom för han var i sällskap med en vit flicka, eller kanske beroende på religionsbråk.

Vi såg mycket i Bombay: de hängande trädgårdarna i Malabar Hill; vi besökte en moské; ett buddisttempel med en stor Buddha; Tystnadens Torn, där de döda lades ut för att ätas upp av gamar; Zoologiska trädgården, Victoria Gardens och vi åkte utmed Marine Drive, Bombays strandpromenad.

Det bästa av allt var att få besöka en indisk familj i deras hem. Jayants vän hade studerat till ingenjör i USA, och nu hade han arbete i Bombay och fru och två barn. Det var spännande att få komma hem till familjen som bodde i ett hyreshus.

Vi kom in i en hall, på ena sidan låg en skrubben som var ett kök, och där på golvet satt en tjänare och lagade mat. Jag minns inte vad han tillagade, men han hackade samman olika ingredienser i en stor lerskål. Så gick vi in i vardagsrummet, blev bjudna på te, mat och kakor, och allt var otroligt "hett" och efterrätten otroligt söt. Barnen var roliga, och de var nyfikna på vad vi hade för presenter, de klängde på oss och kramade oss. Vi kunde inte tala med varandra, men med gester och leenden gick det alldeles utmärkt. Det roliga var när frun i huset ville visa mig sin garderob, och eftersom kvinnor talar kläder i alla länder, så blev det här som sagt med gester. Männens däremot talade bra engelska. I våra garderober hemma hänger kläderna där på klädhängare, men här låg de fint vikta, som våra dukar. Jag fick hjälp att prova en sari med kort blusliv, oj vad fin jag kände mig, och så ljuvligt med sidenet mot huden. Det behövs svala kläder i detta heta klimat. Jag fick en sari av henne, men nu är den borta, men inte minnet av den. Vilken upplevelserik dag! Senare blev det en långpromenad genom den myllrande staden till **Kungsholm**.

Nästa dag visade jag Jayant runt på

Kungsholm, och han blev imponerad av vårt vackra fartyg. Vi fortsatte sedan att upptäcka mer av Bombay, och vi talade om kontrasterna mellan våra kulturer och vi upplevde ännu en fin dag. Ett möte som började i norra Sverige och fick sin höjdpunkt i Indien, Bombay.

Mer äventyr i Bombay

Tillsammans med "vårt gäng" från **Kungsholm** hade vi en heldag vid Breach Candy, ett inhägnat lyxområde med swimmingpool och vacker trädgård endast för västerlänningar. För oss svenskar gav det oss en tankeställare, med skillnaden som gjordes på folk och folk – vi hade verkligen mött en ny värld.

I butiken ombord, som hette "Ferdinand Lundqvist" arbetade Britt. En dag var Britt och jag ute på vift i Bombay. Vi skulle besöka några stora varuhus. Vi strövade omkring, men kom inte rätt. Plötsligt såg vi en skylt som det stod SKF på: jaha, ett svenskt företag tänkte vi. Vi går in och frågar om vägen. Sagt och gjort. Vi träffade ingenjör Virding (jag är litet osäker på namnet), och vi frågade efter vägen till ett varuhus. Vägen dit var lite krånglig, då säger Virding: "Jag ber min chaufför köra er dit." Ojoj, där kom vi i stor bil till varuhuset, och vi kände oss som prinsessor, och inte nog med det, vi fick skjuts till ytterligare ett varuhus. Gissa om några av våra manliga vänner gapade stort när vi kom i limousine till **Kungsholm** efter våra varuhusbesök?

Det är sådana här vardagsäventyr som sätter guldkant på tillvaron och ger oss minnen för livet. Guldkant ja. Det var mycket som var fruktansvärt i mötet med Bombay, och jag har hitintills bara berättat om det positiva. Jag har aldrig sett en sådan fattigdom med människor som bodde på gatorna, man bara gick förbi dem och försökte att inte trampa på dem. Jag såg människor som gick som djur, inga handikapphjälpmedel här inte. Det var hemskt. Man blir så frustrerad, för hur skall man

komma åt alla problem? När man tänker på att det finns så stor rikedom i Indien, så varför denna orättvisa? Det kändes svårt att se dessa människor, och det var konstigt att se att vid gathörnen satt – mest män – på huk, spelade kort, pratade och log. Hur kunde de? Vilken kraft det finns i människan att kunna le i sin nöd. De hade accepterat sin situation, och de levde i en värld utan undervisning och information, och ställde inga krav, och hade väl heller ingen möjlighet till det. De här minnena har jag burit med mig hela livet, det var mitt första möte med den ordning som finns i vår värld än idag, och det kanske är värre nu!

På **Kungsholm** fanns en resebyrå som hjälpte till med utflykter till olika platser under det att fartyget rundade vår jord. När vi låg i Bombay for många på tigerjakt i Tibet, eller utflykter till New Dehli, Agra, Taj Mahal, Madras, Nepal, Calcutta eller Darjeeling: you just name it! I Darjeeling skulle man en bit utanför staden för att se soluppgången över Mount Everest. Från Bombay kunde passagerarna också ta en avstickare till Australien och Nya Zeeland och komma tillbaka till fartyget i Hong Kong. Det var resor det, det var ingen måtta på vad de flesta av passagerarna hade råd med!

Bombay-Colombo-Bangkok

Den 10 februari lämnar vi Bombay, och efter att ha följt Malabarkusten och rundat Cap Comorin så anländer vi till Colombo 13 februari. Vi ligger på redan och tar tendern in till kajen. Det är en svindlande känsla att se **Kungsholm** på håll. Hon är så otroligt vacker där hon ligger, både i dagsljus med stor flaggning och i kvällsmörkret med glittrande belysning. Så tänker man: "Jobbar jag verkligen på detta fartyg, och är jag på väg runt jorden?" Otroligt! Då försvinner dukar och lakan i det blå, och man glömmet jobbet.

I Colombo var det inköp av ädelstenar,



Vi tog en tur i en grann cabriolet på Ceylon.



Andersons Bridge i Singapore.

pärlor och elefanter i elfenben som gällde. I vår tidning hade vi fått information vart vi skulle gå för att nå de ärligaste försäljarna. Dit vi kom låg en gästbok, och jag bläddrade lite i den och blev förskräckt. Där stod på skandinaviska en hel del inte så vackra saker om affärsidkaren. Han förstod det ju inte själv, det var lite dumt av någon att skriva så. Jaja, men så går det till. Vi lurar varandra så gott vi kan, men är båda parter nöjda så är det OK.

Med en stor gammaldags bil tog vi oss ut till Mount Lavinia Hotel, där vissa delar av filmen "Bron över floden Kwai" spelats in. Oj, vilken badstrand, lagom stor sträckte den sig i en vacker båge och med palmer förstas. Det var skönt att bada, för här rådde tropisk värme. Så åter in till staden, och frampå kvällen blev det lite "nattliv" innan vi gick ombord på **Kungsholm**. Det är en speciell känsla att resa med fötterna så att säga i Sverige, men ändå vara i främmande land. Vi hade hemmet med oss, och var det oroligt i hamnarna så kändes det tryggt att komma ombord till en liten bit av Sverige.

Kontakten med hemmet var självklar, och jag hade meddelat alla hamnadresser, så de mina skrev ofta och jag likaså

till dem. Jag hade mycket att berätta, och ibland ringde jag, men det var inte alltid man kom fram. Bland det första man gjorde när man gick i land var att posta breven, och omvänt så var det så klart toppen att få brev hemifrån. Breven innehöll ibland litet skämtsamma meningar, tex hälsningar från "de långa varma kalsongernas land". – "Vad du är lycklig som får vara i värmen, här är svinkallt". Det var visst en ganska kall vintern 1956.

Vi kom till Bangkok 20 februari och där var det ingen landgång för besättningen. Passagerarna fick komma i land samt den servicepersonal som passade upp på dem, och säkert några fler. Här var det hett och fuktigt med 42 grader i skuggan. Bangkok ligger en bra bit uppför Menangfloden. En gång låg Bangkok vid havet, men under årtusendens lopp har slam förts med i flodvattnet så att ett delta har bildats, och staden ligger nu en bit in i landet.

Bangkok, de 300 templens stad, fick jag inte uppleva, det var den enda hamn jag inte besökte på denna resa.

Singapore–Bali

I Singapore – Lejonstaden – Österns pärla var vi 24 februari. Från hamnen in till sta-

den bar det av i cykelrickshaw, och målet var Raffles Place, döpt efter Sir Stamford Raffles, som grundlade kolonin år 1819. Vi hade en dag på oss, och det blev shopping och strövtåg på gatorna. Någon Singapore-sling blev det inte för mig och mitt gäng. I stället fixades lite fest ombord: "lyxig mat och god drink". Under resans gång hade vi många trevliga stunder tillsammans, och man höll ihop i grupper, arrangerade fester med dans och underhållning, och lite flirt så klart.

25 februari visste jag nog vad som skulle hända – Kung Neptun med sitt hov var på gång! Denna dag passerade vi linjen. Såg du den inte, kände du den inte? Men märkte av den, det gjorde jag. Stor föreställning med Kung Neptun, hans hov och poliser. Allt var iscensatt som en show för passagerarna som stod på övre däck och tittade på.

Jag var en av de första som blev haffad, jag sattes på en stol vid bassängkanten, och så fick jag något vitt lödder med ättika i hela ansiktet, fick pussa ett vidrigt stort och fult fiskhuvud, och så pang, bakåtkullerbytta ner i bassängen! Där blev jag doppad av poliserna åtskilliga gånger, och de var ganska så brutala. Jag hade tur som



Fest i vår hytt B – 12.



Livbåtsövning med spakrodd.



blev döpt i början, för gissa om vattnet i bassängen efter ett tag blev som en äcklig soppa? Det var många som blev döpta och värst tyckte jag nog det var för befälet i sina fina vita uniformer, och det blev mycket tvätt efteråt minns jag. Själv hade jag bad-dräkt under min vita arbetsrock. Vi var beredda på att dopet var en stor händelse ombord på **Kungsholm** eftersom en del av personalen hade varit med tidigare, och de hade berättat litet om arrangemanget. Ett fint diplom fick vi efter dopet och ytterligare ett fantastiskt minne i bagaget.

Underbart varmt väder var det när vi långsamt tog oss fram mot nästa hamn som var Bali, dit vi kom 27 februari. Bali har kallats Söderhavets pärla. Vi låg på redan och tog tendern in till bryggan. Här kom en söderhavso emot oss. På den här sidan av ön, Padang Bay, levde människorna mycket primitivt i hyddor. Vi vandrade runt deras bostäder och på deras marknadsplats. Vi fick en skock tiggande barn efter oss, som ville ha cigaretter eller tuggummi, godis dög inte. När vi ville fotografera så satte de ena handen för ansiktet och sträckte fram den andra i väntan på betalning. En ganska vanlig gest i dessa fattiga länder. Det var mycket hett och vi tänkte bada, men nej vad vi bedrog oss, det var pålandsvind och jättelortigt vatten. Där ser man – turistvykort – gå och göm dig! Allt är inte guld som glimmar, det kommer man snart underfund med. Här bytte vi till oss balifigurer mot solglasögon och behåar. Vi handlade också inhemska varor från kanoterna som kom upp jämsides med **Kungsholm**. Innan vi kom till Bali talades det mycket om att kvinnorna hade bar överkropp. Spännande tyckte killarna! Nu är ju det här inte så sensationellt, men det var det då.

Manilla–Hong Kong–Kobe

I hamninloppet till Manilla, dit vi kom 3 mars, möttes vi av vrak som stack upp över vattenytan. Det var ett kort uppehåll, men vi hann med att besöka en del butiker i distrikt med namn som Ermita,

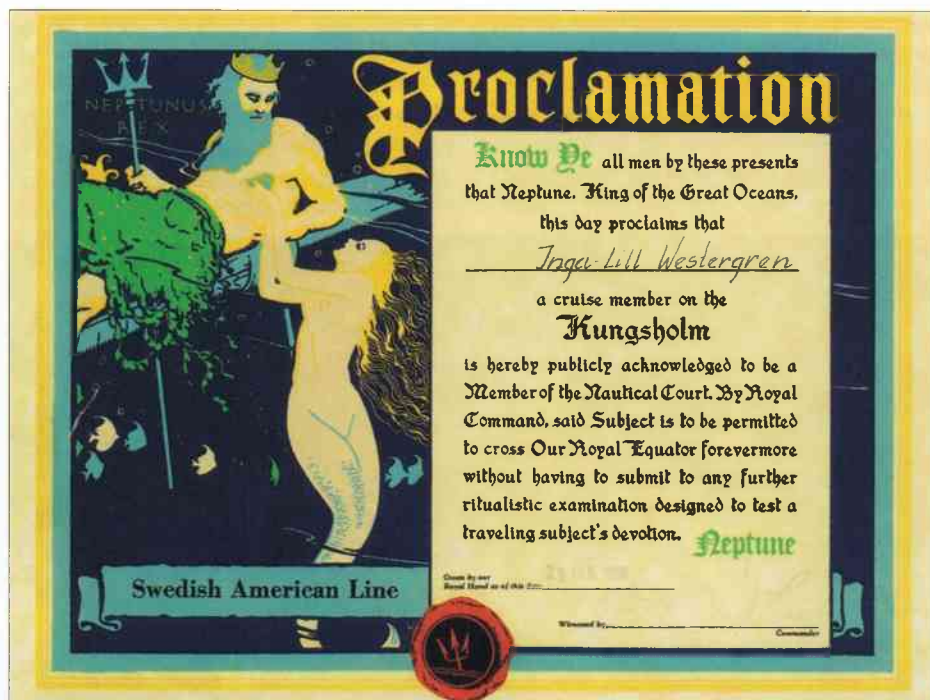
När vi passerade ekvatorn var det besök av Kung Neptun med följe som syns på de tre bilderna. Ingen kom undan dopet.



Malata och Escolta. Här såldes souvenirer till helt andra priser än i de stora varuhusen och områdena var spännande att vandra genom. Det var skrämmande att se hur människor bodde, men det var dock hus om än fallfärdiga. Det föds många tankar

när man ung och grön och kommer från ett välmående Sverige och får nya intryck, om än vi bara snuddar vid en annan sida av tillvaron.

Vi blev varmt välkomnade vid ankomsten till Hong Kong. Den 5 mars förtöjde



Diplomet har jag sparat som minne.

vi vid kaj på halvön Kowloon. Härifrån hade vi fin utsikt mot själva Hong Kong, The Peak. Staden sträckte sig upp utmed bergets sidor, och toppen kröntes av en exklusiv restaurang med otrolig utsikt.

Här stannade vi i tre dagar. Tiden räckte gott och väl till för inköp, bla av kamferkistor, barskåp, tyger, kläder, kimonos och klänningar med höga slitsar. Namn på skräddare hade vi fått, så det var bara att ta mått och beställa och så levererades kostymen, skjortan eller klänningen till oss ombord. Självt jag inte intresserad av något. Roligare då att spendera slantarna på upplevelser av olika slag och sight-seeing. De flytande fiskrestaurangerna i Aberdeen var en höjdpunkt för oss, både vad det gällde läckra fiskrätter och miljön. Vi såg djonkerna, som var båtfolkets flytande hem. Här lever man verkligen annorlunda i alla avseenden. Det är inte värt att ha pengar på båten, utan man tar istället ut sina egna tänder och sätter dit guldtänder, vilka utgör sparkapitalet.

Bredvid **Kungsholm** låg några lastfartyg. För första gången fick jag se kvinnor som hängde på fartygets utsida och knackade rost. Det var säkert ett hårt jobb, och ovanligt för en svensk tjej, men numera har vi ju vant oss med kvinnor i typiska manliga jobb.

Vi kom till Kobe 11 mars och möttes av vinterklimat, med lite snö på marken och frisk klar luft. **Kungsholm** och vi alla ombord blev även i denna hamn hjärtligt välkomna. I hamnen och över gatorna hängde girlanger av rosa körsbärsblommor och japanska lyktor. "Welcome Kungsholm", stod det på många ställen i staden.

Innan vår ankomst till Japan så hade vi flickor informerats av våra manliga vänner att: "Japan det är resans höjdpunkt, här får ni klara er själva." Jaha, geishor. Så var det med det! Jag var faktiskt ute med en man, och vi besökte en restaurang med geishor / värdinnor. Det var en fin restaurang med både män och kvinnor som gäster. Vi tog en drink och vips var två vackra geishor framme vid vårt bord. De talade med oss och gav oss båda komplimanger, och vi måste bjuda dem på varsin drink. De talade bra engelska och berättade litet om sina liv. Vad jag minns var de mest nyfikna på oss från den kalla Norden. Vi tyckte till slut de blev väl påträngande för vi ville vara lite ostörda, det var alltså fel ställe att gå till, men det var ju intressant. Gissa vad vi gjorde istället? Jo, vi gick på bio, och det slutade med en förskräckelse. Vi kom in i biografsalongen gick till våra platser och skulle sätta oss – men det gick inte, för vi var för breda om baken. Åh vad dråpligt! Vi satte oss lite på sniskan, men det var så obekvämt och vi var så fulla i skratt så vi gick därifrån. Det blev en promenad till-



Färd i tenderbåtar mot land på Bali.



Innevånarna sålde souvenirer från sina kanoter.



baka till **Kungsholm** och lite mys ombord i stället. Där gick en geisha miste om en viking! Från Kobe gick vi till Yokohama, dit vi kom 13 mars.

Yokohama

Från inloppet till Yokohama ser man Japans heliga berg, Fuji. Det var vackert att skåda det snöhöljda berget, och klimatet lockade fram hemlandskänslor. Så kom vi in till hamnen, och det var alltid lika spännande att se hur elegant Kungsholm lägger till vid kajen: alla inblandade är otroligt skickliga. Vad såg vi på kajen? Jo, marknadsstånd vid marknadsstånd. Här skulle handlas! Mest var det porslin, vackra prydnadsartiklar, hushållsartiklar, serviser 12 av varje i ett set enligt västerländsk sed. I Japan är det ofta 5 i ett set och mest skålar, både att äta och dricka ur. Det är roligt att se skillnaderna i våra vanor.

Det anordnades en bussutflykt till Tokyo för personalen. Jag minns att guiden, som var en ung flicka, mest stod och sjöng under färden. Jag tyckte det lät väldigt klagande, men det var säkert vackert för japanska öron. Tokyo är en riktig storstad, och på avstånd såg vi kejserliga palatset. På den tiden var kvinnorna klädda i traditionella kläder och de trippade fram i träsandaler, och en del hade fortfarande snörda fötter. Vi besökte Mieji Shrine, ett av Japans heligaste tempel. Vi råkade komma förbi en bonsaitävling på ett torg, och det var fantastiskt att se alla dessa miniatyrträd. Vi hann uppleva en hel del, god mat, shopping och betrakta folklivet, som alltid är lika intressant var än man befinner sig. Alla japaner vi mötte var så vänliga och artiga och hade så nära till skratt. Det var roligt att gå runt i bazarområdena och på



Författaren landgångsklädd.

torget var det små cirkusuppträdanden med lokala förmågor som utförde olika balansnummer och andra tricks. Jag tror inte sådant förekommer längre. Så åter till Yokohama. Besöket i Yokohama varade i tre dagar.

Avskedet från Japan blev gripande, i alla fall för många av männen. Det var massor av söta japanskor som vinkade av sina vänner. Det var faktiskt roligt att se. En man som inte var särskilt snygg vinkades av en jättesöt japanska. Vi frågade: "Hur har du lärt känna en sådan skönhet?" Med ett leende sa han bara: "Sympatia, sympatia." Positivt, inte sant?

Vi hade nu 11 dagar framför oss till sjöss över Stilla Oceanen mot Hawaii.

Hawaii

Crossing the International Date Line – vad innebar det för oss? Jo, två 21 mars efter varandra. Det råder olika datum på ömse sidor om Linjen. I huvudsaken går Linjen utmed 180 längdgraden. Vi hade under vår färd österut "brassat" en timme vid givna dagar, alltså förlorat timmar, nu fick vi igen dem, men inte betalt för den extra 21 mars. Jag minns att det var diskussioner om detta ombord. Många menade att de skulle ha betalt för den här dagen. När vi passerade Linjen fick vi också ett diplom, dock ingen



Hong Kong var imponerande.

ceremoni. **Kungsholm** stävade på i det fina vädret. Mangeljobbet var lika oändligt som tidigare, men det gick. Nu började det kännas att vi nött på varandra, för i 97-an stod någonting om att ha tålamod med varandra. Humöret blev bättre vid nästa hamnbesök i Honolulu.

Aloha – välkommen och välkommen åter. Kungsholm och alla ombord möttes av Hawaiimusik, flickor i bastkjolar och blommor i mängd. Året runt är det ett underbart klimat på Hawaii. Litet regn varje dag gör luften frisk och fräsch, och här odlas frukt och jordbruksprodukter med stor framgång, och man exporterar bl a ananas och sockerrör. Turister i mängd kommer till de olika öarna i ögruppen. Honolulu ligger på ön Oahu. Vi hyrde bil och åkte runt till platser av intresse, tex "Upside-down-falls", där vattnet blåser uppför klipporna efter regn. Vi bilade genom vackra villakvarter,

och jag noterade att här var villorna ganska små efter amerikanska mått. Det kanske är en följd av det ljuvliga klimatet, som gör att man vistas mycket utomhus. Pearl Harbour, flottstationen, fick endast amerikanska medborgare besöka.

Jag var nyfiken på Waikiki Beach som jag hört nämnas som något i särklass. Men det var det inte: det var en långsträckt fin strand, men på landsidan fanns en starkt trafikerad gata med relativt höga hus. I min fantasi hade jag sett en strand med hav och natur. Det var inte utan att jag jämförde med vår skärgårdsnatur som verkligen är ett strå vassare, om bara vattnet och luften vore lite varmare. I ögruppen finns naturligtvis öar med mer orörd söderhavsnatur. Honolulu är en amerikaniserad stad, och det är OK bara man inte tror något annat.

Under ett strövtåg på kvällen hör vi plötsligt hemlandstoner: "Flickorna i Små-



Kungsholm vid kaj i Kobe.



Fusijama var en vacker syn från havet.



Välkända Waikiki beach.

land." Det var Delta Rythm Boys som spelade på ett ineställe. Det var ett trevligt återhörande. På 1950-talet uppträdde Delta Rythm Boys i Sverige och blev mycket omtyckta. De visste att **Kungsholm** skulle komma och jag tror de var ombord och spelade tillsammans med Charlie Norman och hans orkester. Det blev ett lyckat tvådagars besök på en av öarna i Hawaii-gruppens många sagoomspunna öar.

Wilmington och Los Angeles

Efter nästan en vecka till sjöss närmade vi oss den amerikanska kontinenten 31 mars. Här gick en hel del av våra passagerare i land för att endera resa hem eller fortsätta på en annan kryssning. Hur orkade de? Första intrycket av Wilmington fick vi genom näsan: här luktade det illa från många fruktkonservfabriker. Man tänkte på vackra vykort man sett från soliga Kalifornien, men det var inte vad vi mötte.

Cirka 70 km bort ligger Los Angeles, och ännu lite längre bort Hollywood, och dessa städer lockade. Jag var ledig och även killen som jag givit en rak höger vid ett tidigare tillfälle. Hur skulle det här gå? Jodå, vi var på god fot med varandra nu. Vi bestämde oss för att till Hollywood skulle vi. Skraltig kassa hade jag, och jag förstår inte varför mina slantar alltid är så där väldigt runda...

Vi bestämde oss för att lifta till Los Angeles och sedan ta buss till Hollywood. Jag tror vi liftade med 5 bilar innan vi kom in till Los Angeles, och vilka bilar sedan, det var inga dollargrin inte, jo, fd dollargrin, och det var bara färgade killar som stannade. Inga vita tar tydligen upp liftare. Det var kanske lite farligt, så det var nog tur att vi var två. Alla var dock väldigt glada och frågvisa och ville veta vilka vi var och varifrån och varthän. De trodde vi var ett par och de fick de tro, det var nog säkrare så. Vilket tråkigt landskap vi färdades igenom! Jag minns att det stod oljepump vid oljepump, och däremellan trist och risig bebyggelse, inga vackra hus med trädgårdar: det såg slarvigt ut helt enkelt.

