

Möteskalendern för Klubb Maritim – Göteborg

Vi har öppet i Kajutan på tisdagar mellan klockan 18.00 och 21.00 Vi bjuder på kaffe. Kajutan finns i Gamla Sockerbruket med adress Banehagsgatan 1 I (Ivar) in på gården. Ta hissen till första våningen. Tel 031-24 65 15.

Torsdagen den 2 april kl 1900

Hans Erikson från TransProCon, med rötter ur gamla Transatlantic berättar om dagens verksamhet och ger lite återblickar.

Lördagen den 18 april

Heldag!

Kl 10.00 arbetsdag i Kajutan. Anmälan till Örjan eller Bertil.

Kl 13.00 Öppet hus med försäljning av litteratur! Kom och fynda!

Torsdagen den 3 september kl 19.00

Charles Darwins världsomsegling med briggen **Beagle**. Stephan Gyllenhammar förgyller denna kväll med denna 1800-talsresa.

– Vid varje torsdagsmöte har vi servering av kaffe och fralla. –

Dessutom är Kajutan öppen för enskild forskning varje helgfri torsdag – utom skärtorsdag och valborgsmässoafton – mellan kl 12.00 och 15.00 till och med april.

Välkomna!

Tjörns Båtar

Dokumentation i 4 band med bilder, data och beskrivning av båtarna från ca 1870 till 2008. Behandlar omkring 2 300 båtar.

Bok 1 Åstol, Dyrön

Bok 2 Rönnäng, Tjörnekalv, Bleket, Aröd, Tolleby och Klädesholmen

Bok 3 Flatholmen, Stockevik, Nordvik, Skärhamn

Bok 4 Skärhamn 2, Kyrkesund, Björholmen, Halsbäck, Östra Tjörn

Böckerna finns att köpa på alla Tjörns Sparbanks kontor. Pris per bok 400 kronor. Bokpaketet med alla fyra böckerna 1 400 kronor.

Böckerna kan också köpas per post. Frakt tillkommer. Kostnaden blir då för 1 bok 477 kr, 2 böcker 945 kr, 3 böcker 1 415 kr och för 4 böcker 1 615 kr. Betalning sker genom förskotts betalning till konto 502-0995, Tjörns Sparbank, De seglade för Tjörn (Håkan Alverbo).

Kom ihåg att på beställningen skriva avsändarnamn och adress!

De seglade för Tjörn/Skärhamns
Sjöfartsmuseum



FOTOARKIVET • Klubb Maritim-Göteborg • Offert 45

Fotoformat 10 x 15 (10 kr/st) samt 18 x 24 (45 kr/st)

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

Betalning vid leverans. Vid betalning från utlandet endast kontant.

Antal foton:

10x15

18x24

OBS! FOTONA LEVERERAS I ORDNING FRÅN LISTAN. OBS!

Foton ur Calle Nyströms negativsamling

Compagnion Express	Stockholm	13190
Coppelia	Göteborg	12671
Corona	Donsö	12083
Cortia	Skärhamn	12452
Eken	Donsö	12801
Ellinora	Hamburgsund	8424
Elsie	Väjern	5897
Falkön	Skärhamn	12935
Fenris	Göteborg	12214
Fenris	Stockholm	8460
Fernebo	Kristinehamn	8717
Forest Link	Stockholm	11307
Frans Suell	Malmö	9882

Freja	Göteborg	8528
Frigg	Stockholm	10652
Gapern	Karlstad	9374
Gauthiod	Stockholm	8879
Gay Viking	Landskrona	9165
Hedera	Höganäs	3578
Husarö	Stockholm	10176
Scandinavia	Malmö	13213
Siarö	Stockholm	9395
Signe Ingelsson	Helsingborg	9849
Sigvard	Gävle	8379
Siljan	Göteborg	8901
Snow Drift	Stockholm	11312
Snow Land	Stockholm	11273

Snow Storm	Stockholm	11295
Sonny	Hamburgsund	5345
Talarah	Göteborg	10858
Tarina 1	Karlshamn	8487
Tarina 2	Strömstad	7574
Tauri	Stockholm	9055
Temnaren	Göteborg	10258
Thuntank 7	Lidköping	11468
Torne	Stockholm	9954
Traviata	Stockholm	9577
Trojaland	Göteborg	10358
Tundraland	Göteborg	9823
Tyr	Malmö	12705
Zelma Salén	Stockholm	9373

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

Namn

Adress

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

Sista beställningsdag är

30 april 2009

därefter leverans inom 6–10 veckor



Årgång 36. Nummer 147 från starten. ISSN 0281-4242.

Huvudredaktör och ansvarig utgivare:

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

Övriga i redaktionen:

Lennart Bornmalm tel 031-23 07 02,

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

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

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

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

Redaktionens postadress:

Länspumpen, Box 2156, 433 02 SÄVEDALEN

Årsavgift för Länspumpen 2009: 220 kr till plusgiro 81 57 68 - 7.

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

Förutom tidningen Länspumpen har Klubb Maritim-Göteborg klubblokalen KAJUTAN, med ett stort och omfattande fotoarkiv samt bibliotek.

Tryck Elanders, Falköping.

**Nästa nummer utkommer i maj 2009
och sista manusdag är den 30 mars 2009**

Redaktionellt

Hela redaktionen samlades i november för en tvådagarskonferens i Helsingborg för att gå genom allt material och alla uppslag som kommit in. Det blev en diger lista. Om vi skulle förverkliga allt, skulle det behövas 6 nummer av Länspumpen av nuvarande omfattning. Många uppslag behöver förstas forskas fram men det är ju det Klubb Maritim är till för, föreningen för sjöfartshistorisk forskning.

Nu har både Eric och Krister gått i pension så nu borde det bli mer tid över till Länspumpen, men båda två vikarierar för sig själva i olika projekt. Men Länspumpen har naturligtvis första prioritet som vanligt.

Årets nummer 3 är tänkt att bli ett insjönummer med tonvikt på Väneren. Har Du något som Du tycker skall få plats där är Du välkommen att säga till snarast eftersom planeringen är i full gång. Vi kan se fram mot en historik över Wennbergs Mekaniska Verkstad och ångaren Eric Nordewalls sjösättning. Trevligt hade varit en intervju med någon skutskeppare. Kom med förslag!

Vi håller också på med ett årsnummer om Svenska Amerika Liniens verksamhet i Östersjön. Det kommer att bli något utöver det vanliga. Vi återkommer med mer detaljer om detta senare.