Till Los Angeles kom vi, och vi frågade efter bussterminalen. Vad är nu det, bus-sar? Här är alla bilburna och nästan ingen kände till det här med att åka buss. En vänlig holländare hjälpte oss till slut, han visste. Så det blev en långpromenad. Bussterminalen var stor och modern, och det var lätt hitta rätt buss till Hollywood, Line 91, och jag har kvar turlistan. Väl framme såg vi att vi kommit rätt för på en av kullarna stod med otroligt stora bokstäver: HOLLYWOOD. Vi såg några skådespelares hus, bakom murar skall jag väl säga, och vi såg Hollywood Bowl, en stor amfiteater.

Framför en kinesisk teater fanns betongplattor med kända skådespelares hand- och fotavtryck, och det var intressant att se.

Nu började vi bli hungriga och vi hade inte mycket pengar, och dem måste vi ha till bussresan åter till Wilmington. Vi gick in i en livsmedelsbutik och köpte bananer och russin. Där gick vi på Sunset Boulevard och åt bananer och russin och hade roligt, långt ifrån den flärd och lyx man förknippar med Hollywood. Man har många felaktiga bilder i huvudet vad det gäller denna filmstad. Men det så klart – om jag hade pengar – hade det säkert sett annorlunda ut.

En äventyrlig och rolig dag var till ända, och helt nöjda tog vi bussen tillbaka till oljeorten Wilmington, och gick ombord på vårt älskade fartyg **Kungsholm**. Där var det full fart, påskafton och äggtoddy väntade oss. Så visst kan man ha roligt trots ebb i kassan.

Resans sista etapper: Acapulco–Panamakanalen–New York

Vi låg på redan, som inte är en dålig ankringsplats, och det är otroligt vackert vart ögat än når. Acapulco är en turiststad av stora mått, och hit kommer berömdheter för lyxliv och även sportfiskare i mängd. Många kända hotell fanns här, mest berömt



Soldyrkare på akterdäck.



Hollywood måste besökas!



På Acapulcos redd.



Christobal vid Panamakanalen.

är El Mirador som är beläget på klippor varifrån modiga infödingspojkar dyker rakt ner i havet. Det blev ett mycket kort besök här den 4 april. Vi hann med en promenad och lite shopping i staden där det fanns mycket indianskt hantverk att handla.

8 april gick vi igenom Panamakanalen, och det var spännande. Panamakanalen är en annorlunda kanal, eftersom fartygen dras genom slussarna med hjälp av små lok som går på räls. Sträckningen av kanalen talas det också mycket om, ty Balboa vid Panamakanalens mynning vid Stilla Havet ligger längre öster ut än mynningen vid Cristobal vid Karibiska Havet. Från Balboa till den konstgjorda Gatúnsjön finns 3 slussar, som höjer fartyget till sjöns nivå, och genom sjön följs en farled på cirka 26 km. Sedan åter tre slussar och fartyget sänks till Karibiska Havets nivå. Kanalen är totalt 58 km lång.

Vi som jobbade denna dag fick ledigt för att gå upp och titta. Jag kom upp när vi var ute på sjön och det var en märklig syn, eftersom sjön var nästan igenvuxen med små holmar här och där. Jag hann se litet av slussningen mot Cristobal innan jag

måste ner under däck igen.

Under däck ja, jag använde alltid trapporna, eftersom jag inte tycker om hissar, som jag redan har erkänt. Nåväl, en liten hisshistoria. Jörgen skulle träna mig, och vi tog hissen ner till tvätten, men när vi kommer ner gick dörren inte att öppna. Jag bara ryckte tag i Jörgen och ville ut ur hissen. Jag skäms, men jag tappade fullständigt besinningen. "Lugna dig", sa Jörgen, "du river ju sönder min tröja." Vi åkte upp igen, och gick nerför trapporna, tryckte ner hissen och kollade dörren: inget fel. Det var så dumt ordnat att när en annan dörr där nere stod öppen så spärrades hissdörren, som alltså inte gick att öppna. Det var inget fel på hissdörren, men väl på placeringen av den andra dörren. Ibland är det jobbigt att vara jag! Till de positiva sidorna av denna fobi hör att man märker hur hyggliga och snälla de flesta människor är. De åker gärna med någon extra våning när jag säger att jag inte vill åka ensam, och ibland kommer samtal igång så att man önskar hissfärden vore längre.

Morgonen 13 april anländer vi till New York. Det kändes bra att komma hem.

Komma hem? Ja, det är sant – efter en sådan långresa upplevde vi New York som hemmahamn. Den här gången lockade inte New York, och det fanns inte heller tid för något besök.

En lång flygres från New York till Torslanda

Innan vår ankomst till New York fick vi som bodde i passagerarhytter erbjudande om att flyga hem. Hytterna skulle hysa reguljära passagerare New York – Göteborg. Svenska Amerika Linien hade chartrat ett flygplan från "The Flying Tigers", som var kända och skickliga krigsflygare under 2:a världskriget i Burma. De hade nu ett eget flygbolag. Jag nappade på erbjudandet. Det blev en äventyrlig avslutning på jordenruntresan i en DC-4, ett propellerplan. Så här i efterhand kan jag tycka att jag gjorde fel, och skulle ha följt med **Kungsholm** hem till Göteborg i stället. Jag minns inte hur många vi var som flög till Göteborg, men det var en ganska stor grupp, cirka 60 personer, tror jag.

Vi åkte buss ut till Idlewild Airport, som Kennedy Airport hette på den tiden. Solen sken och vi var på gott humör. Vi hade en lång flygres framför oss, men hur lång den skulle bli det anade vi inte då. Vårt första stopp var Sidney på Nova Scotia. Det var mörkt när vi landade, och jag råkade se att det small vid ett av landningshjulen. Eftersom det blivit punktering på landningshjulet måste vi övernatta och vänta på ett annat av The Flying Tigers plan, som dagen därpå skulle flyga från New York till Tyskland med fruar och barn till den amerikanska ockupationsmakten. Vi blev inkvarterade på ett bra hotell, hade en trevlig kväll och en sight-seeingtur i Sidney på förmiddagen innan start.

Vid starten mot Europa fick vi veta att vår destination var endera Shannon på Irland, eller Reykjavik på Island beroende på vindarna. Efter en stund så får vi höra att med den motvind vi har, räcker inte bränslet ända fram, så vi måste vända och



Kungsholm i Miraflores slussar. Vykort från författaren.

nu var målet Gander på New Foundland, men det var inte tid för några "newfie jokes" här inte. Vi fick hytter på flygplatsen så vi kunde duscha och sträcka ut oss några timmar. Så ut på plattan till vårt väntande plan. Vi kom iväg, och allt gick bra denna gång, och vi landade på Shannon, Irland. Efter ett långt uppehåll startade vi igen. Nu fick vi komma in i cockpit och beundra "den gröna ön" från luften, och det var vackert. Det vackraste skulle dock komma, det var när vi närmade oss

den bohuslänska kusten, där det låg stora isblock som hopat sig vid strandlinjen och glittrade som briljanter i solskenet. Vi var hemma på riktigt efter många månaders bortovaro. Nu återstod bara landningen på Torslanda. Lyckliga och trötta tog vi farväl av varandra, och på återseende om någon vecka då **Kungsholm** skulle komma till Göteborg.

Efter någon vecka var jag åter på plats ombord på **Kungsholm** för att mönstra av och hämta alla mina prylar, och inte minst

träffa alla arbetskamrater, som hade haft en lugn överfart på vattnet till skillnad från oss som kämpat oss fram och tillbaka i luften.

Nu slöts cirkeln runt vår jord, och Kungsholmsäventyret var över. Att stå vid en mangel är inte min starka sida, men att få uppleva alla dessa hamnstäder och insupa miljöer och folkliv: vackert, brokigt, glatt och även skrämmande, så olika från kust till kust, det är helt otroligt. En minnesvärd, världsomspännande resa var över. ■



Fartyget börjar ta form på stapelbädden.



Första gången i Göteborg möttes **Kungsholm** av mängder av folk i hamnen. Vykort Pressbyrå. Samtliga foton från Bertil Söderbergs samling.

Kungsholm (III)

Svenska Amerika Linien

Levererad 1953
Varv De Schelde, Vlissingen, Holland
Total längd 182,88 m
Bredd 23,47 m
Djupgående 8,03 m
Bruttoton 21 140 t
Maskinstyrka 17 500 hk

Servicefart 19 knop
Passagerare 802
1965 såldes **Kungsholm** till Norddeutscher LLOYD och fick namnet **Europa**.
1970 övergick ägandet till Hapag-Lloyd AG.

1981 såldes **Europa** till Costa Armatori SpA och fick namnet **Columbus C**.
1984 sjönk **Columbus C** i Cadiz efter kollision med en pir.
1985 skrotades i Barcelona.



Som **Europa** hos Norddeutscher Lloyd. Vykort.



Som **Columbus C** hos Costa Cruises. Vykort.

Horisonten runt

Redaktör Jan Johansson



Om Fix av Västervik och dess ursprung

I Länsypumpen 2005:3 efterlyser 4529 Winnestad uppgifter om bla 8521 Fix av Västervik. Detta fartyg har sitt ursprung i jakten **Ellida** (948) byggd i Karlshamn 1850 av ek och fur av skeppsbyggmästaren O. Bengtsson för ett rederi i Kivik med skepparen Håkan Beckman (ägare till ¾-delar) som huvudredare och befälhavare. Denne hade som medredare skepparen Måns Nilsson i Kivik.

Den 8 mars 1873 ändrades ägandeförhållandena på så sätt att M. Nilsson sålde sin ¼-del till huvudredaren varpå denne vidare sålde ¾-delar till skepparna P. Johnsson, H. Johnsson och Daniel Månsson, alla Kivik.

När jakten registrerades i februari 1894 ägdes den fortfarande av ett rederi i Kivik med skepparen Per Johnsson som huvudredare.

Den 8 augusti 1904 såldes fartyget till skepparen Sven Vilhelm Jacobsson och Leonard Thunberg i Oskarshamn ägare till hälften vardera.

Den 28 oktober 1905 övergick **Ellida** genom köp till Slite Kalkverks AB (sjökapten Johan Lind) för 1800 kronor och fartyget med last övertogs ligande i Oskarshamn. Befälet var anförtrött åt Emil Hultgren i Oskarshamn.

Den 3 juni 1911 såldes hon för 300 kronor till lotsförmanen Nils Karl Arvid Friberg i Visby.

Den 30 januari 1913 sprang jakten läck under storm i Kalmarsund och vattenfylldes. Den var på resa från Mönsterås till Visby med 41 famnar ved och övergavs av besättningen som i båten lyckades uppnå land efter 2½ timmars rodd.

Skutan inbärgades till Oskarshamn och kondemnerades varefter vraket inköptes av

C.O. Sandell som under våren 1913 lät reparera skrov och rigg och sätta fartyget i sjövärdigt skick.

Den 28 oktober 1913 inköptes hon av skepparen Carl Oskar Andersson bosatt i Nynäs i Misterhults socken.

Den 27 november 1920 intygades att jakten **Ellida** 1917 låg sjunken invid kusten norr om Figeholm och att den därefter inköpts av Baltiska Dock & Verkstads AB i Figeholm som hade för avsikt att reparera den. Jakten var emellertid delvis rutten. Bla måste 50 % av allt timmer kasseras, men av de delar som gick att använda byggde varvet 1918 en pråm som döptes till **Måns**.

Den 29 mars 1921 anmäldes att pråmen ägdes av Blankaholms Sågverks AB, Skaftet i Blankaholm.

Den 16 februari 1933 såldes den av nämnda bolag för 1000 kronor till fartygsbefälhavaren

Knut August Johansson i Västervik och döptes om till **Fix**. I priset ingick reparation av däck samt drivning och beckning, reparation av ledstången och av luckorna. För drivning av pråmen skulle arbetskostnaden delas lika mellan säljare och köpare.

Vid inregistreringen den 23 maj 1942 (RN 8521) anmärktes att motorfartyget **Fix** seglat med interimscertifikat alltsedan 1933. Det var mått till 24,85 ton och uppgavs kunna lasta 60 ton dw. Dimensionerna var 15,62x5,03x1,84 meter. Motorn, om 20 eff hk, var en 1-cylindrig tvåtakts tändkulemotor tillverkad av Bröderna Nilssons Motor i Västervik 1933.

Ägaren anmälde 1955 att fartyget inte använts under de 5–6 senaste åren och önskade därför få det avregistrerat. I november 1958 sänktes **Fix** vid Idö lotsplats för att användas som vågbrytare.

Bernt Åhlund

Uppgifter om Tunsta

Bo A. Bergström på Ekerö har sänt oss uppgifter om **Tunsta** som Arne Karlsson undrade över i förra numret. Uppgifterna är i huvudsak hämtade från uppgifter från en mäklare vid en försäljning:

Byggd okänt år. Första noteringen från tidningen *Dal-pilen* den 20 augusti 1897 om att "Den lille nätta ångaren **Primus**, som sedan början af innevarande sommar plöjer Särnasjöns böljor och nästan dagligen syns på upp- eller nedresa på sjön. Ångaren tillhör Dalelvarnas flottningssällskap, har 3,5 hk maskin och äger rätt att föra 30 passagerare. Den är försedd med plåttak samt en liten prydd salong. Båtens hufvuduppgift är att under flottningstiden bogsera timmer öfver Särnasjöns vatten. Den har för burit namnet

Svanen och trafikerat Venern, då tillhörande enskild person. Befälhavare på ångaren är Yr Karl Karlsson från Leksands Noret, hvilken förut varit anställd å flottningssällskapets ångare på Siljan."

Hon kom sedan till Insjön och Runn för att hamna i Stockholm i mitten av 1990-talet då inköpt av Mats Hedberg.

Tunsta är en fd ångslup byggd av järn med plåtöverbyggnad. Dimensioner 14,18 x 3,20 x 0,50 m. Maskin Scania D9, 6-cylindrig om ca 100 hk. Den maskin som satt i båten 1902–1924 hade prisbelönats på Stockholmsutställningen 1897. Den satt senare i ångaren **Ran** och står idag på museum. 1924 monterades en tändkulemotor som senare kom att ge båten smeknamnet Tunstajoppen.

Nu ligger båten i Vinstå i Stockholms förorter och ägs av

Karl Layne.

Bo A. Bergström



Båten kom 1897 upp till Särnasjön i Övre Dalarna för att där dra timmer. Ägare var Dalälvarnas flottningssällskap. Båten var inköpt från Väneren och hette där **Svanen**. Byggår ej känt. Ursprungligen 10,5 x 2,4 m. På Särnasjön fick den namnet **Primus** och fick föra 30 passagerare. Ångmaskinen som drev båten 1902–1924 var utställd och belönad med medalj på Stockholmsutställningen 1897. Maskinen finns idag att betrakta på det sevärda flottningsmuseet i Gysinge efter väg 273. **Primus** fick 1924 ångmaskinen utbytt mot en tändkulemotor. Sannolikt flyttades **Primus** till Siljan 1931 då den nybyggda varpbåten **Särna** sattes i trafik på Särnasjön.

På Siljan fick båten namnet

Tunsta efter stationeringsorten vid Österdalälvens utflöde ur Insjön. **Tunstas** brygga nedanför Landsvägsbron över älven i Insjön finns kvar än i dag. Båten övergick i samband med namnbytet i privat ägo, men var kvar i flottningen till början av 1960-talet. **Tunsta** var tämligen förfallen när den 1969 såldes till sjön Runn för att bli fritidsbåt. Här skedde en breddning och förlängning av det ursprungliga skrovet. **Tunsta** fick en helt ny överbyggnad. I mitten av 1990-talet flyttades båten till Mälaren där den finns i dag.

Anders Winter



Från boken *Alla våra ångslup* av CeGe Olsson och Gert Ekström kan vi tillägga att hon såldes till Roligs Daniel i Insjön och döptes om till **Tunsta**. Blev 1969 nöjesbåt på Runn.

Red.

Skrovet på sidan 32 identifierat

Fotot, som Hans Karlsson tagit och som publicerats på sidan 32 i förra numret, föreställer **Ålfors** (SDWK – 4459). Hon byggdes 1905 vid Kristinehamns Mekaniska Verkstad som ångslup för Karlstads Ångslups AB. Kallades för "strejkbrytaren". Hon ägs nu av Tomas Cedergren i Solna. Han har börjat bygga en stor tidsenlig överbyggnad på fartyget.

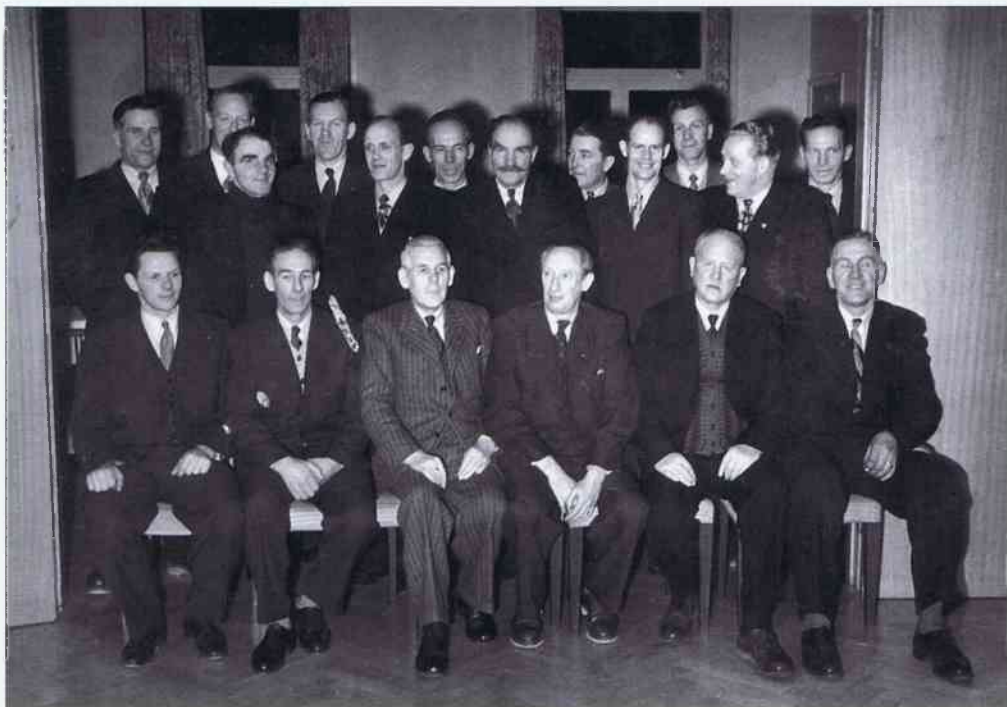
Bo A Bergström



Vi hänvisar åter till boken *Alla våra ångslupar* som uppger: Byggd men namnet **Express** för Karlstads Ångslups AB. Sålld 1914 till Stockholms Ångslups AB och namnändrad till **Bryn-hild**. Blev den 3 juni 1919 såld till Göteborgs Hamnstyrelse och inofficiellt omdöpt till **Greta**. Sålldes 1935 och ombyggdes 1945 till gruspråmen **Britt**. Blev 1953 namnad till **Mergo**. Ombyggdes 1965 till dykarbåt som från 1967 kallades **Ålfors**. Fick 1978 namnet **Dykab 11**. (Och heter alltså nu **Ålfors** igen, Red anm).

Red

Skepparmöte



Översänder ett foto från ett möte som Sveriges Segelfartygsförening höll i Vadstena i början av 1950-talet. Det är många kända skeppare.

Sittande från vänster: Georg Bülow, Dalmark på **Wättervik**; Ing Wärn, Motala på **Familien**; Karl-Axel Kindbom, Rödesund, redare; Karl-Axel Pahlsjö, Motala, mäklare; Albin Pettersson, Harge på **Sylviana** och Paul Larsson, Brandstorp på **Fredrik**.

Stående från vänster: Oliver Pettersson, Forsa på **Juno**; Karl-Axel Gustafsson, Motala, speditör; Nils Holmberg, Motala på **Greta**; Gustav Svensson, Motala på **Bele**; Sven Ström, Lemunda på **Walkyrian**; Georg Johansson, Hjulbro, redare för **Age I**; Manfred Holmberg, Motala på **Polstjernan**; Torsten Apelqvist, Motala, redare för **Polstjernan**; Karl Karlsson, Vadstena med Ester och Junian; Algot Larsson, Hjo med **Svanen** och **Hedvig**; Gösta Johansson, Vadstena på **Rengen** och Arne Larsson, Hjulbro på **Age I**.

Stig Larsson och Per-Gunnar Winnestad

Boris identifierad

Boris byggdes 1950 av Bröderna Larssons Mekaniska Verkstad i Kristinehamn som **Shell S 23**, och då som ersättare för en liten båt med namnet **Shell 4** för transport av personal. **Shell S 23** hade dimensionerna 13x3,8 meter och var utrustad med en Albin diesel på cirka 120 hk.

Shells fartyg och båtar hade alla, utom **Nerita** och **Neitheia**, namnen Shell S + ett nummer. S:et kom till i mitten av 1940-talet och stod för Sverige och var målat i rött. Resten av namnet i svart. De mindre båtarna hade fortfarande namnet **Semo** + nummer. Semo, som även rederiet tidigare hette, var en förkortning av Svensk-Engelska Mineralolja AB.

Båtarna kallades i dagligt tal oftast "Åttan", "Sjuan" osv.

Tjugotrean byggdes som kombinerad bogser- och passagerarbåt med anledning av

att Shell sedan början 1900-talet hade en importanläggning på Hjärtholmen utanför Göteborg. Nu, 1950, behövde man en modernare och kraftigare båt för transport av personal och material mellan Hjärtholmen och fastlandet. Fast punkt på fastlandet var Arendal, där Shell tidigare haft ett upplag. Som kuriosas kan nämnas att man hade upplag både i Marieholm och i Arendal på fastlandet samt på Hjärtholmen. På grund av att myndigheterna ansåg att oljeupplag var en stor säkerhetsrisk fick man lägga ner bägge upplagen på fastlandet. Sedan kom ju trots allt både Rya, Skarvik och Koppartrans.

Tjugotrean var klassad för 30–40 passagerare i inre fart och gick oftast mellan Hjärtholmen och Arendal samt även till Långedrag. En del bogseringar med Shells prämar utfördes även. Hon var kraftigt byggd

för gång i is. Skrovet var vid försäljningen av båten till Donsö i slutet av 1960-talet inte det minsta märkt av daglig isbrytning under vintermånaderna. Hon var en utmärkt sjöbåt. På Donsö har jag för mig att hon fick namnet Goliat.

Eftersom min far var inspektör/chef på Hjärtholmen där vi bodde, åkte jag dagligen med båten till Långedrag och inte blev man hemma av vare sig vind, is eller något annat oväder. Vad jag vet hade hon en del systrar från Bröderna Larssons i Kristinehamn, bland annat en bogserbåt med likadant skrov och i samma storlek som hette **Ejdern**. Även i Nyköping fanns det en syster.

Om någon kan redogöra för fartygets historia efter Shell-tiden är mina öron vidöppna.

Douglas Björkman



Olle Renck skrev i Länspumpen 1995:4 en fleetlist om Svenska Shells fartyg. Ur den hämtar vi: "Sålld 1970 till Harry Hansson på Donsö och omdöpt till **Goliat**. Sålld av Hanssons dödsbo 1973 till Göteborgs Vatten- och Avloppsverk och i huvudsak använd för transporter i samband med drift och underhåll av verkets anläggningar i Göteborgs södra skärgård. 1987 såld till Brännö Bryggteknik AB, Brännö och var fortfarande i tjänst där 1995."

För den som är intresserad av Shells rederi i Sverige har vi fortfarande några tidningar kvar till försäljning. Artiklarna var publicerade i två nummer och priset är 80 kr tillsammans för båda tidningarna.

Red.

Mer om Götha-båtarna

I bildtexten på sidan 39 i förra numret påstås att fartyget föreställer **Ringfjell**. Som var och en kan konstatera föreställer fotot **Fjellbris**, ett namn som **Helenia** hade. Jag beklagar missen.

Bertil Söderberg

Några kommentarer till Skeppslistan i förra numret:

9. Parisia

Under 1993 sålde Brødrene Albertsen sina andelar. Det är så att Erik Albertsen är far till Kristian Albertsen som tillsammans hade firman Albert E. Boye.

Østersøen förliste inte den 17 juli 2004. Verkligheten är att hon fick ett haveri på resa från Bornholm till Aalborg och bogserades in till Aalborg för besiktning där hon kondemnerades. Hon såldes senare till Fornøes Aps i Grenå för upphuggning.

Jag måste säga att ni gör ett fint arbete med Länsumpen.

Bent Mikkelsen

När det gäller **Østersøens** påstådda förlisning litade vi på uppgifter från Lloyds. Det är bättre att fråga Bent.

Red

Korvetten Freja

I väldigt många bohuslänska stugor finns **Freja** inramad. Någon kanske undrar varför? För min del är orsaken helt klar.

Väldigt många gossar från Strömstads och Lysekils sjömanshus hamnade ombord i **Freja**. I mitt barndomshem fanns **Freja**. Pappa, och några värnpliktiga från Hovenäset, årsklass 1879 tjänstgjorde i **Freja**. Det blev ett sommarbesök 1899.

Innan den skotska staden Dundee skulle intagas av de glada gossarna håller fartygs-

chefen ett kort anförande vid landgången.

Avslutningsorden lydde "Jag unnar er gärna en sup och ett glas vin, men ni tål ju så lite".

Glada hälsningar till alla Länsumpens läsare, vänner och bekanta

Martin på Näset
numera Beddingestrand

Blästrad båt identifierad

Tack för ännu ett fint nummer av Länsumpen. Det efterfrågade fartyget på sidan 32 i förra numret är 599/SGOU **Stor-Erik**.

Christer Samuelsson

Vem vet om Hulda?

Jag vill gärna ha mer information, och gärna en bild, av **Hulda** som förliste utanför Jönköpings hamn den 19 maj 1906. Skutan, som mätte 22 registerton, hade av skepparen Edvin Fältskog inköpts för 750 kr. Detta är i stort sett alla uppgifter jag har. Om Edvin Fältskog finns mer att läsa i boken *De seglade på Vättern*.

Om haveriet går att läsa i det följande:

(Ur *Jönköpings-Posten* lördagen 19 maj 1906)

En skuta på grund

En vedhandlare C. Wetterlind tillhörig skuta, **Hulda**, förd af skepparen Fältskog i Dunkehällar, på resa till Jönköping med singel råkade i dag på middagen i den täta dimman och till följd av den starka nordliga stormen bli drifven för mycket österut, så att den stötte på grund mellan östra skolhuset och Sahlströmska fabriken i öster. Som bekant är här mycket långgrund, och skutan hade drifvit in på den långt ut sträckande sandbanken, där den fastnade och ännu på e.m. kvarstår. Till en början fick skutan slagsida och ställningen såg ganska oroande ut, men så småningom lyckades man få henne vänd med fören mot vinden och ankaret nedfiradt. Skutan öfverspolas alltjämnt av de höga vågorna, men tycks sitta fullständigt fast. Innan stormen bedarrat kan sannolikt

ingen undsättning lämnas.

JP måndag 21 maj 1906:

Skutan gick till spillo. De förhoppningar, man möjligen hyste i lördags, att den under dimman i lördags strandade skutan **Hulda** skulle kunna räddas, gingo tyvärr i kvaf. Visserligen trodde man, att densamma efter att ha förts upp mot vinden och förankrats, skulle kunna rida ut stormen, men den senare tilltog under lördagsnatten och söndagen i sådan grad, att skutans öde blev besegladt. I går vid middagstiden gick riggen öfverbord och under eftermiddagens lopp fortsatte den våldsamma sjön okufvligt sitt undermineringsarbete. Den ena delen efter den andra av skutan började kastas i land och framemot kvällen liknade platsen för olyckan en vältalig bild af förstörelsen. Här syntes en del av borden, där en annan, skeppsluckorna kastades upp på stranden, som snart var alldeles fylld af spillror från vraket, af hvilket man ej såg mer än några stumpar höja sig ur de fräsande vågorna. En talrik skara åskådare följde under eftermiddagens lopp skutans totala undergång.

Om sjön ej varit så våldsam hade den utan tvifvel kunnat räddas, men nu blef som nämnts detta ej fallet och ägaren, skepparen E. Fältskog, gör därigenom en för honom ytterst kännbar förlust. Skutan som

mätte 22 registertons, hade av honom inköpts för 750 kr, och då densamma var hans enda förvärfvskälla kan man lätt tänka sig hvad han förlorat genom olyckan. Denna blir så mycket kännbarare, som han är gift och har fem barn och hemmet redan förut befann sig i mycket små omständigheter.

Efter hvad vi försport lär och ett upprop komma att utfärdas, i syfte att lyckligare lottade medmänniskor behjärta de ömmande omständigheter, som föreligga, och för egen del vilja vi på det varmaste uppmana dem, som äro i tillfälle att bidra med en skärf, att ej försumma detta. Vi kunna så mycket hellre göra det som vi förvissat oss om, att Fältskog allmänt är känd som en nykter och ordentlig människa, som efter bästa förmåga sträfvat att uppehålla de sina.

Ett vackert räddningsarbete utfördes i lördags af hamnarbetaren Fredrik Svanberg, sedan olyckan skett. Han begaf sig nämligen under ögonskenlig lifsfara i en liten vettersnipa ut till fartyget och bärgade de ombordvarande, inalles tre personer, välbehållna land. I betraktande af den våldsamma sjön var det ett räddningsarbete som förtjänar att ej lämnas onoterat.

Det var för öfvrigt under den täta dimman i lördags ej uteslutet, att flera olyckor kunnat inträffa. Slupen Frida, som inkom

hit oskadd, var sålunda nära att kollidera med den nu sjunkna skutan. Det förebyggdes emellertid och genom att kasta ankar vid "Tjufvarnabben" samt ligga kvar där till 11-tiden på lördag förmiddag samt därefter följa västra landet undgick slupen några olycksöden.

Ett sådant väder som man i fredags natt och i lördags hade att utstå å Vättern, är det lyckligt nog icke ofta man upplever under maj månad. Till dimman sällade sig en stundtals orkanartad storm med snö- och rägnbyar samt en våldsamt upprörd sjö.

JP måndag 28 maj 1906

Hjälp!

Till förmån för skepparen E. Fältskog, som genom **Huldas** strandning beröfvades alla existensmedel för sig och sin familj, komma från och med i morgon listor att för tecknande af bidrag att utläggas i stadens boklådor och å tidningskontoren. Vi fästa uppmärksamheten härå i förhoppning om att den lyckligare lottade icke låter tillfället gå sig förbi att genom en skärf bringa den nödställda familjen en välbehöflig undsättning.

Resultatet av uppropet och konserten som hölls till förmån för Edvin Fältskog har jag inte hittat.

Lars Fältskog

Sjökapten Mattsson

Sjökaptenen Carl Petter Mattsson från Öregrund var född den 14 mars 1856 i Gräsö församling. Död genom skeppsbrott vid Herthas Flak i Kattegatt med fullriggaren **Ernst** den 24–25 april 1920. Han lär ha varit inskriven vid Göteborgs Sjömanshus under nr 202. År 1876 mönstrar han i Göteborg med J.P. Lindström, då förande skeppet **Mathilda Christina** från Härnösand. Sedan finns det en lucka i hans sjötid 1906–1910. Finns det någon som hjälpa mig att fylla den luckan?

J Roger Toll

Vem skriver om Matsonrederierna?

I våra tidskrifter läser vi ofta om olika stora svenska rederier. Jag skulle gärna vilja att någon skrev om Matsonrederierna från USA. Detta bolag grundades av en svensk och var ett av de största i världen på sin tid.

Kurt Horn

Registersidorna

I registersidorna som följde nr 2005:3 så står det att 7947 **Dana** sjunkit i Vättern 1984?

Har lyckats få reda på att det stod något i Båtologen 84-2 sid 75, nämligen att den skurits ner till vattenlinjen i Jönköping och därefter bogserats bort och försvunnit? Registrerad ägare lär ha varit en Tommy Malm i Tenhult?

Är det någon som vet om den verkligen sjunkit/sänkts i Vättern? och i så fall var?

Klas Andersson, Götene
0511-560 10, 0707-41 29 43



Vad heter skutorna/pråmarna ?

Vem kan säga vilka skutorna/pråmarna är på bifogade foton? De är tagna 1975 av Birger Eke-

lid i Sjötorp och någonstans i Väneren låg vraken.

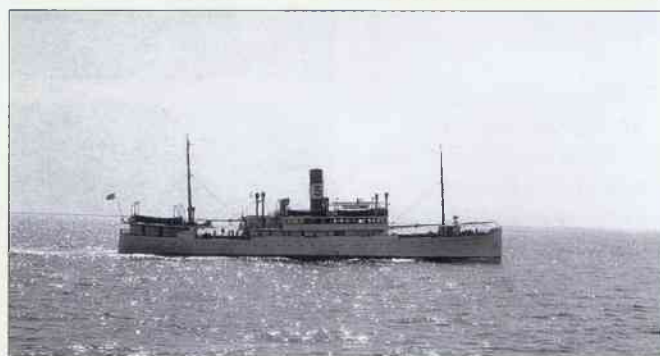
Yttersta skutan på mittenbilden är väl **Ingo**, men vilka är vraken?

Ola Almquist

031-84 73 94, 0708-81 18 09
ola.almquist@sj.se

**Stoppdag
för nästa
Horisonten Runt
är den 2 maj
2006**

De Okändas Bildkavalkad



Foton från byrålådan

Översänder några gamla foton som vänliga människor donerat till mig. Kanske känner någon till fartygens namn och historia?

Axel H. Gustafsson



Okänt fartyg på Dalslands kanal 2005. Foto Olle Lindh.

Okänd i Gustafsfors

Jag har ett litet bryderi. Såg en båt i Gustafsfors, alltså i Dalslands Kanals sjösystem. Fotot togs på försommaren 2005 och jag brukar ha koll på vad som rör sig på kanalen, men denna är ett frågetecken för mig. Snälla. Kan någon hjälpa mig så att jag kan slappna av och få ett svar på denna fråga.

Olle Lindh



Del från vykort med okänd motorseglare. Kortet postat redan 1954.

Okänd segelskuta

Vem kan identifiera denna skuta som passerar sundet vid Gamla Oxelösund?

Stig Larsson och Per-Gunnar Winnestad

De Okändas Bildkavalkad

Vilka fartyg?

Tacksam för upplysningar om bifogade diabilder

Jag har hittat några diabilder i min fars kvarlåtenskap och som jag inte vet mycket om ursprunget. Det sovjetiska örlogsfartyget i bojarna utanför Masthuggskajen, skulle vara intressant att veta namnet på och även då bilden togs.

Den andra bilden visar C.L. Hanssons bogserbåtar vid Kustens bogserbåtshamn. Även här undrar jag när bilden togs och jag är inte säker på alla bogserbåtarnas namn. Ytterst ligger dock **Herkules**.

Lars-Olof Hansson



Bogserbåtarna är närmast **Victor Camp**, **Brio**, **Fuerza** och **Herkules**. De ligger vid samma hamnbassäng som Röda Bolagets båtar men på den östra sidan.

Bilden är tagen mellan 1947 och 1951. **Brio** och **Fuerza** levererades 1947 och när Majnabbehamnen invigdes 1951 så hade Johnsonbogserarna flyttat till andra sidan bryggan så de låg med aktern mot Majnabbe.

Örlogsfartyget i bakgrunden kan jag inte säga vilket det är, men det klarar säkert Curt S. Ohlsson. Däremot kan jag



Vilket är det sovjetiska örlogsfartyget utanför Masthuggskajen?



Detaljbild av C.L. Hanssons bogserbåtar. Båda bilderna från Lars-Olof Hansson.

säga att den lilla bogserbåten är **Adolf**, motoriserad 1955 och

ångbogseraren **Filip** blev motorbogserbåt 1958. Således är

bilden tagen mellan dessa år.

Bertil Söderberg



Ett helt fång MD-båtar, men vilka? Foto 1938 från Erik Hag.

Fiskebåtar

Vem kan berätta vilka fiskebåtar som finns på detta foto? Längst

in ligger MD71, utanför henne MD383 och ytterst MD162. Fotot är troligen taget 1938 då jag



SM 158 i Sandarne 18 juni 2005. Foto Erik Hag.

en tid bodde i Mollösund. Fiskebåten på land fotograferade jag i somras i Sandarne. Under

färgen kunde jag läsa SM158.

Erik Hag

Trotman/Porterankaret igen

I höstas reste min hustru och jag runt i Schleswig Holstein några dagar. Av en slump kom vi fram till ett litet samhälle bestående av en del nybyggda sommarhus samt några små restauranger och barer. Framför samhället var en hög gräsbeväxt vall (syns i bakgrunden på bilden). Klättrade man uppför den kunde man betrakta Elbe med tillhörande sjöfart. Emellertid, framför en av restaurangerna låg ankaret på bilden. Finns det ännu fler?

Olle Gustafsson



Trots att både Trotman och det sk Porterankaret är ett engelskt patent verkar det vara betydligt vanligare i Tyskland än i England. Jag har funnit ut att Trotmanankaret patenterades 1838 och Porterankaret omkring 10 år senare. Skillnaden dem emellan torde vara obetydlig. Vid ett besök i Hamburg och Bremerhavenområdet i somras hittade jag där inte mindre än fem Trotman-Porterankare.

Kungen, eller drottningen om man så vill, av alla dessa ankare bör det ankare vara som står uppställt vid den gata som löper parallellt med Landungsbrücke i den (ö)kända stadsdelen S:t Pauli i Hamburg, dock på behörigt avstånd från Repslagarbanan. Detta stora ankare är i perfekt skick och väger hela 7 ton. På en skylt vid ankaret kallades det rätt och slätt stockankare. Trotman är inte nämnd. Vidare berättas det att ankaret muddrades upp vid muddringsarbete i Hamburgs hamn 1966 och att torde ha tillhört ett mycket stort segel- eller ångfartyg.

I likhet med flera av de Trotmanankare med känd historia som har avhandlats i tidigare nummer av Länsypumpen, har alltså detta ankare i S:t Pauli hittats vid muddringsarbete. Detta stärker ytterligare min teori att de tog allt för bra tag och var svåra att få upp, och som en följd av detta blev de aldrig populära.

Som tidigare nämnts finner man Trotmanankare på mer udda platser och de i Tyskland var inga undantag. Ett undan-



Olle Gustafsson hittade detta ankare i Schleswig-Holstein i höstas.

tag var det ankare som står uppställt vid s/s **Great Britain** i Bristol, England. Har själv aldrig sett ett Trotmanankare på något marinmuseum.

Det andra ankaret var ganska litet och stod placerat utanför en brandstation i Finkenwerde, det tredje på en grasmatta vid Willkommen-Höft. Ett fjärde ankare stod utanför en hamnpub i Bremerhaven och det femte i en mindre park, likaså i Bremerhaven. Denna lilla park låg faktiskt inte så långt från Bremerhavens stora marinmuseum. Fast i museets annars mycket omfattande samlingar fanns naturligtvis inget Trotmanankare.

Avslutar denna Trotman/Porter-rapport med några funderingar jag har om ett ankare av helt annan typ. Sprang på detta ankare i Cuxhavens hamn vid Tysklandsbesöket i somras. Det är ett mellanting av stockankare och patentankare fast stocken sitter på den ledade kronan vilket också de över läggen grenslande långa flyna gör. Undrar om detta ankare kan vara en del av länken mellan Trotmanankaret och det patentankare vi använder idag eller om det är någon sorts specialankare? Kanske kan någon av Länsypumpens läsare ge mig svar eller en ledtråd.

Bernt Säfström



Det stora trotman/porterankaret vid Landungs-Brücken i Hamburg. Foto Bernt Säfström.



Ankare av okänd typ liggande i hamnen i Cuxhaven. Foto Bernt Säfström.

Härmed avrundar vi vår rapportering om Trotmanan-

karet. När allt kommer omkring finns det en hel del av dem kvar.

Vi tackar alla flitiga rapportörer för visat intresse. Red

Registersidorna

8101-8200



8153 *Althea* av Källandsö ligger fast i isen vid hemmahamnen den stränga vintern 1962–1963. Foto: Krister Bång.

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		
8101	MT	THUNTANK IV ex TANKBORG ex SOYA IV Cupido ex Panaghia Voithia ex JUPITER ex ISA FRANK ex ANITA THULE Marival ex HAGÖ ex CALLY OXEN ex SUNE ex BRITTON ex VICTOR CAMP Planet ex FINN ex Hanne ex Anna RIDDARFJÄRDEN ex DISA SAINT GOBAIN ex REGULUS Flora ex BARDALAND Gisela ex Kannas ex FERM Filippos ex Kyriakoula K ex VINGA V ex VINGAREN CHRISTIAN AURORA ex BELE Gata Petrola ex OTIS ex WESTBRIS ex RIGEL RAMONA ALTANA BALTIC BEAUTY ex DOMINIQUE FREDION ex SVEN WILHELM ex Hans II ARA ex Holmewood ex Mathiasen Trader ex Holmewood ex Novadoc ex Norman A Paterson ex Canadian Pathfinder Lch Canadian Artificer STELLATUS ex HERMA GORTON ZENTA SILESIA ex Nell ex Sprightly BELE WASA ex VASA ex ODEN RYVINGEN ex ELFRIDA ex Wal SONJA ex Helene NIKITA ex WASA La Tenace ex S G BOLINDER KELON Baltanglia ex LANGFOND ex Laatefos ELLA AV KNIPPLA ex ELLA MAJKEN ex Dorsch MARTINA ex CARINA ANNA AF GREBBESTAD ex ANNA LA GITT ex HOMAJÖ ex TÄNG-JOHAN ex BOLINDER BJÖRN III ex SHELL S 24 ex SHELL 24 TESSIN MARTINA ex LARS-OLLE ex SYLVIA Silva ex GILIA ex ALDEBARAN ex SILVA RÅNÅS ex GANLER ESSIE MIDLAND ex TÄRNÖ ex VINGARÖ ex MARINA ex KUNGSÖ ex GULLMAREN MAJSKÅR ex BIRMARÖ ex NAUTIC Manina ex BRAGE MARIANA ex VOLGA Veera ex SYDIC RANVIK ex RAN ex GIDEON KATTEGATT TANKVÅG ex ZEUS II ex Gerda Skagbo ex BT III Pasquale Volpe ex HUNTING ex IRENE ALTHEA ex Mars ex Walter	1936 Eriksbergs	647	389	1936 ↓	20.10.1959 sjönk Stångudden
8102	M		1935 Eriksberg	3402	2385		5.4.1943 sänkt Nordatlanten
8103	M		1936 Hälsö	51	23	1937 ↓	1989 upph
8104	SS		1936 Stettin	1589	1017		1965 såld Pan. 1975 upph
8105	M		1936 Hälsö	42	15		1986 upph
8106	M		1936 Söndeled	32	13		1985 upph Landskrona
8107	3sk		1936 Karlstad	181	124		1971 såld Finl, restaurang 1994 finns än.
8108	M		1936 Landskrona	90	8		i fart 2006
8109	G		1924 Elmshorn	86	62		1951 såld Dk, öde?
8110	M		1936 Lödöse	111	49		i fart 2006
8111	MT		1936 Hamburg	10290	7620		195 såld Norge, 1960 upph Inverkeithing
8112	M		1936 Götaverken	2588	1813		1956 såld Panama, 1970 upph Aviles
8113	M		1936 Aalborg	1022	667		1963 såld Finl, utan klass 1983 i Libanon
8114	M		1936 Eriksbergs	3146	2196		1963 såld Panama, 1973 upph Maurtius
8115	J		1890 Nyköping F	43	30		4.7.1964 brand Mallorca
8116	M		1924 Jungfrusund	65	45		22.9.1972 förlist Gran Canaria
8117	MT		1936 Hamburg	1016	611		1953 såld It. Sjönk 8.9.1976 utanför Libanon
8118	M		1936 Pukavik	28	7		1959 såld Finl. Finns än som lustfartyg.
8119			1936 Karlshamn	23	5		1981 förstörd i Grekland
8120	M		1926 Swartsluis	74	39		uppriggad, i fart
8121	SS						
8122	SS		1921 Toronto	2207	1546	1937 ↓	8.4.1942 minspr Borkum
8123	M		1936 Fredrikstad	1768	1270		3.3.1959 strand Caithness
8124	SS		1919 Skredsvik	40	16		lustf 2004 finns än.
8125	SS		1923 Sunderland	1946	1282		25.9.1939 sänkt Norge
8126	M		1937 Landskrona	1229	801		25.11.1962 brand Gävle. Upph Ystad
8126	M		1905 Sjötorp	48	29		1984 förstörd, sjunken Resarö
8127	G		1895 Glückstadt	91	62		15.12.1949 strand Särö
8128	G		1903 Finkenwärder	73	46		6.9.1944 strand Skrea
8129	M		1936 Djupvik	36	11		fritids 2004 finns än.
8130	M		1936 Landskrona	75	36		1936 såld Marocko
8131	M		1936 Falkenberg	62	37		1956 såld Tyskland, förlist 1956 prt Chile
8132	SS		1921 Ardrossan	1532	865		1938 såld Engl torped 23.1.1940
8133	M		1937 Landskrona	50	19		Finns än.
8134	G		1895 Wewelfleth	93	62		1942 såld Norge, öde?
8135	M		1936 Skredsvik	47	17		fritids 2004
8136	M		1936 Marstrand	33	11		1987 upph
8137	M		1936 Marstrand	35	12		fritids 2006
8138	MT		1937 Kalmar	44	12		fritids 2004
8139	M		1936 Hälsö	44	16		1997 såld Norge
8140	M		1936 Hälsö	39	14		1981 förolyckad, okänt hur
8141	M		1936 Hälsö	45	16		1981 såld Finl, finns än.
8142	M		1936 Skredsvik	40	13		1984 ej längre svensk finns på Nagu.
8143	M		1936 Marstrand	54	21		23.10.1940 minspr Kattegatt 4 †
8144	M		1936 Skredsvik	40	12		fritids 2006
8145	M		1937 Hälsö	38	18		2002 upph Rönäng
8146	SS		1937 Landskrona	1230	803		1966 såld Grekl 1969 upph Grekland
8147	M		1936 Hälsö	55	22		1967 såld Finl, fanns 2005
8148	M		1934 Skredsvik	58	25		1960 såld Finl, fanns 2005.
8149	M		1936 Marstrand	58	24		1997 förstörd
8150	M		1917 Marstrand	40	10		11.5.1961 sjönk Kalmarsund
8151	MT		1937 Finnbo	234	129		1971 präm, såld Norge
8152	SS		1937 Helsingborg	1517	1085		1964 såld It, anl Spezia 3.6.1968 f upph.
8153	sk		1912 Barth	80	57		5.11.1977 sjönk Väner
8154	G	Grasøy ex Amos ex NISSAN ex LIDAN NORDEN ex ALINDE Lax ex GERD CABO FRIO ex IRENE ex GUNNEL ex SOLVÅG ARGO PATRIA ex Argos ex Molboen ex Nicolaas Witsen I Avontuur ex SPES ex Catharina ex Avontuur RINGSÖ ex GULL VINGA ex Aydon TAIFUN ex Allotar GOTHIA Unity Courier ex Aage ex Cetus ex Runa ex Rimborg ex Elni ex Hulda Wal ex Lindin ex ILSE ex Uuras ex Assel Consenza ex Ile Rousse ex SKARP ex Vanja ex Kleven IDEFJORD ex VIDAR ex Petrea ex Margaretha Streymborg ex Livia ex Else ex Ellen Peter ex TYLESAND ex ULLA Schiff 29 ex LOLA ex Tuskar POLLUX ex Kirstine I ex Kirstine Popi P.K. ex Salome ex DAKOTA ex GOONAWARRA Braziloide ex Nordelloyde ex Bollwerk ex SÖDERHAMN ex Nailsea Moor ex David Lloyd George KEEWAYDEEN ex VÄSTANVIND ex KEEWAYDIN Zaida ex ZAIDA II ex GARM ex LISTERÖ ex GULLFORS LILLY TRION ex Ida VARHOLMEN ex ANNI (ANNA) ex ANNY Valeria ex Elvaira ex WERNA GUNNI ex EARLY BLOSSOM DEODAR ex RIGMOR ex DEODAR SONJA ex Jean Dunois ex Rubenhøi SVANLAND Anne ex POSEIDON KAJSA ex MOLLY SJÖKRONAN ex MÄLARÖ ex KOLMÅRDEN ex TURISTEN ex Samsö ex Th Söeborg ex Syötholm ex Turisten MARY ex Carl FÄRJA 61/11 ex FÄRJA 76/11 ex SKANSSUNDET ex STRÄNGNÄSSUND Monica ex BALTICIA ex JOHN ex Dan Y Bryn ex Sheaf Lance ex War Haven Reiås ex NIORD ex Beran ex Doravore ex Stemshest Alkmini A ex Mercia ex Mylle ex Frigg ex Pan ex ASTRI Sæfinnur ex VIGILANT Arfaz ex DAGÖ ex TÄRNTANK ex NERITA ESTEN ex Alli Dimitrios ex Zoodohospigi ex Tinsdal ex Johann Bluementhal ex FRANS GORTON Doris ex SYDKUST ex VISKAN ex RANE COLOMBIA Ceres ex STRÖMKARLEN AV TROLLHÄTTAN ex VESTA YVONNE Defteron ex Aggi ex Mosnes ex DAGMAR SALÉN CAPRICE ex MERITA	1937 Sjötorp	98	76		1946 såld Norge kondemn 2000
8155	M		1936 Risör	22	6		1995 förstörd
8156	F		1936 Skredsvik	60	24		1959 såld Finl, fanns 2005.
8157	M		1937 Djupvik	22	6		fritids 2004
8158	M		1916 Skredsvik	39	13		15.1.1940 sjönk Pater Noster
8159	G		1918 Alkmar	153	118		10.5.1944 minspr Möen
8160	G		1919 Groningen	145	107		1977 såld Panama uppriggad
8161	M		1937 Hälsö	25	10		1985 förstörd
8162	SS		1923 Blyth	1928	1023		6.12.1939 sänkt Tyne
8163	sk		1928 Suursaari	34	25		1937 såld Estland, öde?
8164	M		1937 Eriksberg	1549	991		22.1.1940 sänkt St Kilda 12 †
8165	3sk						1946 såld Island, brand 19.5.1984,
8166	SS		1931 Delfzijl	181	118		1997: ifrågasatt exexistens
8167	sk		1918 Lekkerkerk	1448	1062		1937 såld Frankr, sänkt 13.7.1943
8168	3sk		1900 Barth	60	43		1967 bortförd o sänkt
8169	SS		1937 Lödöse	139	126		1965 såld Dk, shuttled 1985 utanför Grönland
8170	3sk		1920 Dundee	1192	492		1941 såld Tyskl, sänkt 20.10.1944
8171	M		1908 Troense	80	56		3.12.1963 strand Stavklint
8172	SS		1937 Götaverken	4861	3245		1962 såld Tyskl, brand 29.12.1968
8173	G*		1917 Stockton	4210	3132		1937 såld Tyskl, 18.2.1943 sänkt Bahia
8174	M		1913 Rye	61	33		1978 såld Grekl 2006 lustfartyg England
8175	M		1937 Hälsö	55	22		1970 såld Finl, strand 6.1.1975 fanns 2005.
8176	M		1936 Donsö	39	15		1972 såld Finl, ej – 83
8177	G		1902 Barth	71	53		1968 såld utl medb, sjunken
8178	M		1911 Råå	40	21		1942 såld Norge
8179	G*		1937 Landskrona	851	494		1963 såld Panama. Upph 1975
8180	G*		1908 Galmpton	57	38		1961 upph
8181	4sk		1911 Brixham	53	37		fritids 2006
8182	M		1923 Korsör	351	2676		1964 såld USA sjönk 17.12.1970
8183	M		1937 Hälsö	54	22		9.12.1971 sjönk N Hanstholm
8184	G		1937 Hälsö	57	23		1974 Finl, fanns 2005 i Vasa.
8185	M		1937 Sjövik	85	57		fritids 2004
8186	sk		1914 Köpenhamn	74	36		fritidsfartyg 2006
8187	M		1902 Nyborg	50	34		21.11.1938 sjönk Hanöbukten
8188	SS		1922 Bandholmen	49	20		1963 ej i sjöfart, 1970 förstörd
8189	SS		1918 Blyth	3448	2525		1956 såld C R 1959 upph Köpenhamn
8190	M		1918 Oslo	1264	906		1938 såld Norge sjönk 16.4.1944
8191	SS/F		1937 Lindholmen	2528	1901		1952 såld Norge 1984 upph Perama.
8192	MT		1915 Great Yarmouth	96	39		1938 såld Island, ej LR-60
8193	G		1937 Eriksbergs	434	195		1972 såld Holland 2000 existens ?
8194	SS		1913 Estland	137	92		17.1.1945 sjönk Garpen
8195	3sk		1937 Fredrikstad	1768	1283		1956 såld Tyskland, sjönk 16.2.1967 Aegean Sea
8196	M		1937 Karlstad	198	128		1979 såld Libanon, 1996: ifrågasatt existens
8197	M		1937 Götaverken	5304	3704		23.11.1954 strand Skags udde
8198	M		1937 Lödöse	111	50		1998 såld Norge
8199	M		1937 Gottskär	33	11		1990 upph Simrishamn
8200	M		1937 Landskrona	4995	3723		1948 såld Norge, upph 1972 Bilbao.
			1937 Marstrand	56	21		finns än