Redaktörerna

Medlemsinformation	2
-	
En resa till Brazil och La Plata 1959	4
Sven Nilsson	
Hans Hedtofts gruvsamma förlisning 1959	13
Bertil Rydholm	
Minnen från Inland	16
Lennart Revborn	
Dramatisk bärgningsinsats av Ymer 1968	18
Bertil Söderberg	
En jullunch ombord Pacific 1943	22
Kjell A. Axelsson/Bertil Söderberg	
Paragrafarna	25
Krister Bång/Bertil Söderberg	
Tåg färjan Svealand	41
Stefan Friberg	
Kapten Lindquist – en ovanlig kanalbåtsskeppare.....	46
Olle Gustafsson	
Till flydda tider.....	54
Bertil Palm	
Horisonten Runt.....	56
Jan Johansson red	
På träff med Klubb Maritim i Halmstad	60
Anders Bergenek	
Till flydda tider.....	56
Bertil Palm	
Horisonten Runt.....	58
red. Jan Johansson	
Böcker på frivakten.....	62
red. Lennart Bornmalm	

Omslaget

Ymer på redden i Hudiksvall den 15 januari 1963 efter räddningen av besättningen på Dux II. Foto Törje Pettersson.



Jan Schött in memorial

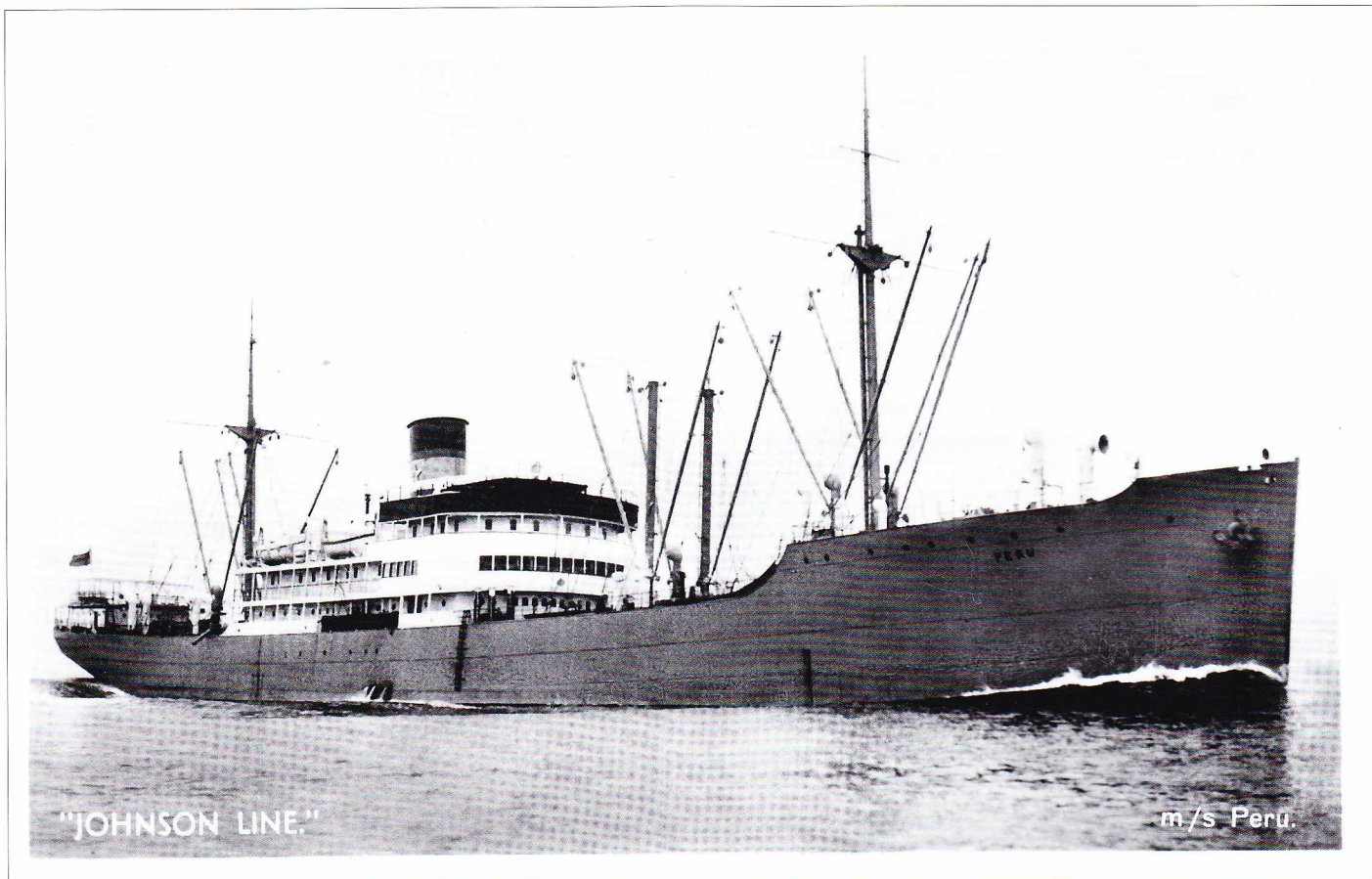
Den 19 januari avled Jan Schött, Kalmar efter en tids sjukdom. Därmed försvann en av Klubb Maritims verkliga eldsjälar. Jan, som var fartygsklarerare hos Bröderna Höglund, var med och drog igång avdelningen i Kalmar och ordnade genom åren många uppskattade resor för avdelningens medlemmar.

Med sitt stora kontaktnät var han en osinlig källa för information, vilket jag hade stor nytta av i Länspumpens pågående serie om paragraffartyg. Han visste det som inte stod att läsa i alla register.

Jan blev 62 år.

Vi är många som saknar honom.

Krister Bång



Johnsonlinjens Peru. Vykort från rederiet.

En resa till Brazil och La Plata sommaren 1959

Sven Nilsson

Under mina fyra år i Johnsonlinjens Peru var jag med om 14 st tremånaders resor, varav en på Nordamerikas västkust (Nordpacific), två resor på Sydamerikas västkust (Sydpacific) och resterande resor på Sydamerikas ostkust (Brazil-La Plata).

Den resa jag ämnar beskriva blev särdeles minnesvärd, och det är nu 49 år sedan allt utspelade sig. Jag var ekonomiföreståndare och vid tillfället 25 år gammal.

Efter slutlossning i Stockholm avgick vi till Gustavsviks torrdocka för bottenmålning, och när det var avslutat, lastade vi skogsprodukter på Norrlandskusten. Befälhavaren, kapten Gösta Almström, fick telegram från rederiet att vi under denna rundresa för Brasilien skulle ha däckslast bestående av levande djur; 18 grisar och en tjur. Dessa avelsdjur skulle embarkera i Stockholm där det även skulle städslas en djurskötare.

Tjuren fick ett eget hus på akterdäck, grisarna fick däremot sämre bostäder. De fick stå skavfötters i små träburar. Vi tyckte riktigt synd om dem. Tur att det var i maj månad med behaglig temperatur. Efter

Stockholm blev det Göteborg för lastning av styckegods, där även passagerare embarkerade. Jag minns speciellt en familj Leijonhufvud. Dottern var i övre tonåren och hette Madeleine. Hon blev långt senare professor i rättsskydd och syns ibland i radio och TV. Sonen var ganska precis tjugo år. Han hade redan kommit ombord. Det var han som var djurskötaren och om han var mönstrad eller ej vet jag inte, men han var i alla fall inte mönstrad i den befattning han hade. Ytterligare passagerare var en herr och fru Carlander, ägare av Palace Hotell i Göteborg samt en direktör med fru – ägare av en filtfabrik i Halmstad – jag har tyvärr glömt namnen. Samtliga passagera-

re som embarkerade i Göteborg var bjudna av bergsingenjören Axel Ax:son Johnson och de hade alla destination Santos. Där skulle de resa vidare till Sao Paulo, för att åter embarkera i Santos efter att vi vänt i Buenos Aires för hemresan. Alla grisarna samt tjuren skulle också lossas i Santos men de behövde inte vänta på oss för hemresa. De skulle vidarebefordras till Axel Ax:son Johnsons privata farm utanför Sao Paulo.

Vi lämnade Göteborg en solig dag i maj månad 1959 med 45 mans besättning, varav en kvinna (fartygets stewardess – städerskan), 8 passagerare, 18 grisar och en tjur. Kursen sattes på Las Palmas och med 15 knops fart beräknades att vi skulle vara framme på Kanarieöarna en vecka senare. Första dagen på Nordsjön bjöd befälhavaren på välkomstmiddag för passagerarna och då deltog även djurskötaren Leijonhufvud junior.

Efter Engelska kanalen kom vi ut i Bis-caya, fortfarande med vackert väder. Vi

hade fått ombord foder till den levande lasten, exempelvis säckvis med kli och även hö till tjuren, men det var tydligen i minsta laget. Min befattning i fartyget var ekonomiföreståndare och som sådan höll jag ju i rekvisitan av proviant och förnödenheter till fartyget. Dagen innan Las Palmas kom vår djurskötare och frågade om jag kunde köpa mer foder till grisarna, varvid jag ville vara lite rolig och svarade i skämtsam ton: "Jag köper mat till mina g---. Du får beställa till dina. Nå, jag skojade bara", förekom jag honom, "jag ska beställa så att inte grisarna kommer att sakna mat."

Bunkring Las Palmas

Vi anlände Las Palmas för bunkring av olja, vatten och proviant. Passagerarna passade på att gå iland. Ja även några ur besättningen gick iland. På den här tiden brukade sjöfolket köpa Las Palmas-dockor. De var så vackra och söta i sina kläder. De kunde gå och säga mamma. Leijonhufvud junior träffade två svenska flickor som var på semester och de följde med ner till fartyget för att se på vår avgång. En norsk matros höll på att ta in landgången och junior stod på däck och vinkade varvid flickorna frågade "Du är väl passagerare ombord?" Den norske matrosen svarade då, innan junior hann finna sej. "Ånej, han är en vanlig griseskötare." Samtidigt hördes det hur grisarna grymtade från sina båsar. Tablå.

Efter fyra timmar gick vi åter till sjöss och kursen sattes på Recife, före detta Pernambuco. Den etappen beräknade befälhavaren skulle ta ungefär 14 dygn med 15 knop. Vädret var underbart bortsett från hög dyning, men annars vindstilla med klar stjärnhimmel nattetid med ljummen luft. Södra korset brann som alltid lika vackert i nattmörkret.

Ekvatorpop

Efter en vecka närmade vi oss ekvatorn och som seden var fick vi påhälsning av Kung Neptun med drottning och stab, bestående av präst, läkare, barberare och några poliser. Jag vill minnas att förste maskinisten var Kung Neptun och telegrafisten var drottning. Jag utsågs till Kung Neptuns livmedikus. Vi hade som vanligt roligast innan själva ceremonin då vi skulle ta på oss de av rederiet införskaffade klädper-sedlarna. Det hör också till saken att de odöpta, oftast de flesta passagerarna, men naturligtvis även flera, ibland många, ur besättningen, inte fick se oss innan spektaklet började. Jag kommer så väl ihåg när gnisten tog på sej behån och ropade att någon fick skaffa mer trassel att stoppa in i de tomma kuporna, så att brösten skulle bli riktigt iögonfallande. Under denna interna modevisning styrkte vi oss med Skåne akvavit. Jag vill också poängtera att dopceremonin skiljde sej lite åt mellan fartygen i rederiet och blev man ett "gam-malt" gäng i båten, så kunde man svänga lite i Kung Neptuns reglemente, men på det stora hela följdes huvudseden.

Ibland hände det att folk klagade hos rederiet för att något linjedop gått för hett tillväga. Oftast var det passagerare som känt sig skymfade. Någon enstaka gång hände väl att någon uppkäftig obefaren fått sej ett tjvnypp. Jag har aldrig någonsin hört att folk hämnats på varandra. Hos en del rederier förekom inte dop överhuvudtaget.

Nå. Efter att vi fått klartecken från befälhavaren kunde vi börja. De som ej tidigare hade passerat ekvatorn skulle nu döpas och hämtades således av polisen. Det första de odöpta utsattes för var att de skulle kysa drottningens tå, väl insmord med svart talg. Sedan följde undersökning av livmedikus, dvs av mej. Bland annat hade jag en

kikare som bestod av två hopsatta ölflaskor innehållande tjockolja, och med hjälp av min kikare skulle de försöka se LINJEN. Sedan följde klippning av barberaren och sist en drink av sillake med tilltugg av en kaka bakad på cayennepeppar. Efter detta talade den katolske prästen några förmanande ord till dopkandidaterna. Det hela avslutades med dop i badbassängen. Alla fick dopcertifikat utskrivna av befälhavaren där position och även dopnamn angavs. Jag vill också minnas att Johnsons hade olika varianter med svenska, engelska och spanska dopbevis. Ibland hade man några prentisar som tillverkade egna dopbevis av segelduk utsmäckade i vackra färger och med lite sjömansarbeten. De blev faktiskt riktigt snygga.