Till salu

2 delar Svenskt sjöfolk i kriget och fred, utkom 1949

HAVETS MÄN, utkom 1945, 900 sidor text och bilder av fiskare. UNIK bok

SVERIGES REDERIER utkom 1938, 1087 sidor, 3900 personporträtt med bild UNIK BOK. Vad vill du betala?

CUNARD LINES berömda kalender "Eight decades of progress" (där Titanic "glömdes bort")
Utgavs till British Empire Exhibition Wembley 1924.
Format: 19 x 46 cm. Stort internationellt samlarvärde.

Terje Fredh Grängsgatan 16, 45330 Lysekil, tel 0523-10421
Epost: fredh.terje@jobbet.utfors.se

Vem skriver om Sjöräddningssällskapets fartyg?

Jag har i min ägo nästan samtliga av Sjöräddningssällskapets årsböcker och undrar nu om någon är intresserad av att skriva om dess fartyg? Jag lånar gärna ut böckerna.

Olle Renck
E-post: 08-7661866@comhem.se

Fartygsfoton till salu

Surfa in på maritimbild.com om Du är intresserad av fartygsfoton. Alla objekt presenterade med bild. Snabb leverans av bilderna.

Lennart Ramsvik
Beryllgatan 61, 426 52 V. Frölunda

Möteskalender Västra Kretsen

Öppet hus

Lördagen den 22 april har vi öppet hus i Kajutan mellan 11 – 15. Alla är hjärtligt välkomna, även personer som ännu inte är medlemmar i Klubb Maritim. Vi bjuder på kaffe och fralla så långt lagret räcker. Passa på tillfället att koppla av en stund och se på vår fina lokal där det ständigt sker förändringar. Just nu har vi en utställning av Arnold Idestrand.

Årsmöte

Lördagen den 20 maj har Klubb Maritim sitt årsmöte i Uddevalla. Vi uppmanar alla att åka dit och träffa båtologer från hela landet. För närmare upplysningar; se Båtologen 2006:2.

Tändkulans Dag

Lördagen den 19 augusti kommer vi att vara i Lysekil på Tändkulans dag för att visa upp vår verksamhet. Hjärtligt välkommen dit!

Kajutan håller öppet varje tisdagskväll mellan 18 – 21 under hela sommaren. Välkommen dit. Under samma tid är vår telefon bemannad. Om Du ringer 031-246515 har Du stora chanser att få prata med tjänstgörande båtolog.

Avdelningens styrelse har efter årsmötet följande sammansättning: Krister Bång, ordförande; Örjan Hellertz, vice ordförande; Sten Zackrisson, sekreterare; Jan Eriksson, kassör och Leif-Erik Tullock, ledamot. Suppleanter: Ragnar Magnander, Bertil Söderberg och Kenneth H Ohlsson.

Kajutan är belägen i gamla Sockerbruket med adress Banehagsgatan 1 inne på gården. Det är snett under Älvsborgsbron på stadssidan.

Alla är mycket varmt välkomna!

FOTOARKIVET ● Klubb Maritim Västra Kretsen, Göteborg ● OFFERT 36

Kopiorna görs på plastpapper i format 10 x 15 (10 kr/st) samt 18 x 24 (45 kr/st).

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

Betalning vid leverans. Vid betalning från utlandet endast kontant.

OBS! FOTONA LEVERERAS I ORDNING FRÅN LISTAN. OBS!

Antal foton.....

LARS EKSTRÖM NEGATIVSAMLING

Alstern	Karlstad	9735
Anne ex Manfred	Panama	7011
Annika	Göteborg	7538
Aristides ex Warun	Limassol	8016
Buena Ventura ex Örbyhus	Monrovia	9420
Betula	Helsingborg	9488
Bifrost	Göteborg	8718
Celsius	Stockholm	10381
Claude Debussy ex Arabella	Dunkerque	10914
Esso Gothenburg	Stockholm	10647
Esso Stockholm	Stockholm	10128
Finn – Amer	Helsingfors	—
Fravizo (Svea)	Amsterdam	—

Hainan	Göteborg	8813
Hispaniola	Stockholm	9673
Kalmarsund II	Kalmar	10504
Lindensteln ex Clary Thordén	Bremen	9527
Otaru	Skärhamn	11048
Palma	Kungsbacka	10522
Pearl Sea (Salén)	Trelleborg	10032
Pearl Sea (Atlanttrafik)	Trelleborg	10032
Pilhamn	Stockholm	9678
Rigel	Stockholm	9536
Primula	Helsingborg	10029
Switzerland ex Sveadrott	Panama	8292
Valals ex Justus Waller	Monrovia	9456
Varanes ex Fyrin	Haugesund	9556
Zschopau ex Antonina	Rostock	9358

ÅKE OLOFSSONS NEGATIVSAMLING

Kim	Väddö	6891
Nagara	Göteborg	7514
P. L. Pålsson	Helsingborg	5771
Saga	Stockholm	4976
Tjust	Västervik	3146
Vinga	Göteborg	9179

BERTIL PALMS NEGATIVSAMLING

Antigoni ex Innaren	Limassol	8659
Argolis	Panama	—
Ile d'Arz	Dunkerque	—
Kithnos ex Blue Ocean	Piraeus	8815
Someri	Helsingfors	—
Uckermark	Rostock	—

Fotoarkivet c/o Bertil Söderberg, Kupeskärgatan 69, SE-421 60 Västra Frölunda

Namn

Adress

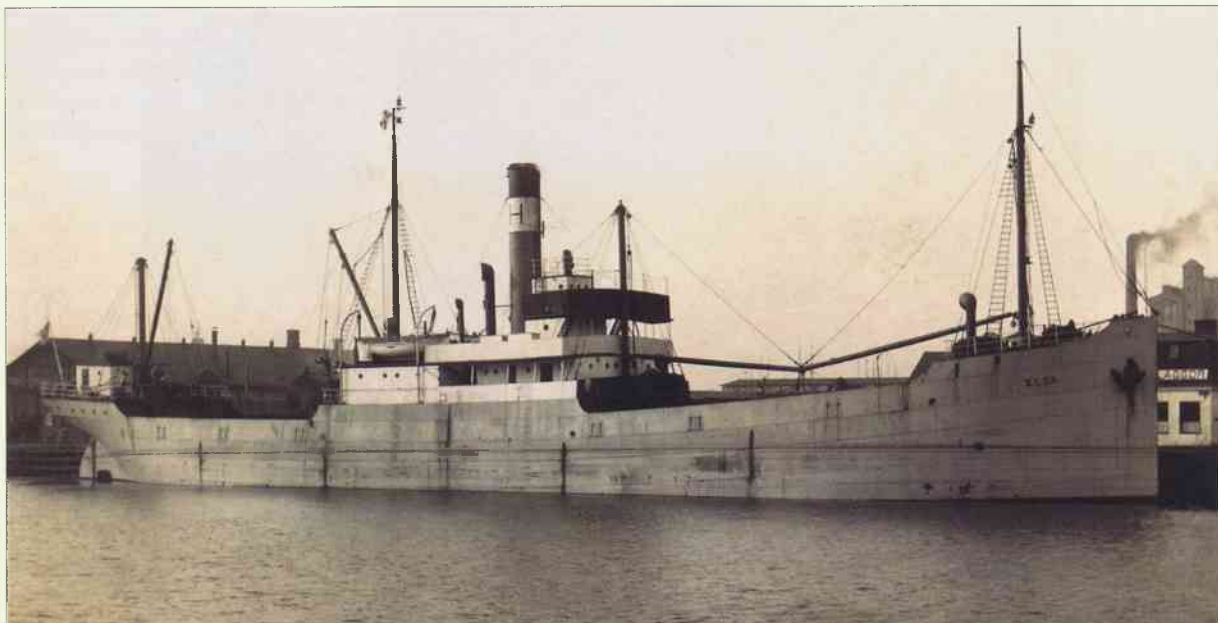
Beställning via E-post bsg.soderberg@telia.com eller skicka in kupongen.

Sista beställningsdag

5 maj 2006

därefter leverans inom 6-10 veckor

BILDER UR GAMLA FOTOALBUM

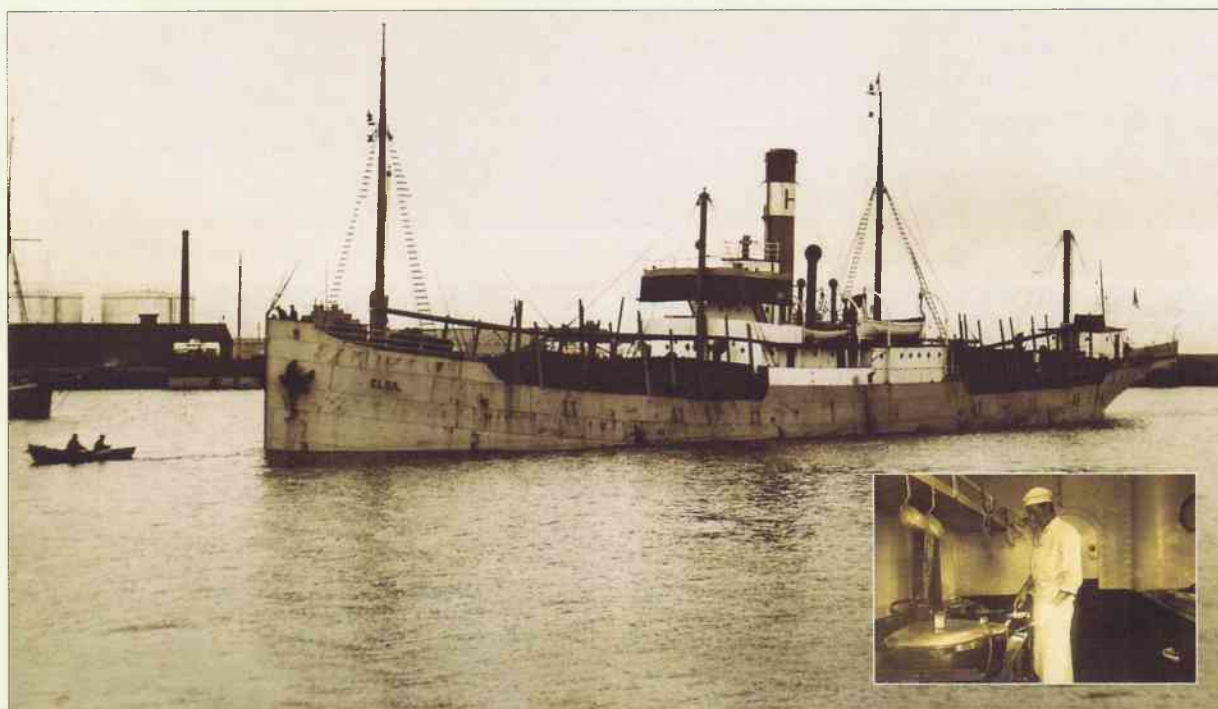


För ett par år sedan köpte jag i en antikaffär några foton som suttit i ett fotoalbum. Det var flera motiv från både örlogs- och handelsflottan. Ett av dem, en kock i byssan, publicerade vi i LP 2005:1 och då efterlyste vi intendenturpersonal att skriva i LP. Vi fick gensvar. Två artiklar har hittills inkommit: Resa med *Ilhéos* och i detta nummer *Kungsholm* jorden runt 1956. Nu uppmanar vi åter hugade skribenter att berätta om sin tid ombord.

Ångaren *Elsa* inköptes 1922 till rederiet R. Hedberg i Malmö, men såldes samma år till Trelleborgs Ångf. AB i Trelleborg. År 1939 såldes hon till Brattrederierna i Göteborg, som 1952 sålde henne till Tyskland. År 1956 fick hon en dieselmotor och 1967 skrotades hon.

Eftersom hon bar namnet *Elsa* en kort period så får man förmoda att fotona är ovanliga.

Bertil Söderberg





Resor med Svenska Amerika Liniens m/s Torsholm

Text och foto Olle Gustafsson

Med denna artikel vill jag påminna om en nu sedan länge bortglömd trad. Man kan via kanaler och stora insjöar gå med oceangående fartyg från Montreal i Kanada, upp till de stora sjöarna långt inne i USA och Kanada. Fram till 1959 var det bara relativt små fartyg som kunde passera genom slussarna och gå i de ganska smala och grunda kanalerna. Detta år invigdes en betydligt utbyggd kanal som tillåter fartyg med en längd av 222,5 m och en bredd av 23 m att använda kanalen.

Jag hade arbetat cirka fyra år på firman Lindström & Andell i Göteborg, först som lärling i provrummet och sedan som provare. Detta innebar att jag fått stifta bekantskap med en rad olika typer av elektriska maskiner, motorer och generatorer både för växelström och för likström. Likström användes vid denna tid fortfarande rätt allmänt både i städer och på landsbygden, och den var också allena rådande i fartyg.

Efter värnplikten 1955 gick jag till sjöss som elektriker, och på hösten 1955 mönsttrade jag av Svenska Orientlinjens m/s **Sunnanland** i Hudiksvall och for hem till Göteborg.

Jag ledsnade rätt snart på att gå hemma och dra och satte upp mig på Sjömansförmedlingen nere på Masthuggstorget i Göteborg. Det var goda tider för sjöfolk och jag fick **Torsholm** vid första uppropet den 22 september, och samma kväll for jag med nattåg till Stockholm.

Elektriker på Torsholm

Torsholm var en sk Lakebåt, alltså specialbyggd för att gå på Stora Sjöarna i USA och Kanada. Hon låg i Frihamnen och slutlossade efter föregående resa. Den syn som mötte mig när jag kom upp på däck gjorde att jag skulle ha vänt och gått i land igen om hon hade legat i Göteborg. Ett helt gäng från Asea var i full gång med att överse och reparera winscharna. "Är det du som är den nye elektrikern", frågade deras förman. "Här kommer du inte att behöva vara sysselsatt precis." Jag gick på vanligt sätt in till chiefen och lämnade fram mina betyg och talade om att jag var den nya elektrikern. "Har du någon vana vid boosteraggregat", var hans första fråga. Jag hade aldrig hört talas om boosteraggregat och hoppades att han skulle skicka tillbaka mig till Göteborg igen. Det gjorde han emellertid inte och hade förmodligen inte befogenhet att göra det heller. Han var nog i praktiken nödd och tvungen att ta den gubbe rederiet hade skickat till honom.



Göteborgs stads varv fotograferad från trappan ner från Göta älvsbron 1955. Närmast ångsluppen **Hilda** och isbrytaren **Göta Lejon** vid yttre bryggan.

Tidigt på morgonen den 25 september gick vi från Stockholm, destinerade till Kotka i Finland. Man hade problem i maskin, så bogserbåten drog oss ända till Vaxholm

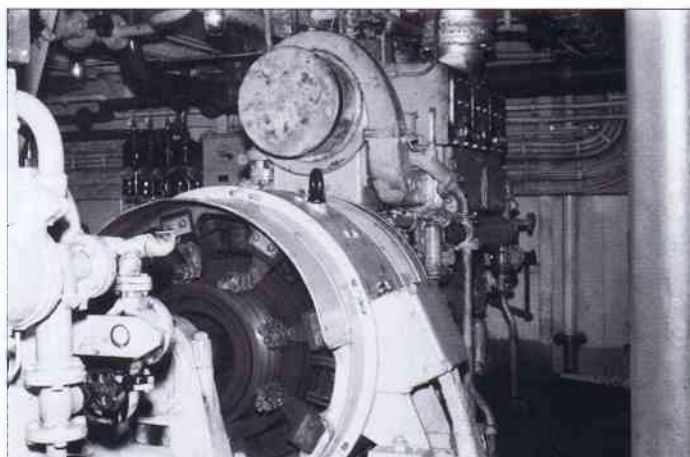
och jag började fundera på om det inte var bäst att lämna in den blå redan nu. Som tur var gjorde jag inte det. **Torsholm** visade sig vara en av de bästa båtar jag seglat i, och



Torsholm vid kaj i Portland, Maine.



Författaren vid el-tavlan. Är det jordfel?



En av hjälpmaskinerna. Ni som var fartygselektriker på den tiden, minns ni alla kolborstarna?



Visst var fartygen vackrare förr? **Borgholm** vid leveransen 29 december 1951. Foto från SST

jag kom att trivas alldeles utmärkt, både med folket och med jobbet. Boosteraggregat visade sig vid närmare påseende vara det samma som Vard Leonardaggregat, en slags, ganska komplicerade, omformare för varvvalsreglering som användes innan halvledare hade kommit på modet, och som jag stiftat bekantskap med på min gamla arbetsplats i land.

Lakebåten Torsholm

Nu är det väl dags att presentera **Torsholm**. Hon var en av tre systerbåtar som Svenska Amerika Linien beställde på Öresundsvarvet. De två andra var **Borgholm** och **Roland**, som senare fick namnet **Ryholm**, och efter att ha sjunkit och bärgats, **Carlsholm**.

Torsholm sjösattes den 27 september och levererades den 9 oktober 1950 med nybyggnadsnummer 214 och registreringsnummer 9195. Hon var på 2950 ton dödvikt, och hade två Atlas Diesel Polar huvudmaskiner på tillsammans 2600 hästkrafter. Motorerna var via hydrauliska

kopplingar kopplade till en gemensam växel och en propelleraxel. Hjälpmaskinerna var 3-cylindriga av samma fabrikat som huvudmotorerna. Hon hade dessutom en sk knarr, eller hamnaggregat, en encylindrig tändkulemotor som dock var för liten och inte dög till just någonting. Jag kan inte erinra mig att vi någonsin använde den.

1960 förlängdes hon och hennes två systrar i Finland och blev nu ca 14 m längre. 1967 överfördes hon och de andra två till AB Svenska Atlant Linjen. Den 12 november samma år gick hon på grund söder om Utö i finska skärgården och blev förklarad som total förlust. Sommaren året efter råkade hon ut för en häftig brand under skrotningsarbetet. Så slutade alltså min kanske bästa båt. Lyckligtvis räddades hela besättningen vid grundstötningen och mig veterligt omkom inte heller någon vid branden året därpå.

Besättningen

Besättningen var ca 30 man och bestod av

befälhavare, 3 styrmän, telegrafist, maskinchef, förste och andre maskinist, stuert (hökare) kock och kockelev, några upparsare, båtsman, övrigt däcksfolk, elektriker, en förste motorman, några andre och en motorelev. En ganska stor besättning på en så liten båt, men vi gick ju dock i oceanfart. På kustresorna hade vi ibland med en standby-timmerman från Broströms. En äldre trevlig man som var gift och inte ville segla till sjöss på riktigt, så att säga. Han hade mest jobb i Amerikaliniens passagerarbåtar när de låg i Göteborg, men när det var mycket att göra fick han ibland följa med en resa. Hos oss var det inte så mycket, men båten hade ju teakdörrar till inredningen, och så var det ju dessutom en del teak på bryggan, så nog hade han jobb när han kom ombord.

Befälet och intendenturpersonalen bodde midskepps, vi övriga akterut på vanligt manér. På övre däck midskepps bodde befälet, på nedre däck var salongen på förkant, befälsmässen på styrbordssidan, manskapsmässen på babordssidan och i övrigt hytter för kockar och upparsare. Om jag minns rätt bodde hökaren också här. Kökspersonalen hade ingen egen mäss utan åt före oss i manskapsmässen. Ingen tid att sitta och smälta maten där inte! Byssan med stor oljeeldad spis var på akterkant.

Manskapet bodde, som tidigare nämnts, akterut. I däckshuset var hytter för båtsman och elektriker, dagrum samt två tvätttrum, och toaletter. Under däck bodde övrigt manskap i tvåmanshytter, däcksfolk om styrbord och maskinfolk om babord som brukligt var.

Jag kan inte minnas att det fanns någon direkt elverkstad som det brukade finnas i båtarna. Jag höll till dels bakom eltavlan i maskin, som var ett bra ställe att gömma sig på, och dels i akte masthuset där jag fick dela utrymmet med ett boosteraggregat



En av våra matrosar i arbete.

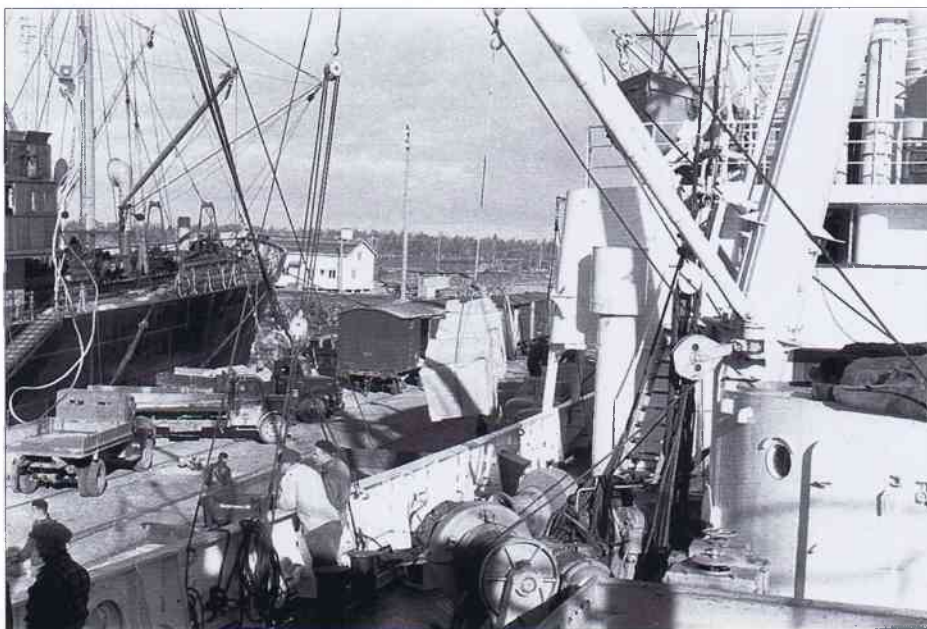


Kökspersonalen. Från vänster: Kockeleven, mässkalle (sittande), salongs-uppsarsaren och kocken.

Befäl och båtsman

Skepparen var en medelålders, ganska tystlåten och sluten person. Han var en utomordentligt god sjöman, vilket han gav prov på vid ett par tillfällen under min tid ombord, och han var omtyckt och respekterad av alla. Förste styrman har jag inget större minne av. Andre styrman var glad och trevlig samt var, efter vad som sades i skansen, son till en legendarisk finsk storsmugglare. Telegrafisten var bergensare och han hade tagit sig till England under kriget och blivit utbildad i sitt yrke av engelsmännen. Vad han gjorde sedan under kriget sa han inte mycket om, men det påstods att han arbetat för norska motståndsrörelsen.

Chieften var en snäll äldre man, som inte direkt förtog sig ombord. Försten var en av de duktigaste maskinister jag seglat med, och jag förmodar att det enbart berodde på en blygsam examen att han inte sedan länge blivit chief i Broströms. Som andre maskinist hade vi flera olika under min tid, men ingen som jag direkt minns nu. Båtsman var en stor och kraftig finlandssvensk från Åbo. Han var en god arbetsledare och ingen av däcksfolket stack upp mot honom. Om kocken minns jag bara att han i ett olyckligt ögonblick berättat att han hade en syster som var gift i Amerika, och de hade ett flygplan. Detta resulterade i att



Massalastning i Kemi.

alla ombord, så fort de såg ett flygplan när vi var i USA oavsett om det var ett fyrmotorigt passagerarplan eller ett jetplan sa: "Nu kommer kockens syster."

Jungmännen går till Chicago

Vi kom i alla fall lyckligt fram till Kotka, lastade, och gick därifrån dagen därpå till

Kemi, en resa på ett och ett halvt dygn. Den resan var rätt besvärlig och jag minns att jag blev sjösjuk. Det var dessutom kallt och det snöade när vi lastade. Lasten bestod av pappersmassa eller papper där liksom i Kotka.

Vi ankom Göteborg den 7 oktober efter att ha legat i Köpenhamn ett par dagar,



"Grabbarna som skall gå till Chicago". Han som väntar på tur var befälselev och en duktig sådan, är väl nu pensionerad befälhavare.



På kanalen. Utsikt från bryggan.



Vid en del slussar fanns en kiosk. Lägg märke till 1950-tals bilarna. I bakgrunden en Hillman, ovanlig redan då.



Möte på kanalen. Det var inte många meter mellan skroven!

och avgick samma dag klockan 23:30. New Foundland siktades den 16 oktober på middagen, och vi anlände till Montreal på eftermiddagen den 19 oktober. Tolv dygn i sjön och bara den som har seglat i en Lakebåt vet vad det vill säga. På kvällen dagen efter lämnade vi Montreal för att gå till Toronto vid Lake Ontario. Resan gick långsamt för vi kunde inte gå i kanalerna på nätterna. Enligt uppgift därför att bilarna som körde på vägarna efter kanalerna inte bländade av. Att gå på kanalerna här var lite speciellt. Två man, för det mesta jungmän, togs ut för att som man sa "gå till Chicago". På backen fanns en slags bom med en ända som slutade i en båtsmansstol. Med hjälp av den sattes dessa två grabbar i land när man närmade sig en sluss, sedan var det deras sak att ta hand om förtöjningarna och göra fast i slussen. När slussningen var klar skulle de göra loss och sedan tog vi i regel ombord dem i slussen. Var det en kort bit till nästa sluss fick grabbarna halvspringa dit på kanalbanken för att vara beredda när båten kom, därav "att gå till Chicago".

Efter ytterligare några dygn kom vi till Port Huron 27 oktober, och avgick samma dag. Efter att ha besökt ett antal, oftast små, hamnar kom vi till Chicago 8 november. Det var slutpunkten på resan. Åtteresan påbörjades och vi anlände till Montreal 22 november.

Orkan i Buffalo

Den enda riktigt dramatiska händelsen under resan skedde i Buffalo på hemvägen. Vår kajplats var ganska oskyddad, och det utbröt en orkanliknande storm medan vi låg där. Alla kallades ut för att förstärka förtöjningarna med allt vad vi hade i grova trossar. Jag minns att grabbarna gick nästan till midjan i vattnet på kajen och letade efter lämpliga förtöjningsringar. Efteråt bjöd skepparen alle man på en sup, och det blev något extra till middag. Vi fick ligga kvar ett par dagar och vänta ut stormen innan vi kunde fortsätta resan.

Vi lämnade Montereal 24 november. Klockan 4 på morgonen den 29 havererade spolluftpumpen på styrbords huvudmaskin. Vädret var lugnt men sjöhävningen var kraftig så försten och förste motormannen hade ett styvt jobb med att klara ut detta. Under tiden gick vi för en maskin och gjorde knappt 6 knop. Klockan 22 var maskinen reparerad och vi kunde köra som vanligt igen, nu med våra 12 knop. Den 5 december ankom vi Le Havre efter 11 dygn i sjön, och vädret hade varit relativt bra för årstiden.

Kungens lakej

Under hela resan hade jag haft ont av sjösjukan, men en dag när jag kom upp till försten för att rapportera något så sa

han: "Är elektrikern fortfarande sjösjuk?" På mitt jakande svar sa han: "Sitt här i soffan", och sedan slog han upp två supar ur en flaska som stod i klädsåpet. Jag trodde aldrig jag skulle få ner den supen, men ner gick den, och efter det har jag aldrig haft något större besvär av sjön. Jag vet inte om metoden är lämplig för alla, men mig hjälpte den otvivelaktigt.

Åter till Le Havre. Jag har skrivit i min dagbok: "Var i land en stund mellan klockan sex och åtta. Gick 22:00. Två man akterseglade." Nu så här långt efteråt minns jag bara den ena. Han hade varit salongsuppassare på en av rederiets båtar som gick i fart mellan Västindien och USA och Kanada, hade ådragit sig en besvärlig könsjukdom, och skulle arbeta sig hem med oss. Så mycket med det arbetet blev det inte, men han var charmig och berättade gärna historier från sitt ganska brokiga liv, bla om den tid då han var lakej på slottet i Stockholm, men det hade tydligen inte gått så bra där heller. Sedan dess har jag många gånger undrat vad det blev av honom.

Efter att ha lossat i Antwerpen, Rotterdam och Hamburg ankom vi till Göteborg den 15 december klockan 5 på morgonen. Efter en snabb resa till Stockholm var vi tillbaka och förtöjde vid en av pirarna på Eriksberg den 23 december klockan 14:30. Bra tajmat!

Vad gör en booster?

Nu var min första resa med **Torsholm** avslutad. Aseaförmannens spådom att jag skulle få det besvärligt gick inte i uppfyllelse, men visst var det en hel del att göra. Det mest avancerade ombord inom mitt fack var winscharna med sina boosteraggregat. Praktiskt taget allt elektriskt ombord, utom generatorerna, var danskt och av fabriket Thomas B Thrige. Antagligen var dessa lite billigare än Aseas motsvarande utrustningar, men de var inte alls dåliga. Jag lärde mig snart deras egenheter, och sedan var det mest rutinarbete. Nackdelen var ju farten: Atlanten på höst och vinter är inte en plats där man kan jobba med däcksmaskiner. Huvudparten av underhållsarbetet fick alltså göras i hamn när vädret var bra. Inget snöande eller regnande! Läsaren kanske undrar vad boosteraggregat användes till vid det här laget. I kanalerna på Stora Sjöarna använde man winscharna för att förtöja i slussarna. Tack vare boosteraggregaten släckade eller tog winscharna alldeles automatiskt hem på wirarna allt efter som båten steg eller sjönk. Samma sak sker utan någon komplicerad automatik med ångwinschar, men nu var ju **Torsholm** ett motorfartyg, och hade alltså inte ånga för att driva winschar. Jag förmodar att alla de specialbyggda fartyg som gick på Stora Sjöarna hade samma arrangemang som



Cementlossning i Green Bay. Lägg märke till flaggning över topp. Det var antagligen cocktailparty den dagen.



En av hamnarna på Great Lakes. Närmast ett fartyg från Hamburg America Line.



Det rullar bra ibland. Sjösjukan härjade bland de nymönstrade.

vi. På dagens fartyg sköts detta enkelt och driftsäkert med hydrauliska spel.

Övrigt arbete var rutinarbete av det slag som den tidens fartygselektriker hade i alla båtar: Det var byte av glödlampor, lamphållare, och speciellt utomhusarmaturerna hade en förmåga att gå sönder. Båten var vid det här laget ganska ny, bara 5 år gammal, men det var ständiga jordfel som måste åtgärdas, som i regel var lätta att fixa när man väl hade hittat punkten där isoleringen hade skadats. Det var också tillsyn av styrmaskinen. Den tidens engelsktillverkade hydrauliska gick som klockor och gav aldrig några större bekymmer. Förste maskinisten lät mig arbeta helt på egen hand och jag tror, så här långt efteråt, att jag återgäldade hans förtroende.

Sten i stället för apelsiner

Det var vanligt vid denna tid att lakebåtarna vintertid gjorde en resa till Spanien för att lasta apelsiner till jul. Detta var något som alla ombord hade sett fram emot, men vår hemresa blev försenad och så skulle vi ju gå på varv, så det blev inget med det. I stället skulle vi göra en vanlig USA-resa med lossning och lastning i Boston, Portland Maine, S:t John och så Halifax. De två sistnämnda hamnarna ligger i Kanada.

Efter att ha lämnat Eriksberg 5 januari lastade vi i Skutskär och Karskär och var



Utanför Boston var det seglande lotsbåtar.

åter i Göteborg, Lindholmshamnen, den 16:e. Efter att ha slutlastat avgick vi den 18:e destinerade till Boston. Jag hade stått på däck och sett på när stuvarna stämplade lasten, som bl a utgjordes av stora granitblock, ungefär 0,5 x 0,5 x 2 meter. De skulle väl vara till något monument eller liknande. Jag tänkte för mig själv att kommer de

lös i rummet när vi är ute på Atlanten, då är det nog adjöss med oss. Vi hade en mycket besvärlig resa med hårt väder nästan ända från avgångsdagen, men allt gick bra och vi tog lots utanför Boston den första februari och var vid kaj klockan 18.

Den 14 februari lämnade vi Halifax destinerade till Zeebrugge. I Halifax hade vi bl a lastat ammunition för Nato. Stuvorna hade extra betalt för detta, och det var polisbevakning på kajen, men inte fick vi några extra pengar! Överresan var lika besvärlig som utresan. I min dagbok har jag den 16:e skrivit: "Svår sjö hela natten, kunde inte sova." Jag minns att chieften talade om att han hade lagt sin madrass i badkaret och sov där eftersom han höll på att ramla ur kojen. Min koj låg långskepps så det gick lite bättre och jag lyckades i alla fall hålla mig kvar.

Den 26 februari passerade vi Lands End och dagen efter tog vi lots utanför Zeebrugge. Jag minns att det var ganska dramatiskt när vi tog ombord lotsen i det hårda väder som rädde. Nästa morgon var vi vid kaj och började lossa ammunitionen. Helt utan det ståhej som rädde vid lastningen i Kanada. Efter lossning i Antwerpen, Le Havre, Kristiansand (Norge) och Köpenhamn kom vi till Landskrona den 12:e mars. Propellern hade blivit skadad i isen i Kattegatt när vi gick från Kristiansand till Köpenhamn så



Sjöberg kommer ombord.



Torsholm lastar i Cleveland.

den måste bytas. Den isen kostade oss en länge emotsedd kväll i Köpenhamn. Jag har inte antecknat i dagboken när vi kom fram, men minns fortfarande besvikelsen över den missade kvällen med Köpenhamns alla fröjder. Sex dagar i Landskrona efteråt kunde inte ersätta en kväll i Köpenhamn, därom var alla vi unga akterut ense.

Min sista resa med Torsholm

Min tredje och sista resa med **Torsholm** började i Limhamn där vi lastade cement för USA. Vi gick därefter till Göteborg

för komplettering av lasten. Vi började i Lindholmshamnen och förhalade sedan till Frihamnen. **Torsholm** var så liten att vi fick plats på tvären längst in, på kajplats 106. Vi avgick Göteborg 28 mars för resa till Stora Sjöarna. Om den resan är inte så mycket att skriva, eftersom den var höstresan ganska lik med det undantaget att vi i flera hamnar var årets första utländska båt. Detta firades med besök ombord av någon dignitär som överlämnade en present till kapten och – något alldeles nytt för oss svenskar: Ett team från den lokala Teve-stationen kom

ombord och gjorde ett reportage. I mindre städer hände det att folk kom fram till oss på stan och sa att de kände igen oss från gårdagens lokalteve. Det kändes lite spännande. Man kunde skryta lite för kompisarna hemma: man hade ju varit i teve. I Sverige skulle det dröja ytterligare några år innan teve blev vardagsmat.

Tidigt på morgonen 6 juni ankom vi Göteborg, och jag mönstrade av påföljande dag.

När jag skriver detta är det nästan på dagen 50 år sedan min törn i **Torsholm** avslutades. Jag minns hela tiden ombord med glädje: Bra folk, både befäl och manskap. Trots att båten var liten, hade besvärliga atlantresor och inte speciellt bra bostäder trivdes man ombord. Många stod också länge i båten. Förste maskinisten är kanske den jag först kommer att tänka på när jag i minnet återkallar tiden ombord. Han var en bra arbetsledare, fin människa med en lite torr humor som inte kom fram med en gång. Trots de skrankor som var mellan befäl och manskap i båtarna på den tiden och åldersskillnaden hade vi faktiskt ett visst umgänge. Han förolyckades mycket tragiskt några år senare i en annan Broströmsbåt.

Som underlag för dessa minnen har jag haft en ganska kortfattad dagbok, ett antal fotografier, Sveriges Skeppslista samt, hjälp med **Torsholms** slutliga öde av Erik Hag.



Ett par av de många fartyg som gick i lokaltrafik på Great Lakes vid denna tid.

Till flydda tider återgår ...



Den 5 juli 1969 passerade **Argolis** av Panama genom Kielkanalen från Östersjön. Hon var byggd 1935 i Vegesack som **Sönnavind** till A/S Borgestad i Porsgrunn, var av "Brattdalstyp" och lastade 8720 ton dw. Lämnade Norge i april 1963 då hon såldes till Syros Shipping Co, London, övertogs i Kristiansand i maj 1965 och sattes i fart som **Argolis**. Ny ägare 1973 blev Asia Bulk Carriers Ltd, London, som gav henne namnet **Topaz III**, med Somaliaflagg. Skrotad 1974 i Kina.



Ännu en fd skandinav lämnar Rotterdam. **Ile d'Arz** av Dunkerque som seglar ut i juni 1970, var byggd som **Manchuria** i Köpenhamn till ÖK 1945, lastade 10200 ton dw. Blev fransyska 1969 fram till augusti 1970, då hon såldes till Pelagon Shipping Co, Famagusta, och döptes om till **Kimon** samt skrotades i oktober 1971 i Bilbao.

⊗ **Av Bertil Palm** ⊗



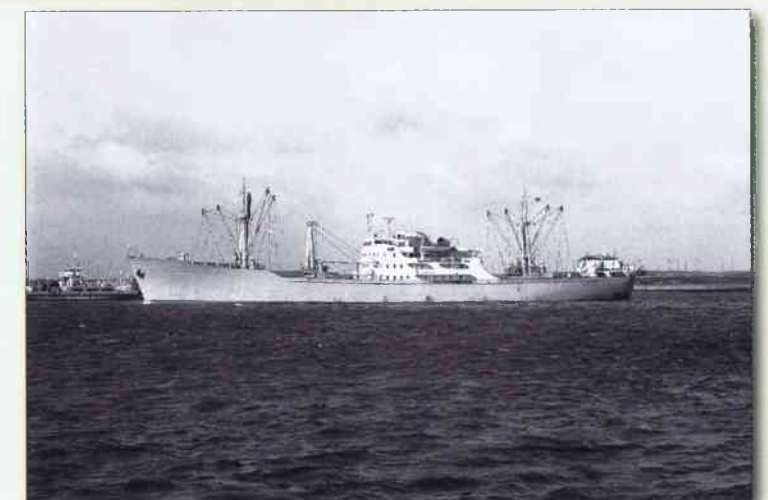
Före detta "Transaren" **Innaren**, lämnar Rotterdam den 12 juli 1970, som **Antigoni** med Cypernflagg. Byggdes 1944 av Eriksbergs M/V och var på 6260 ton dw. Gick som **Innaren** fram till 1969, då hon såldes till Antigoni Shipping Co Ltd., Limassol. Gick som **Antigoni** fram till 1979, då hon såldes till Hong Kong för skrotning.

... min tanke än så gärna

I charter till Lauritzen passerar **Kithnos** Hoek van Holland den 28 juni 1970 på ingående till Rotterdam. Kylbåten ifråga byggdes 1946 vid Kockums, som **Blue Ocean** och var på 4240 ton dw då hon levererades den 12 december till Trelleborgs Ångfartyg A/B och var bolagets första kylbåt. Hon sattes i fart för Atlanttrafik, ett bolag som bildats ihop med Broström. Sålades i december 1963 till Jade Company Inc., Piraeus. Lämnade Piraeus den 6 januari 1964 som **Kithnos**. Gick sedan i nio år innan dödsdomen kom. Ett maskinhaveri i april 1973 ledde till att hon såldes till skrot i Barcelona, dit hon anlände den 31 juli.



Östtyska **Uckermark** som här passerar Maassluis den 9 juni 1972, har då med sina vackra linjer avslöjat sitt förflutna hos Ove Skou i Köpenhamn. Levererades 1955 från B&W i Köpenhamn, som **Lotte Skou** och var på 6625 ton dw. Lämnade Skou 1964 då hon övertogs av VEB Deutsche Seereederei i Rostock och blev **Uckermark**. Den östtyska flaggan byttes mot den grekiska 1977, då hon köptes av Flandermar Shipping Co, Piraeus, nytt namn blev **Cefallonian Glory**. Det blev Maltaflagg 1982 då ägaren blev Alcen Shipping Co. Ltd., Valletta, samt namnbyte till **Ionian Glory**. Slutseglat var det 1984 då hon ankom Gadani Beach den 2 december för upphuggning.



Den ståtliga finska ångaren **Someri** på sin väg genom Kielkanalen i juli 1969, ägd av Ilmari Tuuli, Helsingfors, och på 9015 ton dw. Byggdes 1939 i Sunderland som **Argyll** till B.J. Sutherland & Co. Ltd., Newcastle. Hade mellan 1941-1943 namnet **St. Henri**, därefter **Argyll** igen. Sutherland sålde henne 1954 till John Nurminen O/Y, Helsingfors, som satte henne i fart som **Inkeri Nurminen**. Blev **Someri** 1967 då hon köptes av Ilmari Tuuli i Helsingfors. Sista hamnen för **Someri** blev Split, hon dit anlände den 26 december 1971 för upphuggning.





Thebeland under Broströmstiden.

En sextett systrar

Av Krister Bång

Vissa fartyg får en mycket kort period med svenska intressen, andra än längre. I slutet av 1970-talet byggdes en serie ro-rofartyg i Japan för AB Svenska Orient Linien i Göteborg varav vi fortfarande kan se fyra enheter runt våra kuster. Dessa fartyg var mycket genomtänkta in i minsta detalj, som Jönsson-Ligan skulle ha uttryckt det.

När **Thebeland**, som första fartyg i serien gick på provtur den 3 oktober 1978, skrev man: Fartyget är avsett för rullande hantering av containers, styckegods, skogsprodukter, bilar och citruslaster. Den vinklade akterrampen är en nödvändighet för anlop av konventionella kajer och det öppna brunnen akter – en motsvarighet till den traditionella tyngdlyftsriggen – har tillkommit för sk projektlastar.

Fartygen byggdes av det japanska varvet Mitsui Engineering & Shipbuilding Co Ltd i Chiba. Först ut var T-fartygen **Thebeland**, **Tyrusland** (levererad 13 november 1978) och **Timmerland** (december 1978). Dessa följdes av V-fartygen under 1979 **Vasaland** (augusti), **Vegaland** (september) och **Vikingland** (oktober). Som ägare till fartygen stod Broströms Rederi AB i Göteborg.

Leveransen av fartygen innebar en total omläggning av Orientlinjens tidigare trafikflöde. Man gick in i en pool med Finska Ångfartygs AB och behöll även tre konventionella fartyg på linjen, nämligen de i Östtyskland byggda **Balticland**, **Bardaland**

och **Brageland**. Dessa fartyg var mest avsedda att transportera skogsprodukter.

Nybyggna sysselsattes i tre olika slingor. **Thebeland** och **Tyrusland** anlöpte Kotka, Södertälje, Köpenhamn/Aarhus, Göteborg, Tilbury, Piraeus, Lattakia, Mersin och Alexandria.