Några timmar innan ekvatorn passerades, gick vi förbi S:t Pauls Rock, en liten klippö som stack upp ur havet, i omkrets inte större än en normal villa, en märklig ö som kommer upp ur detta stora djup. Asea har varit där och försökt anbringa en fyr, men det var omöjligt. Hela ön skakar tydligen på grund av det stora djupet. De åren jag var i Peru, i huvudsak 1959–1963, gick vi alltid nära ön och både passagerare och besättning tyckte alltid det var lika intressant. På kvällen denna händelserika dag bjöd befälhavaren passagerarna på ekvatormiddag som jag och förstekocken hade komponerat. Den bestod av gravad lax med smörkokta spenatbollar, raphöns med brynta kantareller, potatiskroketter och madeirasås, citronsauffle med sabayonnesås. Besättningen fick bifstek med sallad och pommes frites, glass som dessert, en glass som förstekocken hade tillagat.

Mot Brasilien

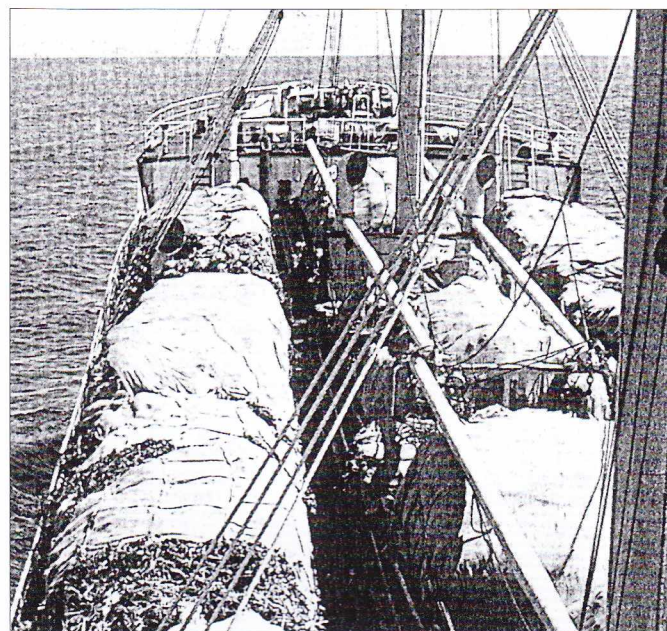
Vi fortsatte sydvarvt med härligt väder. Vår levande last hörde av sej genom sina



Kung Neptun med följe kom ombord för linjedop på Peru vid passerandet av ekvatorn. Foto författaren. Till höger "dopbevis" från en annan Johnsonbåt.



Klassiskt motiv från Rio. Vykort.



Bananlast. Bild från ett annat fartyg som visar lastningsmetoden på ett bra sätt.



Stewardessen Ingegärd. Foto författaren.

grymtningar och tjuren tittade ut genom en lucka i sitt bås och i den akterliga vinden kunde man förnimma en doft av bondgård trots vår position långt från land. Efter ytterligare några dygn kunde vi se konturerna av Brasilien och vi närmade oss Recife. Den morgonen hittade jag två flygfiskar på däck vilka jag rensade och stekte i smör. Flygfiskar smakar ungefär som makrill, dvs jättegott. Senare under dagen bestämde jag mig för att visa en film. Det var sista dagen innan Recife och eftersom jag var städslad som biografmaskinist ingick det liksom i tjänsten att visa en film då och då, när det passade. Sjömansprästen hade varit ombord i Göteborg och överlämnat ett antal filmer för resan och kvällen till ära valdes "Hon dansade en sommar" med Ulla Jacobsson och Folke Sundqvist. Projektorn var placerad i strykrummet på promenaddäck, fotolinsen var riktad rakt igenom en ventil och bilden visades på en stor vit duk upphängd i aktermasten. Åskådarna satt utplacerade på fyraluckan på medhavda stolar från

mässen. Eftersom det på tropikerna blir mörkt redan vid sextiden hann jag även med att spela filmen i repris samma afton så även vaktgående personal fick se filmen. Dagen efter filmföreläsningen anlände vi till Recifes redd, fick ankra och vänta på lots. Vår djurskötare Leijonhufvud passade på att göra rent för våra grisar och använde slang med spolvatten från sjön. Överstyrman fick se detta och påpekade att han inte fick använda saltvatten till ändamålet. Han skulle i stället spola med färskvatten i små mängder. Överstyrman sade vidare att vi skulle bunkra vatten när vi kom till kaj. Beträffande vår levande last hade telegrafisten order att dagligen via telegram till huvudkontoret i Stockholm meddela hälsotillståndet bland djuren samtidigt som rederiet inte fordrade något meddelande angående hälsan hos den övriga besättningen. På eftermiddagen lättade vi ankar och gick till kaj och efter inklaration började lossning av styckegods. Maskinchef Simonsson (Stygge Simon) och jag var i land och besökte en restau-

rang där vi intog en middag bestående av grillade jumboräkor med vitlök. Det smakade mycket bra och till det drack vi vitt vin. Dagen efter lämnade vi Recife för Rio de Janeiro och tolv timmar senare var vi framme. Det var ett magnifikt inlopp vi fick skåda, med sockertoppen och kristusstatyn, den skimrande stranden och Copacabana i Flamingobukten. Trottoarerna i Copacabana är lagda med svartvit mosaik. Vi låg endast en dag i Rio. Vi hade inte så mycket last dit. Passagerarna var iland och tyckte staden var vacker.

Framme i Santos

Vi lämnade Rio för Santos och där var ju resans första etapp slut för våra gäster. De skulle återkomma för hemresan när vi kom tillbaka från La Plata. Vår levande last debarkerades och transporterades till Axel Ax:son Johnsons ranch utanför Sao Paulo.

Akterdäcket blev tomt. Vi lossade även styckegods och pappersbalar. Så började lastningen av bananer, en sämre sort som kallas industribananer och som i Argentin-

tina, dit de skulle, bland annat används för tvålförställning. De hann bli ganska mogna innan vi kom till lossningsplatsen.

Vi lämnade Santos efter två dygn i hamn och satte kurs på Argentina och efter tre dygn närmade vi oss Mar del Plata och fyrskeppet Interzeccion, där lots kom ombord och eftersom vi hade bananer som skulle lossas så fort som möjligt hade vi förtur att få komma till kaj. Efter två timmar uppför La Plata-floden var vi förtöjda i Dike Quattro. Denna anhalt blev slutet på utresan. Efter lossning och lastning som denna gång beräknades till tre veckor skulle vi åter vända hemåt.



Buenos Aires — Plaza de Mayo

Buenos Aires

Vår stora lastningshamn var

som vanligt BA, som Buenos Aires kallas. Som synes blev liggetiden som vanligt lång och det berodde på den myckna lasten hit och en ganska komplicerad last hem bestående av salta hudar från nötkreatur som tog lång tid att lägga på varandra och med salt emellan. Övrig last bestod denna resa av fruset kött (vi hade tre frysrum ombord), äpplen och päron, vars skörd just avslutats i Argentina. Frukten skulle lastas för Europa, linfrö fick vi också plats med och sist men inte minst foderkakor, bestående av torkat blod. Det sistnämnda skulle lossas i Antwerpen. Att lasta allt detta tog faktiskt tre veckor i anspråk.

Jag tyckte alltid det var lika roligt att återkomma till BA. Det brukade alltid ligga flera Johnsonfartyg här och denna gång låg det två andra till kaj före oss; **Chile** och **Amazonas**.

Det kändes skönt när kvällen kom och mörkret började lägras över staden. Vi hade BA i juli månad och då var det så här års vinter i Argentina, och faktiskt ganska kyligt, särskilt nattetid. Jag passade på att bjuda stewardessen på middag. Vi besökte den av Evert Taube så omtalade krogen Ultramar. Den underbara tangomusiken spred sina toner och man blev nostalgisk och Ingegärd som fartygets städerska hette, sa: "tycker du inte det ser romantiskt ur när dom dansar tango?" "Jo visst gör det då", svarade jag. Creolskorna, dessa vackra flickor med sina kavaljerer och sin rytm gjorde verkligen intryck. Allt blev ju så olikt tiden till sjöss och alla rutiner ombord. Man liksom rycktes bort för en stund. Vi tog varsin Cuba Libra men vi blev lite sugna på den argentinska biffen, så vi lämnade Ultramar och sneddade över till Venti Zinko de Mayo och sen en liten

Buenos Aires, även kallat BA. Vykort.

promenad på den beryktade Pelargången tills vi kom till affärgatan Corrientes, där vi hittade en känd restaurang som jag tidigare hade besökt. Vi blev rekommenderade en entrecote med salsa cowacho (vitlök) och grönsallad, en smakupplevelse. Även här spelade tre musikanter tango, som är en väldigt populär dans i Argentina. Till maten drack vi ett rött vin med fyllig smak, vilket härstammade från Mendoza, och som harmoniserade till den utmärkta biffen. Det blev ingen dessert utan Ingegärd tog en grön Chartreuse till kaffet och jag tog en cognac. Vi pratade om en eventuell semester nästa år. Det var ju redan höst när vi skulle komma tillbaka till Sverige, så någon hemmasemester var ju inte aktuell detta år. Tiden gick, vi pratade och vid elvatiden blev det dags att gå ombord. Vi promenerade. Fartyget låg ju inte långt från centrum. Vi var framme efter en halvtimme. Vi tackade varann för sällskapet med en kram och önskade godnatt.

Andra dagen i BA kom skeppshandlaren från firma Ernesto Stein och med honom även min kollega från **Amazonas** ombord. Det är alltid bra att byta erfarenheter från andra fartyg i rederiet angående proviantering och mathållning. Det är ju liksom vårt yrkesutövande. Nå, jag fick reda på att utöver våra egna behov av oxkött för resan hade rederiets inköpsavdelning gjort en förfrågan hos skeppshandlaren om vi hade plats för ytterligare ett ton oxkött. Man hade satt detta i system att vid ankomsten till Göteborg föra över köttet till något annat av rederiets fartyg som trafikerade US-Pacific, så att även deras matkostnader hölls nere, samtidigt som dess besättning fick tillgång till en utmärkt råvara i det argentinska köttet. Sjömansprästen Norell

samt kapten Scheppner från Johnsons minne kom ombord på eftermiddagen. De hälsade oss välkomna till Johnsons minne. Detta är ett lärum för sjöfolk som Axel Ax:son Johnson lät bygga under kriget då många av rederiets fartyg gick utanför den så kallade spärren. Andra svenska fartyg, som heller inte kom, fick också besöka lärummet. Johnsons minne ligger vägg i vägg med Svenska sjömanskyrkan och alltsedan det byggdes har föreståndaren varit en nautiker från rederiet och de brukade även ha sina familjer med sig under en treårsperiod, för att sedan återgå till sjötjänsten. Vi kom överens att träffas på kyrkan till kvällen.

Vi blev några stycken från besättningen som tog bussen till Aven. Azopardo 1428 där kyrkan och "minnet" var beläget. Vid framkomsten blev vi mottagna av husfrun, Maja Bergman, undersåte från Misiones men av svensk börd. Hon är numera bosatt i Göteborg sedan flera år. Det var mycket folk på kyrkan denna kväll. Åtskilliga skandinaviska fartyg hade samlats här. Maja hade bakat kakor och bjöd på kaffe. Det blev en trevlig kväll med prat om hemlandet o.s.v. Senare på kvällen var vi några stycken som gick in på minnet för att ta en drink innan vi åkte ombord. Jag hade tänkt att denna resa skaffa mej ett par nya paragattas (sandaler) och av sjöfolk kallade pissetofflor. Dessa köper man hos David Canoza som har sin butik och skomakeri i Pelargången. Butiken ligger inte långt från den kända restaurangen som av svenskar kallas Grisefoten. David Canoza är en märklig person, han har aldrig varit utanför Argentina, men han kan många språk, till och med skandinaviska såsom svenska, danska och norska. Han har mycket i sin



En vacker målning av Peru, gjord av Sven Nilsson.

butik, däribland papegojor som han har lärt att tala på olika språk. En ara ropar på göteborgska "Hej Dö" och en annan ropar på danska "godä godä". Han säljer lädervaror och kohorn som är formade till fiskar och med en lampa i munnen, dekorativt framför t ex en spegel. Men sen är han också skomakare till professionen. Jag gick dit en eftermiddag och beställde ett par paragattas. David Canoza lade ut ett stort papper där jag fick ställa mej barfota varvid han ritade med penna runt fötterna. Pissetofflorna kunde jag hämta nästa dag. Riktiga lädersandaler som sedan höll i många år. Dagen därpå förhalades vi till Puerto Nuevo Darsena A, Seccion D, en liten nyare del av hamnen och där påbörjades inlastningen för Europa. Vi fick där reda på att systerfartyget Chile skulle gå hemöver redan denna kväll. Synd, jag hade tänkt gå ombord för att se om jag kände någon. Jag seglade förste kock i Chile 1955.