Timmerland och **Vikingland** hade samma nordeuropeiska hamnar men fortsatte sedan till Malta, Piraeus, Beirut, Alexandria och Limassol.

De sista två, **Vasaland** och **Vegaland** hade färre hamnar att betjäna nämligen Helsingborg, Kotka, Halmstad, Ashdod och Haifa.

Två av fartygen hyrdes ut till Finska Ångfartygs AB på fem år med köption. Dessa fartyg var **Timmerland** och **Vasaland**. Dessa fartyg köptes också under 1984 av det finska bolaget och kom att gå ett annat öde till mötes än de övriga fartygen.

Vegaland chartrades i november 1981 ut till Wilh Wilhelmsen i Norge och fick då namnet **Tarn**. När hon återlämnades i oktober 1983 återfick hon sitt dopnamn.

1980-talet var ett oroligt årtionde när det gällde svensk linjesjöfart. Per den 1 juni 1984 övertogs hela sextetten av Rederi AB Transocean i Göteborg. **Tyrusland** hyrdes omgående ut till det italienska rederiet



Ignazio Messina i Genua och fick namnet ändrat till **Jolly Orca**.

Vasaland och **Timmerland** såldes till Finska Ångfartygs AB i Helsingfors i augusti detta år där de fick namnen **Hesperus** respektive **Hektos**. Det var emellertid svårt att driva dessa fartyg under finsk flagg och man vände sig till AB Nordsjöfrakt (Folke Patriksson) i Skärhamn som i augusti 1986 satte fartygen under svensk flagg som **Celia** och **Cortia**. Fartygen gick i trafik för Finncarriers i Helsingfors mellan Finland, Belgien och Storbritannien.

Vad hände då med de andra fartygen? Ägandemässigt kom de in i en karusell. I augusti 1986 överfördes de på Medro AB i Göteborg. I mars 1991 såldes de till AB Svenska Orient Linien, Göteborg. I januari 1993 togs de över av Rederi AB Trans-Ex i Göteborg och såldes i april samma år till Rederi AB Gotland i Visby, men behöll sin hemort i Göteborg. I januari 1994 inköptes de av AB Bylock & Nordsjöfrakt i Skärhamn som i maj samma år överförde dem på dotterbolaget Svenska Orient Linien AB.

År 1995/96 förlängdes fartygen vid Lisnave i Setubal, Portugal med 25 meter och fick därefter 2175 lanemeter.

I oktober 2000 inleddes ett samarbete med det grekiska bolaget Niver Lines för trafik mellan Skandinavien och främst Östra Medelhavet. Fartygen överfördes till brittisk flagg, fick London som hemort och som ägare stod Vegaland Ltd, Tyrusland Ltd osv. Fartygen kontrollerades och bemannades av norska OSM Group och skötes av Orientlinjen i Göteborg. På grund av oroligheterna i Mellan Östern minskade fraktyvolymen och 2002 drogs ett av fartygen bort från traden, senare ännu ett.

I januari 2004 meddelade Stora Enso att man skulle ändra om sitt transportsystem och använda Göteborg som omlastningshamn för sina pappersprodukter. Man chartrade därför två ro-ro fartyg från Svenska Orient Linien på tre år med början den 1 juli 2005 för trafik mellan Kotka och Göteborg med tre avgångar i veckan. Och där går nu **Tyrusland** och **Vikingland**. För ändamålet har fartygen fått svensk flagg.

Vad hände då med **Vasaland** och **Timmerland**? Efter att chartern till finnarna upphört 2002 chartrades de ut till spanska intressen och fick Las Palmas på Kanarieöarna som hemort. **Vasaland** fick namnet **Celia B**. Hon fick ett internationellt genombrott i oktober 2003. Hon såldes då till spanska Ocean Express, registrerades i Irland och fick Cork som hemort, hyrdes ut till danska Norddana Line och sattes i trafik mellan Nordamerika, Karibien och Sydamerika med sitt nya namn **Silkeborg**.

Timmerland, som fick namnet **Carmen B** sysselsätts för närvarande i Medelhavet och går mellan Valencia–Palma på Mallorca. ■



Varven i Norrköping

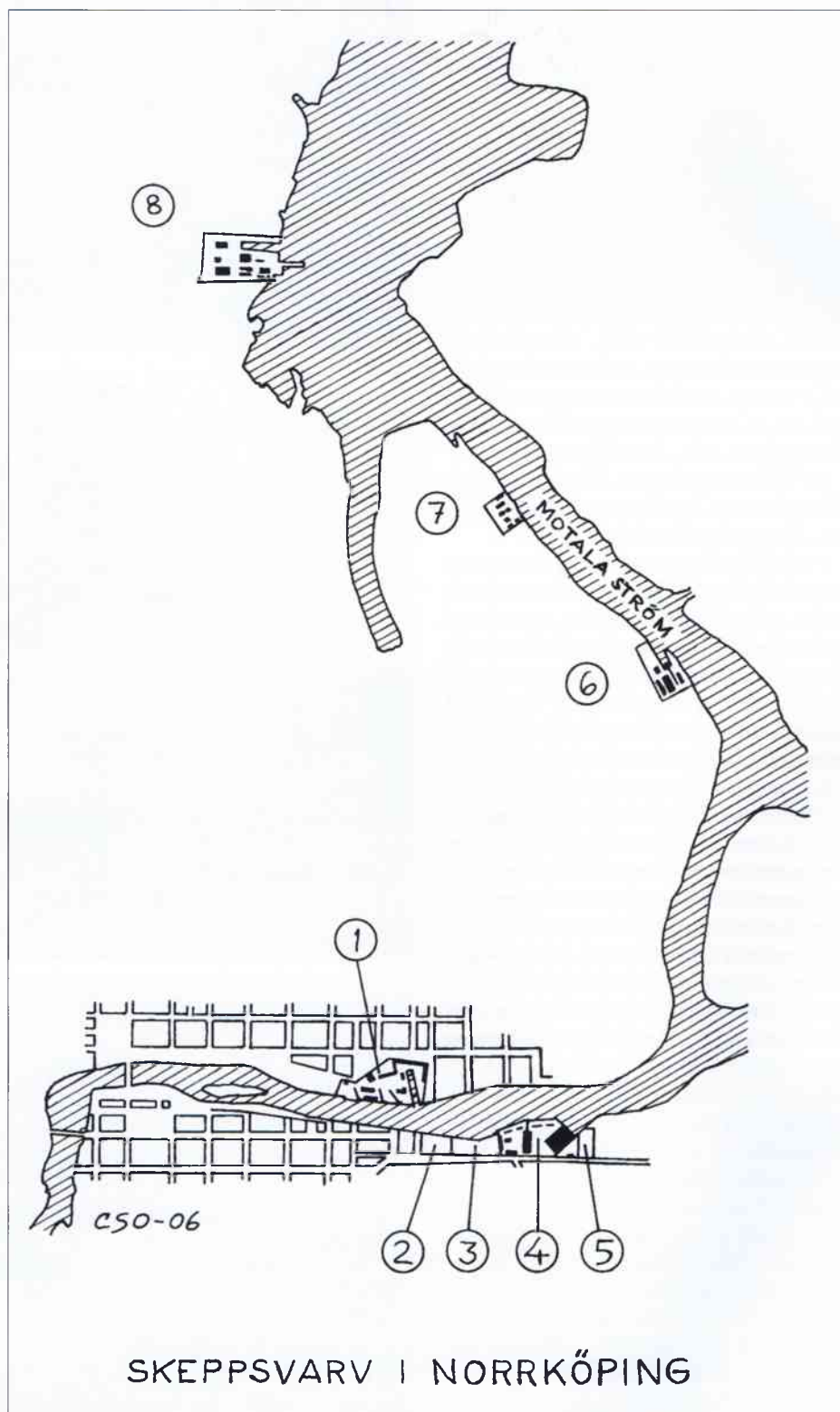
Av Eric Hallberg

Som i de flesta städer längs Sveriges kuster så har det även i Norrköping funnits varvsindustri. Norrköping är beläget vid Motala ströms utlopp i Bråviken, och de första varven kom att ligga i Saltängen på norra stranden av Motala ström i stadens dåtida utkant. När det gäller Norrköping vet man att en betydande skeppsbyggnad ägde rum redan under 1600-talets början. Under denna period byggdes här ett antal örlogsfartyg, alltså ungefär samtidigt som Vasa. Varvsverksamheten lades emellertid ner redan i slutet av 1630-talet, och sedan tog det nästan 100 år innan någon ny betydande skeppsbyggnation tog fart. Detta senare försök som inleddes 1746 hade tydligen en kort varaktighet, men i fortsättningen kom fartygsbyggnad att lokaliseras på samma plats i Saltängen. Varvsområdet kom att kallas Gamla Varvet, och flera olika varvsföretag kom att avlösa varandra på denna plats. Två mindre varv anläggs på södra stranden av Motala ström mot slutet av 1700-talet: Ebersteins Varv (1782–1850), och Jacob Schotte & Son (1795–1820).

Därefter har konjunkturerna växlat: under en period runt mitten på 1800-talet var Norrköping Sveriges ledande varvsstad, eftersom Motala verkstad anlagt sitt framgångsrika varv (Motala varv) där. Med undantag för högkonjunkturer i samband med första och andra världskrigens slut har nedgången varit stadig, och 1968 gick den troligen sista varvsindustrin i konkurs.

Ångan gör entré

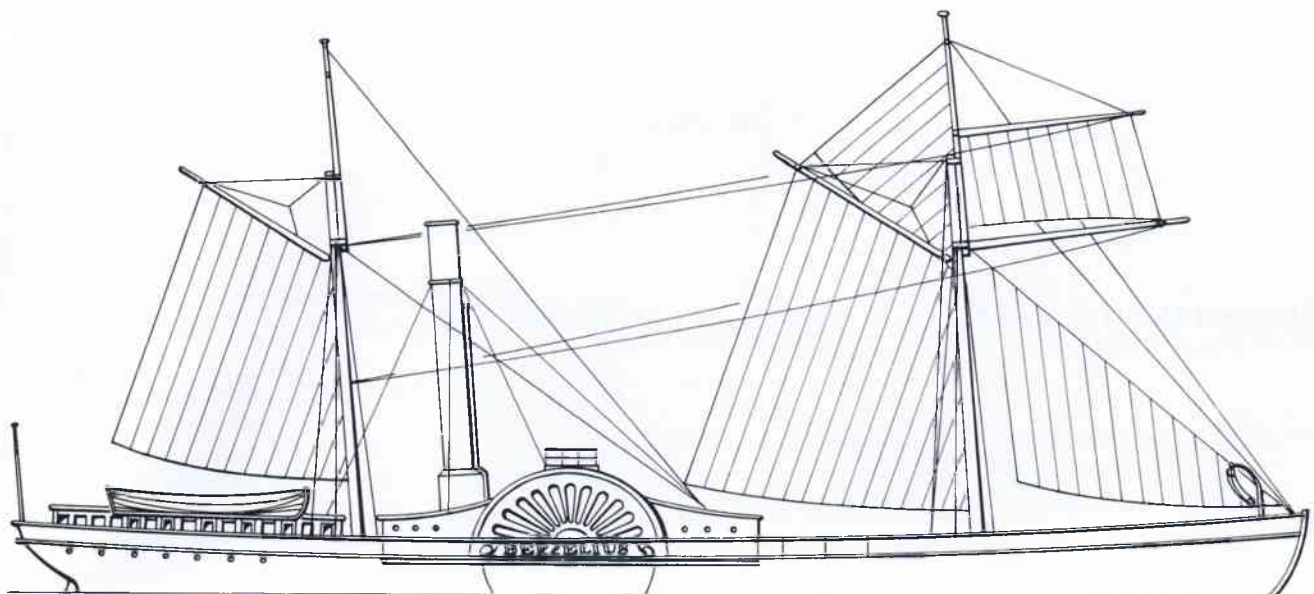
1800-talets högteknologi innebar ångmaskiner, och man kom tidigt underfund med att dessa skulle lämpa sig utmärkt för att driva fartyg. De första ångdrivna fartygen som var praktiskt användbara kom i drift i början på 1800-talet. Premiären i Sverige kom inte långt efter, och den ägde rum 1816 då Samuel Owens skapelse gjorde sin jungfrutur i Stockholm. Fartyget brukar oftast kallas **Stockholmshäxan**, men vilket namn hon fått av Owen är okänt, och bland förslagen finns **Waterwitch** eller **The Witch**, eller möjligen **The Witch of Stockholm**. Kanske hade hon inte något bestämt namn, och kanske Owen kallade henne vid olika namn vid olika tillfällen. Hon var till att börja med propellerdriven, men kom efter några år att byggas om till hjulångare, eftersom ångan tydligen inte räckte till för propellerdrift. Det var även Samuel



Karta över Norrköping och varven

1 Saltängen: Gamla varvet, Hammarstens varv. 2 Ebersteins varv. 3 Jacob Schotte & Son. 4 Motala Warf, Norrköpings Träförädlings AB. 5 Heggbladiska varvet. 6 Östersjövarvet. 7 Varfs & Rederi AB Brage. 8 Karlskrona.

(Teckning Curt S. Ohlsson)



Berzelius byggdes 1849 som hjulångare vid Motala Varv, och byggdes om till propellerdrift 1878. Hon övertogs av Svea 1913, och sänktes av en tysk ubåt 1916 (Ritning av John E. Persson).

Owen som 1840 byggde den första svenska hjulångaren i järn, och den uppkallade han efter sig själv: **Samuel Owen**.

De första maskindrivna fartygen var kombinerade last/passagerarfartyg, men även postfartyg kom att byggas tidigt. Orsaken var självklart att de maskindrivna fartygen var någorlunda snabba och kunde hålla tidtabellerna bättre, eftersom de inte var lika beroende av vindarna som segelfartygen. Speciellt för postfartyg var detta viktigt, men även för passagerartrafiken och man kunde dessutom erbjuda en större komfort. På denna tid var ju landtransporterna långsamma och obekväma innan järnvägarna byggts ut. Allt eftersom järnvägsnätet utvidgas så minskar betydelsen av kustsjöfarten, men reguljär kusttrafik levde kvar på vissa linjer till tiden efter andra världskriget, då det slutliga dråpslaget kom i form av landsvägstrafikens explosionsartade utveckling.

Det var inom området maskindrivna fartyg som varven i Norrköping kom att bli pionjärer.

Hammarstens Varv

Hammarstens Varv var verksamt 1812-1857. Här startades byggandet av ångfartyg redan på 1820-talet. Ångmaskinerna till dessa fartyg levererades av Samuel Owen, och var av den oscillerande typen. Varvet låg på norra stranden av Motala ström (Gamla Varvet), och här byggdes ett dussintal hjulångare. Bland dessa märks: **Norrköping** 1820, **Ormen Långe** 1826,

Norrköping 1832, **Cometen** 1835, **Wettern** 1938, **Raketen** 1839, **Active** 1840 och **Christiania** 1841.

Hjulångaren **Norrköping** (1820) byggdes som segelfartyg, men under arbetets gång beslutar man att sätta in en ångmaskin på 22 hästkrafter. Efter några säsonger tas ångmaskinen ut, och **Norrköping** blir åter ett segelfartyg. **Norrköping** (1820) kom att bli det första maskindrivna fartyget på linjen mellan Norrköping och Stockholm, vilket var den första reguljära ångbåtlinjen längs kusten. En resa tog två dagar, och då ingick ett längre uppehåll för bunkring av ved. Även **Ormen Långe** var sysselsatt i denna trafik, efter det att **Norrköping** tagits ur trafik. Så småningom gick det snabbare, och med **Cometen**, **Raketen** och **Norrköping** (1832) tog resan ca 12 timmar. **Christiania** byggdes för norska postverket och gick i trafik mellan Norge och Danmark via Göteborg.

1847 anlades en docka vid Gamla Varvet för att kunna bygga större fartyg. Dockan hade ganska anspråkslösa dimensioner (94x18x11 fot), och den fylldes igen 1927.

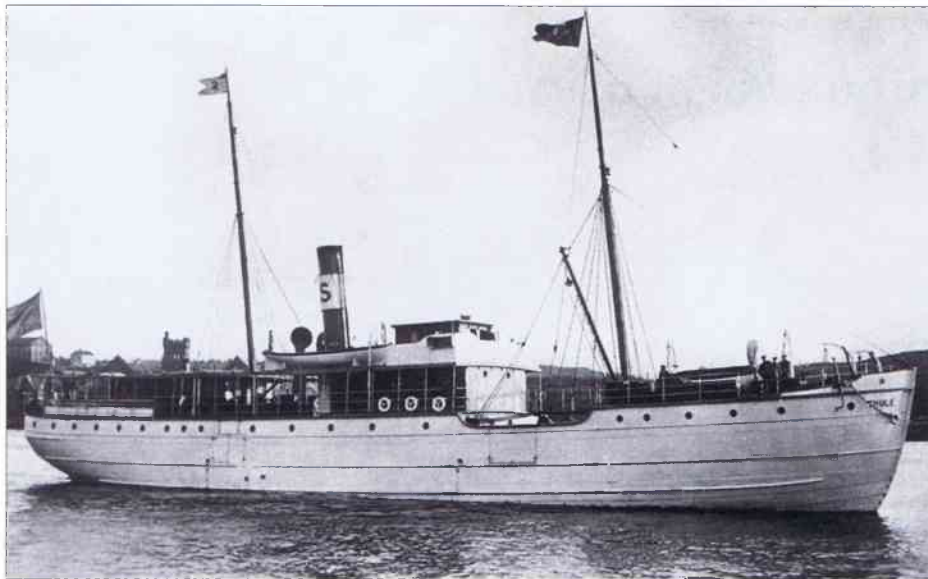
Motala varv

Motala Verkstad, grundad 1822 av engelsmannen Daniel Fraser, var vid den här tiden Sveriges största verkstadsföretag och hade världsrykte, något som till och med har avspeglats i litteraturen: i Jules Vernes *En världsomsegling under havet*, nämner kapten Nemo att **Nautilus** ramm tillverkats vid Motala verkstad. Motala Verkstad

tillverkade fartygsmaskiner från 1831, och byggde man maskinerna så var det lämpligt att också bygga fartygen. Motala kom att bygga fartyg dels i Motala (Motala Verkstad), dels i Norrköping (Motala Varv), vilket ju kan ge anledning till förväxling. Orsaken till att varvet i Norrköping anlades var att Göta kanals och slussarnas dimensioner begränsade storleken på de fartyg man kunde bygga i Motala, som ju ligger invid Vättern.

Storhetstiden för varvsindustrin i Norrköping inföll, som nämnts, under andra halvan 1800-talet då Motala Varv hade en stor produktion av maskindrivna fartyg, och under en 10-årsperiod runt mitten på 1800-talet tillverkades i Norrköping fler ångfartyg (93) än i Stockholm och Göteborg tillsammans! Ångmaskinerna byggdes däremot i Motala. Men även efter anläggningen av varvet i Norrköping byggdes en del fartyg i Motala, tex Sveriges första propellerdrivna ångfartyg (om man undantar **Stockholmshäxans** första skepnad), Linköping, år 1846. Jämfört med hjulångarna hade ju propellerfartygen många fördelar: de var mer ekonomiska, de var inte så lastkänsliga och svårlastade, och de hade en bättre framkomlighet i is. Alla dessa fördelar gjorde att de snart kom att bli standardtypen.

Motala Varv i Norrköping anlades 1841 mittemot Gamla Varvet på ett tidigare varvsområde (Schottes varv), och här kom man att bygga flera uppmärksammade fartyg, både örlogsfartyg och handelsfartyg.



Thule var systerfartyg till Berzelius. Hon var byggd samma år, 1849, och ombyggdes för propellerdrift 1874. Arkivbild Bertil Söderberg.



Njord byggdes som hjulångare vid Motala Varv 1855. Hon skrotades först 1951, och blev således nästan hundra år. Arkivbild Bertil Söderberg.

Vid varvet hade man ungefär 400 anställda under storhetstiden. Runt mitten på 1800-talet började man bygga fartygen av järn, i stället för trä, och Motala Verkstad hade ju stor erfarenhet av metallkonstruktioner vilket kom fartygsbyggandet till godo.

Den framgångsrike konstruktören O.E. Carlsund kom att knytas till varvet, och han blev sedermera chef för moderföretaget Motala Verkstad. Enligt urkunderna skall en av hans konstruktioner, en fartygstäv, ha ställts ut på British Museum i London, något som möjligen kan ha inspirerat Jules Verne. Verksamheten vid varvet var framgångsrik och 1856 köps Gamla Varvet in, och man får då varvsanläggningar på båda sidor om Motala ström.

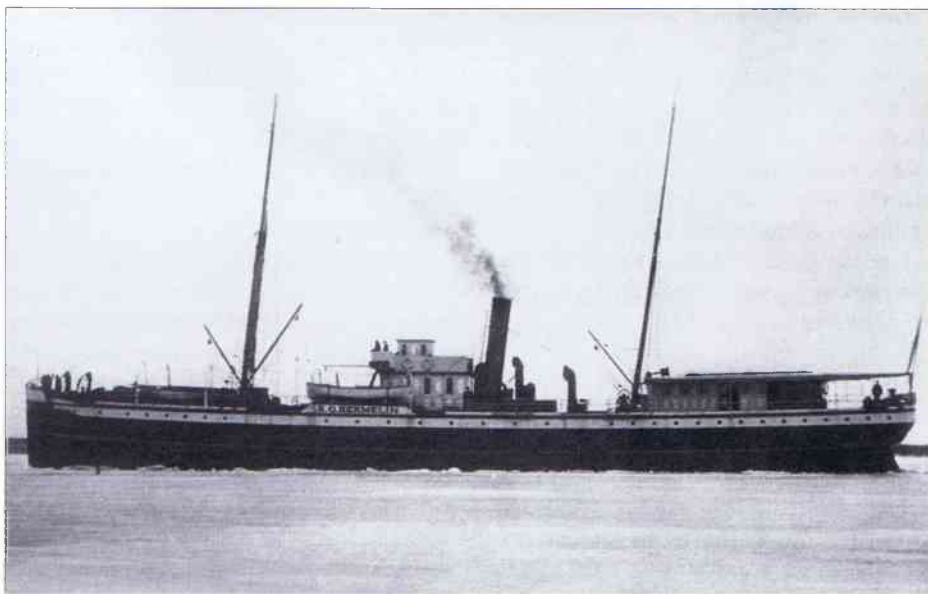
Några kustfartyg från Motala Varv
Thule byggdes 1849 som hjulångare för Norrländska Ångfartygsbolaget. 1874

byggdes hon om till propellerfartyg. 1912 kom hon till Svea som ju under denna tid systematiskt köpte upp kustrederier. Hon kom att trafikera Norrlandskusten ända fram till 1933. 1934 byggdes hon om till pråm, och 1956 såldes hon till Danmark för lagring av spannmål under namnet **Ernst C.** Hon kom att skrotas runt 1970.