Men Amazonas kommer nog att ligga lika länge som vi. Jag ringde till Johnsons minne och bjöd ner kapten Scheppner med fru på lunch nästa dag. Paret kom ombord vid tolvtiden och jag bjöd på falukorv med löksås och kokt potatis. Det är ju riktigt svenskt och det blev verkligen uppskattat. Efter maten berättade jag några historier. Scheppner talade i samband med kaffet om att han kommande söndag arrangerat en utflykt till Tigre Ranchen, ett ställe som ägs av Axel Ax:son Johnson där man bjuder på Acado. Man grillar kött och chorizo och man får även smaka på husets vin. De som tycker om att rida kan göra det. Ett

antal ridhästar finns att tillgå. Detta är en omtyckt rekreation bland sjöfolket. Det planerades två omgångar då även folk från Amazonas skulle dit. Transporterna fungerade oklanderligt med avgång söndag morgon. Men det blir nästan aldrig som man tänkt sig från början. Vi hade ju räknat med att hela besättningen skulle följa med, men vi hade en motorman som gick stopptörn för hjälpmotorerna som var igång för fartygets elförsörjning och detta är ju ett måste. Motormannen fordrade lagad mat och då nödgades även andre kocken stanna ombord. Besöket på Tigre Ranchen blev verkligen uppskattat och alla tyckte det var en skön avkoppling och motormannen fick sin lagade mat.

Dagen därpå bad befälhavaren att jag skulle komma upp till honom. Mäklaren hade varit ombord och undrat om han fick bjuda några gäster från svenska ambassaden på middag och det var det som kapten ville prata med mig om. Det beräknades bli så där ett tiotal personer, och man hade föreslagit onsdag kväll. Mäklaren hade även sagt att vi ombord skulle komponera matsedeln. Jag sade att det är lika bra att vi ber förste kocken komma och diskutera vad vi har. Efter lite dividerande hit och dit föreslog kocken gratinerad piggar med kräftstjärtar och pommes duchesse. Som förrätt tyckte jag det skulle passa med canapéer med gräddstuvad kalvbräss. Desserten kom vi inte överens om så det fick dröja. Befälhavaren tyckte förslaget var bra och så blev det. Vin skulle mäklaren ta med sig från land.

Lastrummen började nu fyllas och avgången beräknades till fredag eftermiddag och då hade vi varit här i Buenos Aires i 19 dagar. Nästa hamn var Montevideo, där vi skulle lasta bomull. Sista kvällen i BA brukade vi alltid gå till sjömanskyrkan för att se om det hade kommit några färska tidningar från Sverige. Det är roligt att få läsa nyheter hemifrån. Vi lyssnade på radio med riktade sändningar från Sverige, men det brukade höras så dåligt.

Vi lämnade Argentina

Avgångsdagen utklarade vi från Argentina och vår hemresa anträdde. Vi fick en konsulatpassagerare med oss hem. En besättningsman som sjukavmönstrats från rederiets Panama. Han hade vistats på sjukhus i Buenos Aires för gulsot och skulle därför inkvarteras i sjukhytten.

Åtta timmar senare ankom vi till Montevideo i Uruguay, där vi fick lördag och söndag. Efter förtöjningen kom myndigheterna ombord och sedan kom den norske skeppshandlaren och efterhörde ifall vi skulle ha proviant. Vi hade ju provianterat i BA men lite färska grönsaker och mjölk behövde vi allt. Jag köpte 5 kg argentinsk Chorico som jag hade lovat ta med hem till en argentinsk familj som jag kände.

Allt bröd bakades ombord. Det blev matbröd varannan dag och vetebröd två gånger i veckan. Rederiet tyckte inte om att vi köpte bröd från land. Förra gången vi var i Montevideo satt jag i min hytt och åt lunch när den norske skeppshandlaren kom ombord, varvid han önskade mig välkommen och sade: "Ver gang jag kommer till dej så nock sitter du og spiser, har du inget ant og göre?" Som en kuriosita så intar stewarden, eller hökarn som han också kallas, i Johnsons fartyg sina måltider i egen hytt. Jag vet inte varför, men så är det. För den oinvidde låter det ganska märkvärdigt. Att gå till massen hör till ovanligheterna. Kanske beror det på att i hamn har man ofta gäster och då blir det att man sitter i hytten och äter.

Lördagskvällen i Montevideo gick man, som sig bör, upp till Scandinavian Bar uppför den lilla backen nära hamnen. Ägarinnan av baren var en svenska och stället var trevligt. Det fanns även bra restauranger i Montevideo, men man var ju ute nästan varje kväll i BA, så det blev till att gå ombord tidigt. Det gick flera skandinaver på bommen i Montevideo. De hade jobbat på svenska företag men sedan supit ner sig totalt. De fick inte komma ombord. Jag hade tidigare lagt märke till att besättningen firade ner burkar med mat till dem. Det är beklagligt. En före detta svensk ingenjör för L M Ericsson var en av dem. Konsulatet hade vid flera tillfällen ordnat biljett hem för honom, men på resdagen hade han inte

dykt upp. Dessa bombers levde och bodde under presenningar utefter kajerna.

Söndagen ägnade befälhavaren, chiefen och jag till lite avkoppling. Vi åt ute på restaurang. Kapten sa att han riktigt längtade efter att passagerarna skulle komma tillbaka. Det blev liksom lite roligare när det blev fler till bords i den stora matsalen. Vidare sa han att när det kom gäster från land var det ännu bättre för då kunde man ljuga lite när man berättade historier. Kan det ligga något i det?

Överstyrman hade haft mycket att göra med lastplanen. Det gällde att lägga lasten så att man kom åt den i de olika hamnarna i Europa. Vi hade fått besked om Antwerpen, Rotterdam och Hamburg. I Sverige med början Göteborg lossades hudarna och köttet. Frukten skulle till Helsingborg och kaffet till Stockholm.