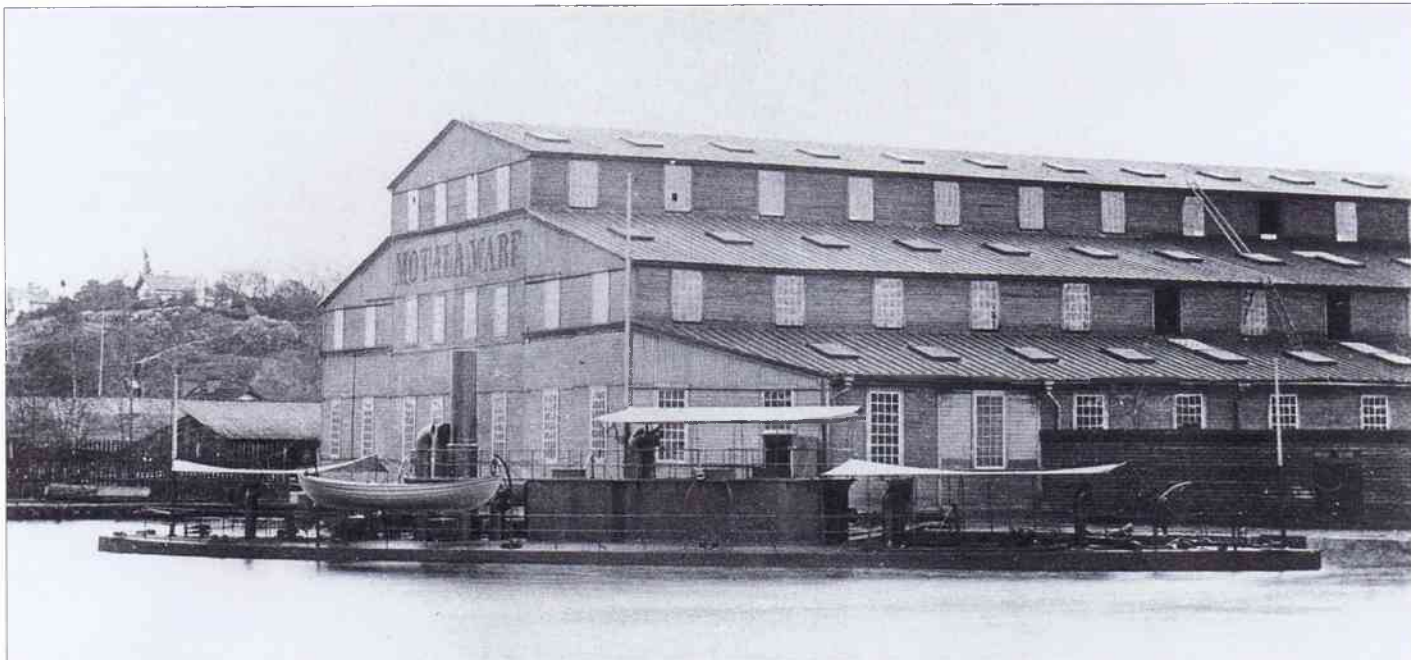
Berzelius byggdes 1849 som systerfartyg till **Thule** och sattes i trafik längs norrlandskusten för olika rederier. I samband med en utställning i London blev hon belönad med guldmedalj, och ansågs därmed representera en gedigen och modern konstruktion. Hon byggdes om till propellerfartyg samt fick ett nytt komponentmaskineri 1878, och i samband det detta döptes hon om till **Örnsköldsvik**. Hon får ett nytt namn, **Hudiksvall**, då hon tas över av Ångfartygs AB Hudiksvall. Svea blir den sista ägaren 1913, och tre år senare sänks **Hudiksvall** av en tysk ubåt utanför den finska kusten.

Njord, en skonerttriggad hjulångare levererades 1854 till Norrländska Ångfartygsbolaget. Hon kom att få en historia som liknar **Thules**. 1867 byggs hon om till propellerfartyg, och så småningom (1911) hamnar hon hos Svea. **Njord** trafikerade svenska ostkusten, men gick även mellan Stockholm och Riga under tiden före första världskriget. **Njord** skrotades först 1951 i Västervik, men under åren för skrotningen hade hon legat överksam. Hon blev alltså nästan 100 år.

Samuel Gustaf Hermelin byggdes 1876 för Luleå Ångbåts AB, och fick ett nytt maskineri 1890–1891. Hon trafikerade norrlandshamnarna från Stockholm, och övertas 1911 av Svea som sätter in henne på linjen Stockholm–Kalmar–Lübeck och Stockholm–Tallinn. 1919 byggs hon om



*Samuel Gustaf Hermelin blev också långlivad, och hon slutade sina dagar i Medelhavet under namnet **San Felipe**. Arkivbild Bertil Söderberg.*



Monitorn **John Ericsson** färdigställdes 1865 vid Motala Varv, och ses här framför varvsbyggnaden i Norrköping. Bilden är från 1873. Arkivbild Curt S. Ohlsson.

och får namnet **Egil**. 1926 avslutas trafiken över Östersjön för **Egils** del, och hon får gå kusttrafik ända fram till 1939, med undantag för ett kort inbrott på ålandstrafiken samma år. **Egil** rekviderades av försvaret vid krigsutbrottet, och återlämnades vid krigsslutet till Svea. Svea sålde 1946 henne till ett panamarederi som döpte om henne till **San Felipe** och hon kom att användas i den judiska immigrantrafiken till Palestina.

Rex levereras till Stockholms Ångfartygs Rederibolag 1877. **Rex** kom till Svea 1908 och trafikerade Luleå–Göteborg via Sundsvall. 1941 avyttrar Svea **Rex**, och sedan följer ett antal ägarbyten innan hon 1949 säljs på exekutiv auktion till K.A. Andersson i Karlskrona. 1955 säljs **Rex** för skrotning.

Monitorer

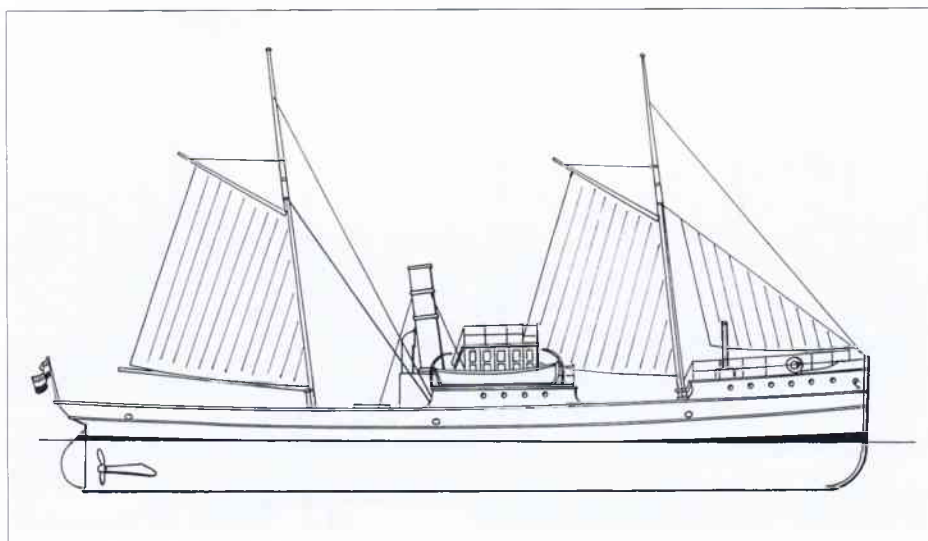
På 1860-talet byggdes ett fartyg vid Motala Varv som kom att väcka stor uppmärksamhet: monitorn **John Ericsson**. Efter slaget vid Hampton Roads år 1862 mellan **Merimac** och **Monitor** under det amerikanska inbördeskriget, insågs det taktiska värdet av pansrade fartyg med grovkalibriga kanoner i torn. Löjtnant August d'Ailly fick i uppdrag att skaffa ritningar till ett sådant fartyg, och 1862 reste han till New York och fick av John Ericsson, **Monitors** konstruktör, ritningar på ett sådant fartyg, och Motala Varv fick förtroendet att bygga det. John Ericsson skänkte dessutom två kanoner, och som en gest av tacksamhet fick fartyget namn efter sin generöse skapare. Det sägs att arbetarna vid varvet

trodde att det skulle sjunka i samband med sjösättningen som ägde rum 1865, och visserligen dök det ner under vattnet, men kom snabbt upp igen. Bygget av John Ericsson hade skett under tak i en stor bygghall, och det verkar ju ovanligt framsynt.

Ytterligare tre monitorer, **Tordön**, **Tirfing** och **Loke** byggdes vid Motala varv under åren 1866–1871. De två första var av samma utförande som **John Ericsson**, men **Loke** var något större och snabbare. Därefter (1873–1875) byggdes en serie med mindre monitorer: **Ulf**, **Björn**, **Berserk**, **Sölve** och **Folke**.

Tidiga tankfartyg

Familjen Nobel hade under slutet av 1800-talet stora anläggningar i Baku vid Kaspiska havet för att utvinna petroleum. Verksamheten leddes av Alfred Nobels bröder Ludvig och Robert. Distributionen var ett svårt problem, som speciellt Ludvig sysselsatte sig med. Till att börja med transporterades oljeprodukterna i lösa träfat, vilket ju var både eldfarligt och opraktiskt. Landtransporter med tankvagnar på järnväg och sjötransporter med tankfartyg blev lösningen. Tanken var att man skulle transportera petroleum med fartyg ungefär som man transporterar spannmål, alltså direkt i lastrummet. Emellertid hade det första tankfartyget **Zoroaster**, uppkallat efter persernas elddyrkande gudom Zarathustra, levererat 1878 lösa tankar i lastrummen. **Zoroasters** storlek anpassades så att hon kunde passera de ryska floderna under vårfloden, och eventuellt förlängdes hon något år efter framkomsten. Året efter byggdes två riktiga tankfartyg av



Tankfartyget **Zoroaster** anses vara det första specialbyggda tankfartyget. Hon byggdes för bröderna Nobels petroleumtransporter i Kaspiska Havet. Ritning av John E. Persson.



Buddha hade till skillnad från Zoroaster integrerade tankar, inte lösa i lastrummet. Buddha och systerfartyget Nordenskiöld transporterades i sektioner till Kaspiska Havet, där de kom att ingå i bröderna Nobels flotta av tankfartyg. Arkivbild Sjöfartsmuseet Göteborg.

Motala Varv, **Buddha** och **Nordenskiöld**, alltså med integrerade tankar. Dessa var större och kunde inte passera floderna ens under vårfloden, så de byggdes i tre sektioner som monterades ihop efter transporten till Kaspiska havet. Tydligt skedd transporten av fartygssektionerna med pråmar. Efter dessa tre fartyg tar Lindholmen över nybyggnationen för bröderna Nobel, och under 1881–1882 levereras sex fartyg: **Moses**, **Mohammed**, **Brahma**, **Sokrates**, **Spinoza** och **Darwin**. 1882 får Motala Varv förnyat förtroende, och detta år levereras **Linné** till bröderna Nobel.

1890 upphör Motala Verkstad med sin varvsverksamhet i Norrköping efter nästan 50 års verksamhet: i stället köper Motala Verkstad Lindholmen i Göteborg 1892. Det varvet låg ju ännu bättre till, och här fanns möjligheter att bygga ännu större fartyg. Lindholmen blir snabbt det ledande varvet i Sverige. Varvsområdet i kvarteret Ostindien säljs till Norrköpings stad, som arrenderade ut det till Norrköpings Träförädling AB, som byggde träpråmar och reparerade fartyg. Nu följde en period då det var ganska lugnt vad gäller fartygsbyggande i Norrköping, en period som skulle

vara ända till 1937 då verksamheten ånyo tog fart.

Mindre varv i Norrköping på 1800- och 1900-talet
Heggblads varv (1859–1911) låg öster om Motala Varvs område på södra stranden av

Motala ström. Varvet sysselsatte sig med nybyggnation och reparationer av segelfartyg. Här byggdes också **Western** 1870. **Western** såldes 1880 till konsul A. Bratt i Göteborg och blev det första fartyget i hans rederi. Hon såldes dock vidare redan efter två år, och hade en omväxlande karriär



Slipen i Karlsro ser inte så imponerande ut på denna bild från 1930. Det var en period då verksamheten vid varvsområdet inte var så omfattande.

innan hon sänktes 1916 av en tysk ubåt utanför finska kusten.

Två varv anlades mot slutet av första världskriget: Östersjövarvet (1917–1919) hade runt 100 anställda och var beläget vid Gästgivarhagen; Brage (1918–1921) låg vid Alholmen och hade 70 anställda.

Varvsområdet i Karlsro

Efter att tidigare haft sin verksamhet på Motala Varvs område anlägger Norrköpings Träförädling under åren 1904–1906 ett varv i Karlsro, men fartygsbyggandet är av mindre omfattning. 1917 tas varvet över av Norrköpings Varfs- & Werkstads AB. I slutet av första världskriget blir det ett allmänt, men kortvarigt, uppsving för varven innan lågkonjunkturen slår till, så redan år 1920 är det dags för konkurs. Varvet hade byggt ut, men endast ett fåtal fartyg hann



M21 levererades 1941 till marinen. Hon utrangerades från flottan först vid årskiftet 2005/2006. Foto Curt S. Ohlsson den 22 september 1950.



Bogserbåten Nya Varvet, som levererades till Marinförvaltningen 1945, hade ett tämligen ålderdomligt utseende. Foto Curt S. Ohlsson den 3 februari 1948.

byggas innan nedläggningen.

Året efter är det dags för Norrköpings Slip & Mekaniska Verkstad att stå för driften, som utgörs av fartygsreparationer och verkstadsarbeten. 1932 grundas AB Norrköpings Varv & Verkstad som var ett dotterbolag till Skånska Cementgjuteriet, och de flyttar in på varvsområdet i Karlsro.

1937 övertar kommandörkapten Olof Hedenström verksamheten, och nu börjar en intressant fas i Norrköpings varvshistoria, som ju gått på sparlåga sedan Motala Varvs dagar.

Man börjar med nybyggnationer och han har tydligen goda förbindelser med marinförvaltningen för varvet får flera beställningar till flottan: minsveparna M5, M6 och M21: de två första av den så

Hufvudkontor i
STOCKHOLM.

Tgr. adr.:
Norrköpingsvarf.
Rikstel. 21641 &
21642. Allm. 5088.

Verkstäder i
NORRKÖPING.

Tgr. adr.:
Varfverksstaden.
Rikstel. 396, 1015 &
2325 till egen utxel.

Norrköpings Warfs- & Werkstads

Aktiebolag

PLÅTSLAGERI- & MEKANISKA
ARBETEN, alla slag.

MOTOR- och ÅNGFARTYG.

FARTYGS MATERIEL, alla slag,
winschar, ankarspel m. m.

LIFBÅTAR och FISKEFARTYG.

FARTYGSREPARATIONER
omfattande såväl under- som öfver-
vattensarbeten.

SLIP
för fartyg upp till 3000 tons d. w.

*Alla förfrågningar ställas till hufvudkontoret i
STOCKHOLM.*

Annons i Nautisk årsbok 1920.



Barbara levererades till Marinförvaltningen 1950. Foto C.G. Nyström, negativsamling Klubb Maritim Göteborg.



De båda tankfartygen **Margit Reuter** och **Maud Reuter** levererades 1950 till Rederi AB Reut i Kungsbacka. Arkivbild SST.

kallade 39-typen; den senare av 40-typen. De två första levereras 1940, den senare året efter. Tydligen var det rejäla byggen eftersom **M21** var aktiv i flottan till årsskiftet 2005–2006. Dessutom levereras två bogserbåtar till Marinförvaltningen under kriget samt två landstigningsbåtar (**L54** och **L55**) strax efter.

Tiden efter andra världskriget

Högonkonjunkturen efter andra världskriget var betydligt beständigare än den efter det första världskriget, och varvet hade ca 250 anställda. Varvet bygger bland annat 8 paragraftankbåtar, alltså med ett bruttotonnage understigande 500 ton, av den så kallade Norrköpingstypen, och biltransportfartyg till Wallenius (**Fidelio**, **Faust** och **Falstaff**). Dessa var bland de första specialbyggda biltransportfartygen i världen och hade en kapacitet på ca 450–500 personbilar, vilket man kan jämföra med dagens flytande jättegärd som tar drygt det 10-dubbla antalet. Bygget av dessa hade varit möjligt eftersom en ny fartygsbädd för fartyg på upp till 3000 ton hade iordningstänkts 1952. Wallenius var ju tidigt ute med specialbyggda biltransportfartyg, och hade dessförinnan tagit leverans av två biltransportfartyg, **Traviata** och **Rigoletto** från Kieler Howaltswerke 1955. Andra specialbyggen var kylfartygen **Vera** på 1980 ton dödvikt, och **Ballenita** på 2300 ton vilka byggdes för norska rederier. En serie om 6 tankfartyg på 1275 tons dödvikt levererades till Sovjet: **Ishim**, **Irtysk**, **Sungari**, **Narva**, **Ocean** och **Uhta**.

Det sista nybygget var en paragraftanker av Norrköpingstypen, **Thuntank 9**, som levererades 1962. Dessförinnan hade varvet haft så stora ekonomiska problem så att Skandinaviska Banken tagit över det och utbjudit det till försäljning. Efter leveransen av **Thuntank 9** lades AB Norrköpings Varv & Verkstad ner eftersom ingen köpare hade hört av sig.

Bröderna Ekeröth och slutet

HB Bröderna Ekeröths Metallkonstruktio-

ner tog över delar av varvsområdet 1963. Under deras tid byggs fyra tankfartyg, ett torrlastfartyg och en färja. 1967 drabbas också detta varv av ekonomiska problem, och konkursen var ett faktum 1968. Fordringsägaren Östgötabanken tog över den i stort sett färdigbyggda tankfartyget **Sinett**. Det sista fartyget, **Petrotank**, sjösattes 1968, och färdigställdes på Karlskronavarvet. En form av fortsättning för Norrköpingsvarven blev det eftersom ritningarna på Norrköpingstypen såldes till Falkenbergs



Sinus leverades 1956 till Rederi AB Saturnus i Stockholm, och var den första paragrafttankern byggd i Norrköping. Foto J.C. Lund.



Cecilia Falkland ovan byggdes för Rederi AB Wallen i Rådå. Leveransen ägde rum 1958. Foto Walter Nilsson.

Fidelio till höger var det första biltransportfartyget som levererades till Wallenius från Norrköping. *Fidelio* kom att följas av *Falstaff* och *Faust*. *Fidelio* och *Falstaff* färdigställdes 1959, *Faust* 1960. Bild Skyfotos.



varv som kom att använda dem under några år.

1968 verkar alltså vara det sista året varvsverksamheten var igång i Norrköping, för i dagsläget verkar det otroligt att någon ny varvsverksamhet skulle kunna återupptas. I likhet med de flesta små och mellanstora varv i Sverige kunde man inte konkurrera med omvärldens förutsättningar när det gällde framställningskostnader och subventioner från statsmakterna. Man kan ju så här i efterhand tycka att Norrköpingsvarvet hade ett varierat program av olika fartygstyper med specialfartyg, men kanske var varvet för litet för att klara av sådana omställningar i produktionen.

Fartyg byggda av AB Norrköpings Varv & Verkstad

M5, M6, minsvepare (1940). Marinförvaltningen

M21, minsvepare (1941). Marinförvaltningen

Beckholmen, Nya Varvet, bogserbåtar (1944 resp. 1945). Marinförvaltningen

Arestal, torrlastfartyg (1948). Empresa Continental de Navegacao, Lissabon

L54, L55, landstigningsfartyg (1948). Marinförvaltningen

Mudderverk No 2 (1949). Stockholms Hamnförvaltning

Mudderpråmar, 2 stycken (1949). Stockholms Hamnförvaltning

Barbara, bogserbåt (1950). Marinförvaltningen

Nordhem, tankfartyg (1950). Rederi AB Manhem

Margit Reuter, tankfartyg (1950). Rederi AB Reut, Kungsbacka

Maud Reuter, tankfartyg (1950). Rederi AB Reut, Kungsbacka

Feliks, Wiktor, Andrzej, Achilles, bogserbåtar (1951, 1952). Polimex, Warszawa

Ishim, Irtysh, Sungari, Narva, Ocean, Uhta, tankfartyg (1951, 1952). Ryska staten (Machinoimport/Transmashimport)

Wargön, bogserbåt (1952). Wargöns AB, Vargön

Stockholm, skrov till lotsfartyg (1952). Lotsstyrelsen

Cardon, bogserbåt (1952). Hamndirektionen, Norrköping

Kong Inge, torrlastfartyg (1953). Det Sönderfeldske DS, Oslo

Le Norvegien, torrlastfartyg (1953). Det Norske Amerikalinje, Oslo

Vera, kylfartyg (1954). Skibs A/S Danmotor, Oslo

Helene Clausen, torrlastfartyg (1955). C. Clausen Dampskipsrederi, Svendborg

Sinus, tankfartyg (1956). Red. AB Saturnus Stockholm

Faerö Shell, tankfartyg (1956). A/S Dansk Shell

Thuntank, tankfartyg (1955). Erik Thun AB, Lidköping

Tankman, tankfartyg (1956). Rederi AB Ostania, Västervik

Mira, torrlastfartyg (1956). Finska Ångfartygs AB, Helsingfors

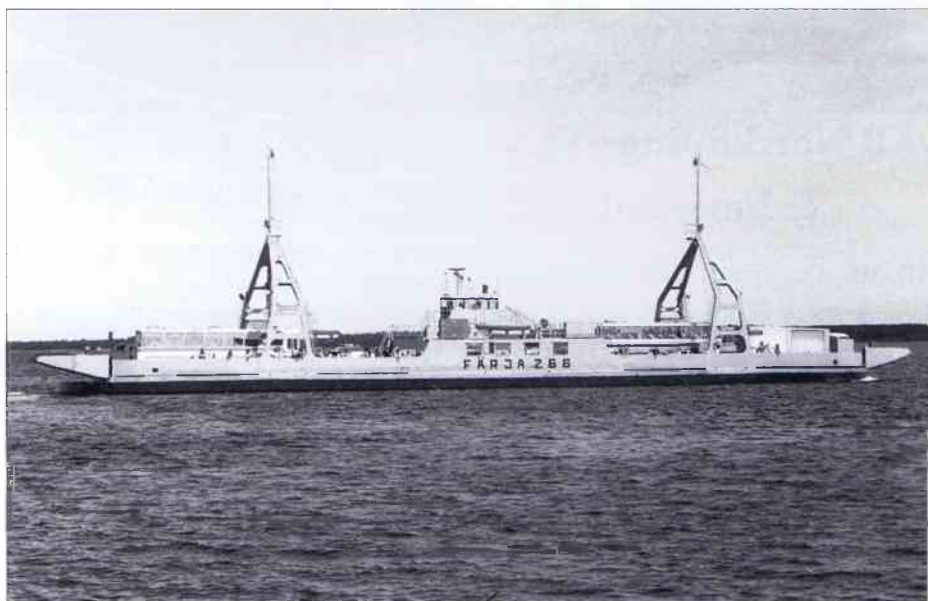
Vega, torrlastfartyg (1957). Finska Ångfartygs AB, Helsingfors



Thuntank VII var ett annat exempel på en paragraftanker av Norrköpingstypen. Foto B. Zandelin.



1961 levererades shelterdäckaren *Agne* till Bifrost i Göteborg. Bild Fotoship.



Färja 266 byggdes för Vägverket 1965. Foto Krister Bång juli 1976.



Tankfartyget *Sinett* var det näst sista fartyget som kom att byggas i Norrköping. Hon levererades 1968, och året efter färdigställdes det allra sista, systerfartyget *Petrotank*. Foto Bernt Fogelberg den 18 maj 1968.

tygs AB, Helsingfors
Ballenita, kylfartyg (1957). I/S Freezer, Oslo
Neptun, bärgningsfartyg (1957). Bergnings & Dykeri AB Neptun, Stockholm
Cecilia Falkland, torrlastfartyg (1958). Rederi AB Wallen, Råå
Fidelio, biltransportfartyg (1959). Walleniusrederierna, Stockholm
Falstaff, biltransportfartyg (1959). Walleniusrederierna, Stockholm
Faust, biltransportfartyg (1960). Walleniusrederierna, Stockholm
Alvi, paragraftanker (1960). Rederi AB Alvi, Göteborg
Thuntank VII, paragraftanker (1962). Helge Källson, Lidköping
Agne, torrlastfartyg (1961). Rederi AB Bifrost, Göteborg
Thuntank 8, paragraftanker (1962). Erik Thun AB, Lidköping
Thuntank 9, paragraftanker (1962). Helge Källson, Lidköping

Fartyg byggda av Bröderna Ekeroths Metallkonstruktioner

Svanfjord, paragraftanker (1965). Rederi AB Castor, Uddevalla
Färja 266 (1965). Vägverket
Wallona, torrlastfartyg (1967). Lennart GEA Pettersson, Bleket
Silverkestrel, paragraftanker (1965). Silver Chem Tankers Ltd, London
Sinett, tankfartyg (1968). Ingmar Matsgård, Norrköping
Petrotank, tankfartyg (1969). Knut H. Hermansson, Skärhamn

Källor

Davidsson, J. 1984. *Thunbolaget 1938–1988*.
 Halldin, G (red). 1963. *Svenskt skeppsbyggeri. En översikt av utvecklingen genom tiderna*. Allhems förlag.
 Insulander, P., Ohlsson, C.S. 2001. *Pansarskepp. Svenskt Militärhistoriskt Bibliotek*.
 Olsson, C.-G. 1996. *Svensk kustsjöfart 1840–1940. Sjöhistorisk årsbok 1996–1997*.
 Persson, J.E. 1983. *Kustångare. Liber*
 Persson, J.E., Söderström, B. 1991. *Maskindrivna fartyg byggda i Norrköping 1820–1969. Kapitel i: Sjöstaden Norrköping. Skeppare Societeten i Norrköping*.
 Söderström, B. 1991. *Skeppsbyggeri i Norrköping. Kapitel i: Sjöstaden Norrköping. Skeppare Societeten i Norrköping*.
 Åsbrink, B. 2001. *Ludvig Nobel: "Petroleum har en lysande framtid."* Wahlström & Widstrand.