Åter till Santos

Efter tre dygn anlände vi till Santos. Vi hade bara en dag på oss för lastning. Jag hade tänkt att när passagerarna kommit ombord igen bjuda på svenskt sillbord, Janssons frestelse, sillpotatis och nybakat bröd. Ingegärd, vår stewardess, hade gjort deras hytter så fina så de skulle känna sig välkomna. Kvällen till ära blev det filmvisning. Det var längesedan. Besättningen hade frågat om det, och jag valde Synnöve Solbakken. Det var bara det, att när man såg sådana filmer så längtade man hem. Efter att jag igångsatt filmen och åskådarna satt sig på luckan, blev det inte riktigt som jag tänkt mig. Flera var onyktra. Jag såg att de hade glas med sig, så jag stoppade filmen. Alla undrade varför. Jag ropade ner till åskådarna att om de inte sköter sig så blir det ingen film och fan ta den som inte tar in sin stol när filmen är slut. Det tog skruv. Det blev tyst och allt förlöpte tillfredsställande. Jag spelade filmen även i repris för vakterna.

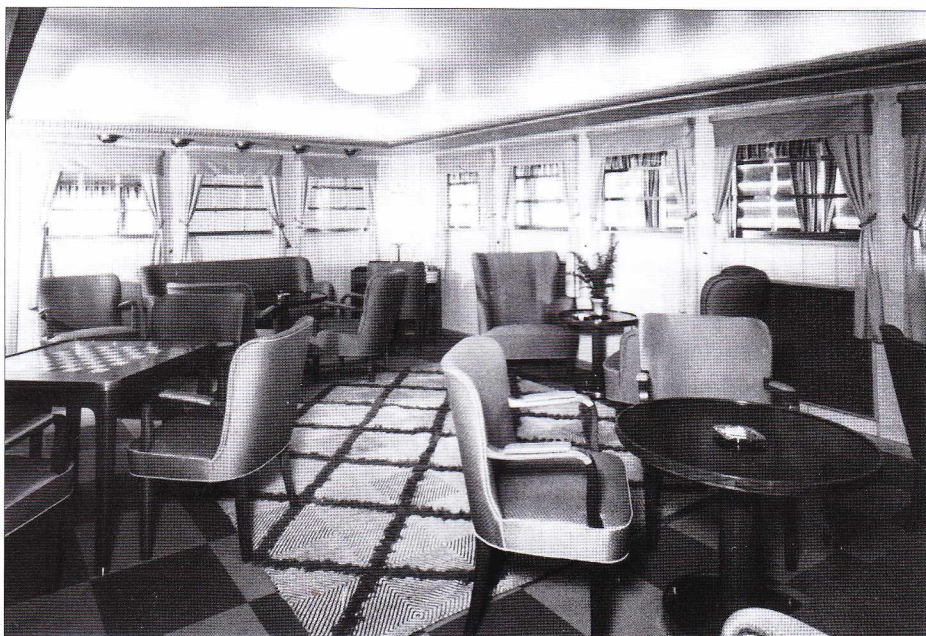
På tal om sprit så kallades Johnsons fartyg som gick på den här traden för Puro-droskor. Det var vanligt att besättningen köpte sprit i Buenos Aires, 96-procentig, som i Argentina kallas Puro. De flesta köpte Puro för att smugla till Sverige, men oftast dracks det slut innan hemkomsten. Många blandade med Pommac och i många fall blev det otrevligheter med skeppsförhör och allt vad det innebar.

När vi anlände Santos fick vi kajplats direkt och kaffelastningen igångsattes så fort vi inklarerat. Myndigheterna skulle ha en kartong cigaretter på man denna gång, och som kapten brukade säga; "det går fortare då."

Jag välkomnade våra passagerare efter att de kommit uppför landgången. "Åh, vad skönt att få komma ombord igen. Vi har haft det så bra, men nu längtar vi efter



Vykort från Montevideo med Playa Pocitos.



Interiörer från Peru. Via Svensk Sjöfarts Tidning.



Motiv från Angra Dos Reis, inte långt från hamnen.

frisk havsluft med lite svalka. Det har varit så varmt i Sao Paulo.”

De uppskattade sillbordet och det färska brödet. Vår befälhavare blev som en helt annan person när ensamheten skingrades. Det blev avgång redan samma kväll. Vi lastade bara i 4:ans lastrum. Ettan, tvåan, trean och femmans lastrum var helt fulla. Det stod avgång klockan 22 på landgången och man hoppades att besättningen skulle komma ombord i god tid. Det fanns mycket flickor i Santos och en herdestund kunde bli för mycket för våra youngsters.

Klockan 21 fattades två man. Lotsen hade redan kommit och bogserbåtarna låg och väntade. Jag stod och pratade med chiefen när de båda saknade dök upp. De hade ett lyckligt ansiktsuttryck. Kunde det vara flickornas förtjänst männe? Överstyrman beordrade: ”Upp med fallrepet” och sen var det för och akter.

Befälhavaren ropade från bryggan: ”Är alla ombord?” och fick svar från båsen: ”Vi är fulltaliga.” Chiefen gick ner i maskinrummet och från maskintelegrafan hördes det pinglande ljudet som bekräftelse på att våra Götaverken-dieslar arbetade på sitt betryggande sätt och samtidigt såg till att vårt lilla samhälle fungerade till allas belåtenhet.

Angra Dos Reis

Efter att vi lämnat Santos och lotsen sagt farväl stävade vi mot nya äventyr. Första natten var stjärnklar och Södra korset lyste upp horisonten. Akteröver försvann ljusen från Santos. Den ljumma luften smekte över fartyget. Vi gjorde 15 knop och vi var äntligen till sjöss igen. Det blev dags att säga godnatt och våra passagerare tyckte det var så härligt att vara ombord igen. Innan sängdags växlade jag några ord med

Leijonhufvud junior. Han berättade att man konstaterat att någon av grisarna fått kultingar under nerresan, men de stod så trångt i sina burar, så de försvann troligtvis på ett kannibaliskt vis.

För ovanlighetens skull skulle vi denna hemresa gå till en plats i Brasilien som heter Angra Dos Reis där vi skulle lasta cacao-böner för Rotterdam. Det var mycket sällan denna hamn angjordes, och det berodde på att det fanns kajplats för endast ett fartyg. Och man kan nästan säga att det fanns plats för bara ett lastrum mot kaj. Man akterförtöjde i bryggan och bojförörtöjde från backen. Ett mycket vackert inlopp med många palmklädda små öar och vi planerade att sätta ut en livbåt och ro ut till en av öarna där vi kunde bada och grilla.