Böcker på frivakten

Danske Rederier – Danish Shipping Companies Volume 1

Bent Mikkelsen

Rikt illustrerad, 224 sidor, inbunden.

Förlag: Forlaget Betty Nordgas, Ringkøbing, 2005.

ISSN 87-986590-3-0

Pris: 325 DKR + porto 50 DKR (kan beställas av författaren, e-postadress: bent@shipgaz.com)

Bent Mikkelsen i Ringkøbing har nyligen begåvat oss med ytterligare en bok om dansk sjöfart. Hans föregående bok som presenterades år 2004 handlade om Nordsøværftet i Ringkøbing. Denna gång handlar det om historiken över tre medelstora danska rederier och boken är det första bandet i en serie inom detta tema. Det första rederiet är Terkol-Rederierne i Århus, som under åren mellan 1963 och 1996 var ägare och operatör av tankfartyg som huvudsakligen gick i kust- och närsjöfart. Det andra rederiet är Rederiet Nielsen & Bresling i Fåborg, vilket är ett coaster-rederi. Detta har sedan bildandet år 1960 disponerat en flotta om 25 enheter som fortfarande ägs och drivs av de ursprungliga grundarna. Rederiet är inriktat på att transportera trä- och pappersprodukter för den skandinaviska skogsindustrin. Det tredje rederiet är Concord Line A/S som grundades år 1956 av Jørgen Ditlev Lauritzen. Han var son till skeppsredare Ivar Lauritzen, ägare till det välkända rederiet J Lauritzen. Jørgen Ditlev Lauritzen grundade sitt eget tramprederi och hade totalt 10 fartyg, såväl styckegods som bulkfartyg. Rederiet upphörde år 1984 efter beslut av ägaren.

Boken är både trevlig och intressant att läsa och ger en inblick i några av Danmarks många mindre rederier. Det framgår tydligt att författaren är båtolog då varje rederi har en fleetlist med en historik för respektive fartyg som tillhört rederiet.

Lennart Bornmalm

Sjöfartsbok del 1 – berättelser från ett halvsekel inom sjöfarten

Sten Bexell

Illustrerad, 193 sidor, inbunden.

Förlag: Eget förlag, 2005.

ISBN 91-975514-0-6

Pris: 190 kronor vid köp direkt från författaren (bankgiro: 5261 – 5176)

Författaren ger i denna bok en personlig och medryckande återblick av sitt långa

och omväxlande liv till sjöss under nästan ett halvt sekel. Han har tjänstgjort ombord i både svenska och utländska fartyg. Först som kockjungman ombord i en fraktskuta som gick i svensk kustfart under slutet av 1940-talet, därefter ombord i skolfartyg följt av oceansjöfart, sjökaptensexamen i Göteborg och många års tjänstgöring både till sjöss och på land inom Johnsonlinjen. Därefter blev det internationell sjöfart i 15 år där författaren avslutade sitt långa sjömansliv som befälhavare ombord i ett av världens största kylfartyg, **American Reefer**, år 1996. Skildringen är i hög grad skiftande där dramatik blandas med vardagsliv, fest och händelselös tillvaro. Boken rekommenderas och är mycket lättläst med många roliga inslag från skiftande miljöer.

Personligen finner jag det föredömligt att Sten Bexell, som också är medlem i Klubb Maritim, skrivit denna trevliga bok om sitt långa och skiftande liv till sjöss. Enligt egen utsago kommer han fortsätta med att delge oss fler böcker inom detta tema.

Lennart Bornmalm

Captain's Album

Rikt illustrerad, 72 sidor, inbunden.

Förlag: Breakwater Publishing, Göteborg, 2005.

ISSN 91-975200-3-9

Pris 220 kronor vid köp från förlaget Breakwater Publishing, Göteborg (tel 031-62 95 79 eller e-post order@breakwater.se)

Captain's Album är en bildbok med många fina fotografier från de sista decennierna på 1800-talet då segelfartygen fort-

farande dominerade inom trampsjöfarten, medan ångfartygen ökade inom linjesjöfartens huvudrouter. Huvuddelen av fotografierna är tagna av samtida amerikanska fotografer och kvalitén i återgivningen är i de flesta fall mycket bra, även om det finns en och annan bild som inte håller måttet. Bilderna ger läsaren en spännande inblick i dåtidens segelsjöfart och skeppsbyggeri med många intressanta bildmiljöer både från hamnar, skeppsvarv, ombord på fartyg till havs och vyer av skeppen under segel. Flertalet av bilderna är presenterade i full sidbredd, vilket lyfter fram bildmotiven på ett mycket informativt sätt.

Föreliggande bok är ett nytryck av den första upplagan som gavs ut första gången 1986.

Lennart Bornmalm

Röd Sand

Georg I Hinderson

236 sidor, inbunden.

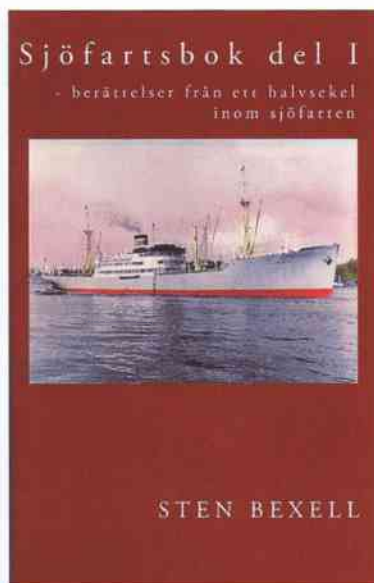
Förlag Mekong Bokförlag och Atremi, Lund respektive Mjölby.

ISSN 91-974758-1-5 respektive 91-89527-66-6

Pris 299 kronor inkl moms och porto (Mekong Bokförlag, tel 0455-103 13/0736-39 84 79 alternativt e-post info@mekong.se)

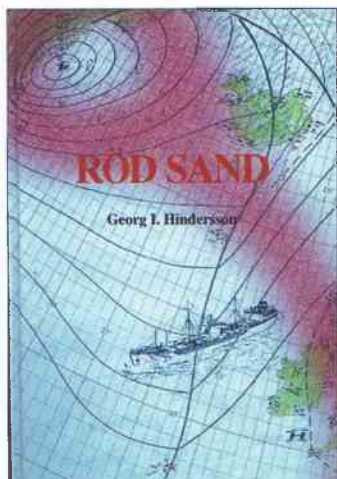
Författaren är sjökaptan med många års tjänstgöring ombord i fartyg som trafikerat de stora världshaven. Tidigare har han skrivit noveller med ett lättsamt maritimt innehåll, men i föreliggande bok tar han steget mot en något mer uttömmande dokumentär.

Bokens titel anspelar på det fenomen som uppkommer i Västra Atlanten och Karibiska havet då Saharas sand lyfts genom ökenstormar och drivs långt ut till havs tillsammans med frön och andra partiklar. Det var en händelse som uppstod under den svåra vinterstormen 1953, den så kallade Hollandsstormen, som på olika sätt drabbade fartyg ute på havet och människor på land. Boken förefaller naturligtvis aktuell efter att vi under det senaste året drabbats av flera naturkatastrofer så som tsunamin i Sydostasien, stormarna Gudrun och Katrin, som medfört katastrofala konsekvenser. Även om stormen Gudrun hade förödande effekt i området som drabbades av denna år 2005, kan ändå en jämförelse med Hollandsstormen förefalla ringa. Eftersom Hollandsstormen drabbade stora delar av Västeuropa, hela Nordatlanten och





Böcker på frivakten



påverkade även öknarna i Afrika. Författaren genomlevde själv stormen och i bokens olika kapitel skildras händelser på många olika platser och kan med fördel upplevas ett kapitel i sänder. Boken är spännande och dramatiken utspelas bland annat på Vestlandet i Norge, på den engelska ön Canvey men också inte minst på det holländska fastlandet och i Nordsjön. Vi får möta personer inom olika yrkeskategorier både till sjöss och på land, vilka på ett eller annat sätt får outplånliga intryck från inte bara stormen utan även den röda sanden från Sahara som sätter sina spår.

Boken är från första sidan spännande och medryckande att läsa. Rekommenderas varmt!

Lennart Bornmalm

Blekinge ångbåt & segel

Årsbok från Blekinge Sjöfartsmuseum 2005, nr 19

Förlag Blekinge Sjöfartsmuseum, Drottninggatan 5, 374 35 Karlshamn

När Transatlantics långsvetsade fartyg **Oklahoma** förläste vid juletid 1953 fanns det mer eller mindre målande beskrivningar hur olyckan gick till. I Blekinge Sjöfartsmuseums skrift nr 19-2005, finns den korrekta berättelsen om händelseförloppet samt analyser varför det hände.

När **Oklahoma** var på Nordatlanten, fick man mycket dåligt väder och det började smälla i skrovet. Däcksplåtarna, som var svetsade, höll inte för sjön och sprickor uppstod i däck, några ½ tum breda. Sakta körde **Oklahoma** mot Newfoundland. För att "hålla ihop" sprickorna spändes tretums kättingar runt babords pålmast för om midskeppshuset, till en pollare på fördäck på andra sidan sprickan. Kät-

tingarna tajtades till med vantskruv. Nya sprickor uppstod och nödsignaler sändes ut. Första fartyg som anlände till haveristen var **Blue Jacket** och lite senare finska m/s **Orion**, vilka båda räddade **Oklahomas** besättning.

De räddande fartygen utförde stronga prestationer och besättningen på **Oklahoma** agerade föredömligt. 1:e motorman Einar Lundström tog befälet i en av livbåtarna när chiefen var utslagen. Uppsatsen berättar ingående om alla moment i räddningen och det behövs ingen dramatisering av texten när något sådant här händer. Helge Olsson, före detta transseglare har skrivit uppsatsen samt följt upp med händelser i samma rederis **Mirrabooka**.

Skriften har andra intressanta artiklar där Arne Renström står för flera.

Björn Thorman redovisar vilka vägar det finns att söka efter sjömän och Bertil Chr. Petersson berättar om seglaren **Elsa Olanders** olyckliga resa till Far East.

Skriften har god storlek på texten och är väl värd att införliva i biblioteket.

Terje W Fredh

Segt Virke – Västlig Storm

Terje W Fredh

95 sidor, häftad

Förlag Eget förlag

Pris 120 kronor vid beställning av författaren. Tel. 0523 – 104 21; e-post: fredh.terje@jobbet.utfors.se

Så har Terje Fredh åter kommit ut med en ny bok i sin långa serie om sjöfart och sjöfolk. Liksom tidigare består boken av ett antal fristående intervjuer och berättelser, där sjömän berättar om olika händelser de varit med om under sin sjötid. Den tidigare maskinchefen Tor Berglund berättar tex om hur han var med om **Elsie Thordéns** förlisning i Magdalenafloden, Colombia,



och om när bogvisiret på **Tor Anglia** lossnade i dåligt väder på Nordsjön, många år innan Estoniakatastrofen där samma sak påstås ha orsakat olyckan. Vi får bl a också berättat för oss om valfångst i Sydgeorgien, branden ombord på **Scandinavian Star** och **Stockholms** kollision med **Andrea Doria** år 1956. Terje berättar som vanligt med inlevelse och boken är rikt illustrerad med fotografier från de olika händelserna. Jag kan rekommendera boken för en trevlig och intressant läsning.

Jan Hermansson

Sjökaptenen Olof Johan Svensson – Master s/s Atlanten

Åke N Williams

180 sidor, häftad

Förlag Eget förlag.

ISBN 91-631-7050-7

Pris 150 kronor inkl porto vid köp genom tidningen Läns pumpen (plusgiro: 81 57 68 – 7) eller 250 kronor vid köp av båda här nämnda böcker av Åke Williams.

Läsaren får i denna bok stifta bekantskap med sjökaptenen Olof Johan Svensson och om hur han från en släkt som var jordbrukare kom att från femton års ålder att tillbringa hela sitt liv på sjön. Det är också berättelsen om hur han som Master of s/s **Atlanten** under åren 1901 – 1915 tar hand om ett fartyg på ett omsorgsfullt och skickligt sätt.

Det är ingalunda en skildring av överdåd och hjältemod i det i och för sig händelserika livet på sjön utan fastmer ett porträtt av en pliktrogen sjökapten som fullgör sina åtaganden mot redare och besättning med övertygande kompetens och fasthet. Tiden är ett år in på första världskriget. Kriget till sjöss har ännu inte nått så stor omfattning att kapten Svensson och hans fartyg blir utsatta för några direkta stridshandlingar. Men mycket händer ändå, både sådant som har med kriget att göra och inte. Boken ger en bild över hur det var att leva och vara verksam till sjöss vid denna tid.

Lennart Bornmalm

Breven från Atlanten – Avgående fartygspost år 1915

Sammanställt av Åke N Williams

191 sidor, häftad

Förlag Eget förlag.

ISBN 91-631-7051-5

Pris 150 kronor inkl porto vid köp genom tidningen Läns pumpen (plusgiro: 81 57 68 – 7) eller 250 kronor vid köp av båda här nämnda böcker av Åke Williams.



Böcker på frivakten

I denna bok har Åke Williams sammanställt ett stort antal brev skrivna av hans morfar, sjökapten Olof Johan Svensson, under dennes sjötjänstgöring år 1915. Åkes morfar avled 1919 och breven från tjänsteåret 1915 ger en inblick i den korrespondens en sjökaptens ombord på ett ånglastfartyg i internationell fart hade vid denna tid. Kopior av breven finns i en "Letter Book" som under åren efter morfaderns död bevarats av en moster till författaren. Efter hennes död år 1973 fick Åke Williams överta brevsamlingen. Korrespondensen har förts från ångaren **Atlanten** av Helsingborg där Olof Johan Svensson var befälhavare under 14 år. År 1915 var hans sista år till sjöss.

Lennart Bornmalm

Sotenäset – skeppsbrottens kust

Bo Antonsson, Bertil Abrahamsson, Sievert Pihl och Eskil Sewerinsson
Illustrerad, 286 sidor, inbunden.

Förlag Sotenäs kommun, Utbildningsnämnden, Kungshamn, 2005.

ISBN 91-631-7336-0

Pris 295 kronor vid beställning genom Eskil Sewerinsson (tel 0523 – 310 96; e-post: eskil.sewerinsson@telia.com)

Nyligen publicerades en bok som främst berör fartygshaverier och olyckor längs kusten utanför Sotenäset i mellersta Bohuslän. Detta område omspänner sträckan mellan Bottnafjorden i norr och Åbyfjorden i söder och däremellan sticker Sotenäset ut som en halvö. Passagen på Soten utanför

Sotenäset var förr i tiden en av de mest farhånga kuststräckorna längs den svenska västkusten. Vid västliga stormar ligger ett öppet Skagerack på mot kusten och det finns många holmar, skär och farliga undervattengrynnor som orsakat ett stort antal haverier och andra olyckor genom åren. Författarna ger här en samlad bild över närmare 400 berättelser om fartygshaverier inte enbart från Sotenäsets kuster utan även från andra farvatten runt om i världen där invånare från Sotenäset drabbats. Bland annat belyses sanningen bakom Evert Taubes ballad om **Blue Bird** från Hull. I ord och bild beskrivs såväl fartyg som de många människor som omkommit eller råkat illa ut genom haverierna. Dessa utgörs av sjömän ombord på haveristerna, av lotsar, livräddare, fyrpersonal, fiskare och andra ortsbor som många gånger riskerade sina liv för att undsätta nödställda.

Det är en läsvärd och intressant bok som tillsammans med bildmaterialet har ett stort historiskt värde även på andra platser än Sotenäset.

Lennart Bornmalm

Båtar på Vänern Del 1

Björn Larsson

Illustrerad, 319 sidor, inbunden.

Förlag Eget förlag, 2005.

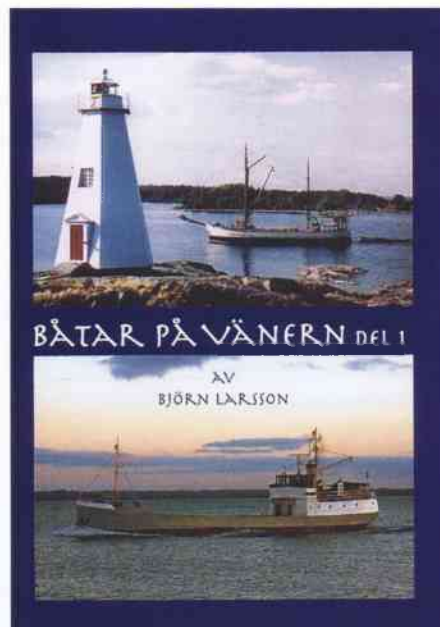
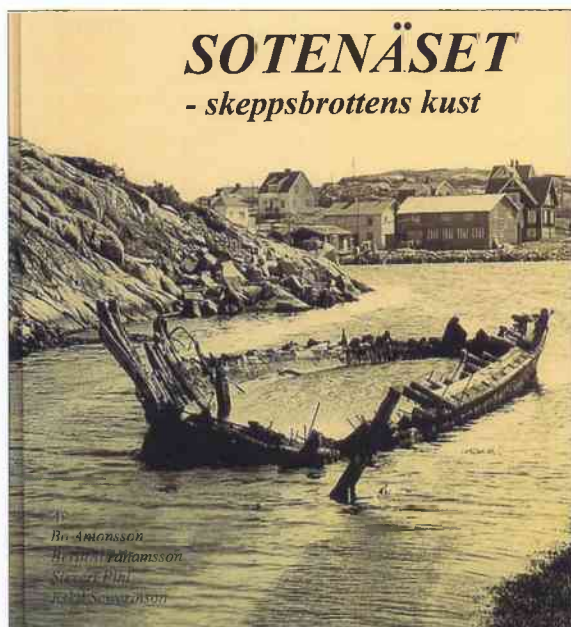
ISBN 91-631-7818-0

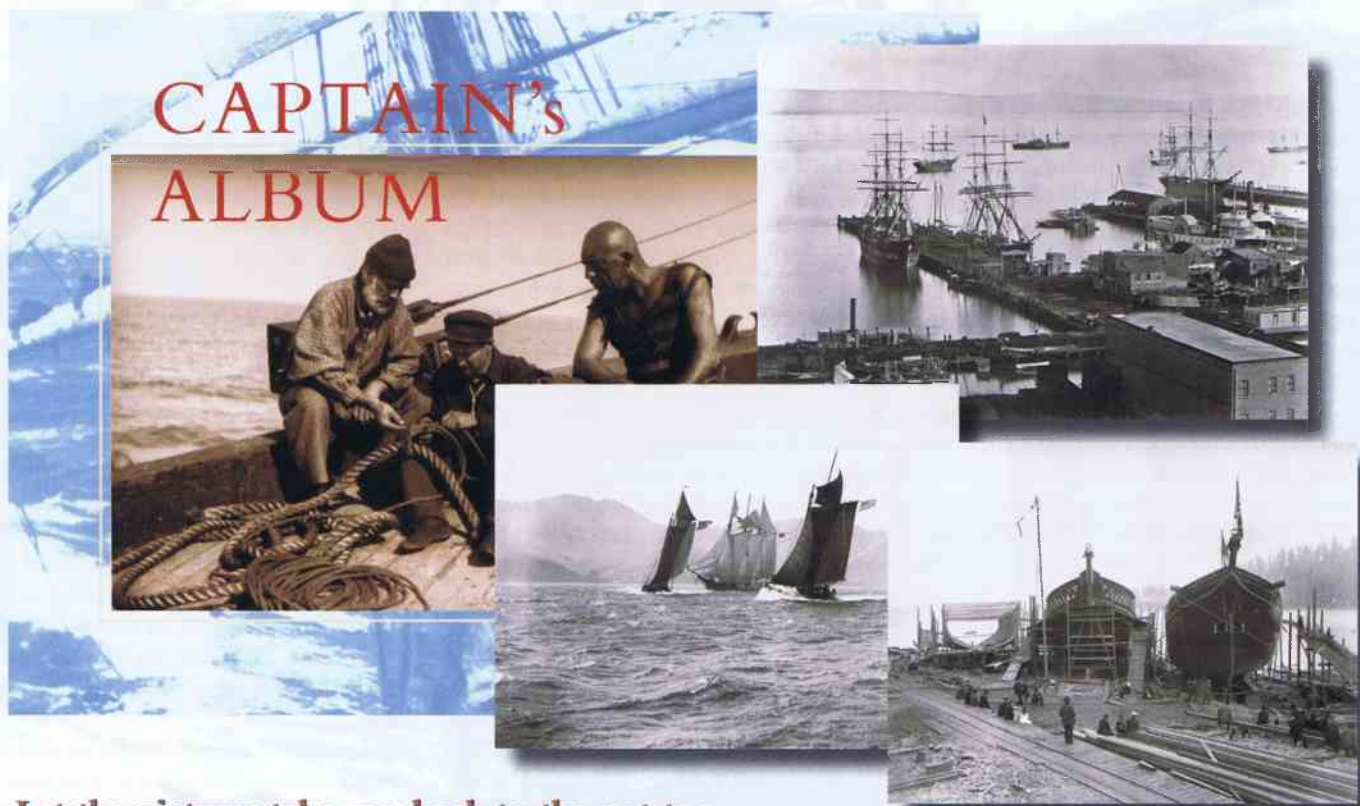
Pris 380 kronor genom köp hos författaren (tel. 0533 – 151 20)

Denna bok handlar om fraktfartyg och sjöfolk som bedrivit seglation på Vänern. Materialet förefaller genomarbetat och författaren har under ca 10 år samlat in uppgifter om mer än 200 fartyg. Boken börjar med de fartyg som var registrerade i skeppsregistret år 1869 och framåt och omfattar de fartyg från registreringsnummer 1 till och med 3280 som har trafikerat Vänern. Läsaren delges inte enbart information om skeppens dimensioner, byggort, byggår etc, utan även om deras historia, redare och befälhavare. Flertalet av fartygen presenteras också på bild. Det finns även några skepparhistorier som författaren hört av sin farfar och dennes bröder, vilka lättar upp läsningen av ett sådant här faktaspäckat verk. Inledningsvis finns ett register över termer som användes och som fortfarande till stor del används inom sjöfarten. Detta är mycket värdefullt vid läsandet av boken inte minst för dem som kanske inte är så bevandrade i sjöfartstermer, men ändå är intresserade av den sjöfart som bedrevs på Vänern i äldre tid.

Avslutningsvis måste nämnas att författaren gjort ett gott arbete. Det som dock finns mer att önska av är bildkvaliteten. Denna är mycket ojämn och borde ha varit väsentligt bättre. Något författaren bör ha i åtanke inför kommande del 2 inom detta bokverk. Oaktat detta vill jag rekommendera boken och speciellt med tanke på att författaren verkligen ger läsaren en inblick i de fartyg som tidigare trafikerade Vänern.

Lennart Bornmalm





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

Ordinarie pris 240 kr, Du som prenumererar på Svensk Sjöfarts Tidning endast 220 kr (uppgi prenumerationsnummer).

"En bild säger mer än tusen ord..."

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

Captain's Album är ett fulländat bilddokument som i vacker och påkostad utformning ger en sann och överskådlig bild av äldre tiders segelsjöfart. I boken får vi möta fartyg, sjömän och hamnmiljöer som för länge sedan är borta och glömda. Njut av innehållet och förvånas över den goda fotokvalitén för hundra år sedan.

Gör din beställning idag!

Beställ enkelt via post- eller bankgiro!

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



BREAKWATER
PUBLISHING