I skrivande stund har jag upptäckt att Angra Dos Reis har blivit ett turistmål, och det kan man förstå. Vi fick både lördag och söndag där och det var många som anmälde sitt intresse att följa med på söndagens utflykt så vi planerade för att låna båda livbåtarna. Vi visste inte hur vädret skulle bli. Det var väldigt varmt men det kan hastigt slå om till åska och regn. Angra Dos Reis var en liten plats. Passagerarna gick iland på lördagskvällen och bekantade sig med den lilla byn. Söndagen såg ut att bli skaplig men det blev inte så många som ville med till slut att det räckte med den ena båten. Vi gjorde i ordning den för badturen. Förste kocken gjorde färdigt för grillen; chorissokorvar, biff och sallad. Naturen här är så vacker. Påminner om Stockholms skärgård med små öar, men i stället för furor så är det palmer som dominerar. Vi frågade agenten om vi kunde gå iland på öarna och det fanns inga hinder, sa han. Vi valde en ö ganska nära den lilla hamnen och då slapp vi ju ro så långt. Livbåten

var tungrodd. Vi badade på grunt vatten. Vi visste inte om det fanns haj i vattnet. Det blev en härlig dag. Vi hade med oss en grill som svarvaren hade gjort genom att såga av ett oljefat på längden och sedan tillverkat ett passande galler. Det smakade bra med chorisso och biff och en härlig grönsallad. Vi hade några flaskor vin också. Det enda som egentligen fattades var flickor. Vi rodde tillbaka på söndagseftermiddagen, hivade upp båten och satte den på plats.

Åter till sjöss

På måndagsförmiddagen var lastningen av cacao-böner för fyraluckan avslutad. Fartyget låg på lastmärket 7000 ton. Två bogserbåtar anlände för att hjälpa oss ut och vi avgick så snart lotsen embarkerat. Så fort förtöjningarna

lossats, drog en av bogserbåtarna oss runt och väl utanför skärgården satte vi åter en fart av 15 knop. Vi mötte **Amazonas**. Hon låg efter oss i tur i BA och hon skulle nu in på kajplatsen där vi låg.

Nästa destination Santa Cruz de Tenerife för bunkers. Timmerman och en matros satte upp badbassängen igen och som synes tog jag mej ett dopp före den obligatoriska siestan mellan ett och tre. Vädret var vackert under hemresan. Solen sken och temperaturen var 27 grader men fartvinden svalkade gott efter baden. I fören syntes delfiner som simmade framför oss. Det såg ut som om de ville visa oss vägen. Ett fascinerande skådespel att se dessa vackra varelser. De liksom tävlade med varann om vem som kunde hoppa bäst.

Födelsedag ombord

En av de första dagarna i sjön hade vi en födelsedag bland passagerarna. Det var fru Carlanders högtidsdag. Jag började förbereda för en tårta. Förste kocken och jag resonerade om middagen men jag kände mej föranledd att tala med befälhavaren också hur vi skulle göra. Kapten föreslog kaffe och tårta på verandadäcket. Det var ju så varmt och vi satt under solsegelåsarna om det skulle komma några regnstänk. Kapten frågade mig om jag ville komma och spela dragspel. ”Ja, det gör jag gärna, men jag tycker att vi ska fråga frysmaskinisten om även han vill komma och spela gitarr och sjunga. Det blir liksom bättre ackompanjering då.” Befälhavaren uppskattade hela arrangemanget. Det var tänkt som en överraskning på födelsedagen. ”Men maten får ni själv komponera”, tillade kapten. Förste kocken och jag tog varsin öl i min hytt och sen började vi diskutera menyn. Vol au vent med champinjonstuvning, gratinerad

Abaloni (kött från pärlmorsnäcka) med hummersås, pommes duchesse. Det låter väl bra. Det tyckte befälhavaren också och vi tog Moselvin till båda rätterna. Jag talade med vår frysmaskinist, en norrman vid namn Skibstad, om han ville komma och spela gitarr. Han blev så glad för att jag frågade. Det märkte jag på honom. Eftersom jag hade min konditoripraktik blev det jag som fick göra tårtan. Men det bör påpekas att när någon i besättningen fyller år överraskas det även då med tårta. Vi hade en sammansvetsad och bra besättning som trivdes i fartyget och satte värde på god mat och lite extra ibland. Jag hade en bra personal. Förste kocken började som kockelev och andre kocken likaledes. Vi var tio personer inom ekonomiavdelningen.

Fru Carlander uppvaktades på morgonen med kaffe på sängen. Tårtan stod färdig nere i kylrummet och middagen avnjöts efter en Dry Martini ute på däck. Befälhavaren ansåg att vi skulle utsluta desserten och servera tårtan till kaffet istället.

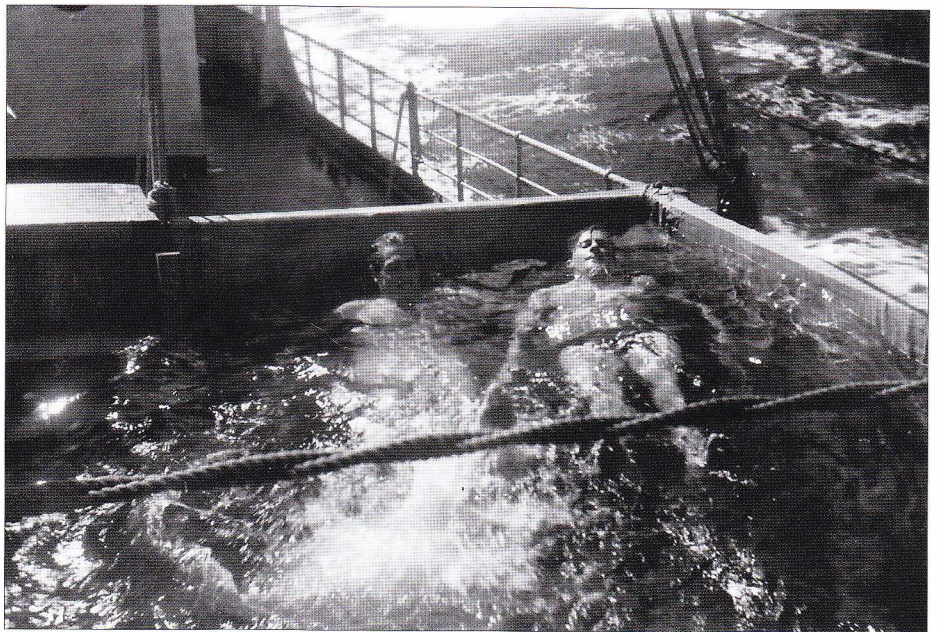
Frysaren kom in till mig och frågade när vi skulle börja spela. Jag sa att servitörerna gick upp med groggvirke nu så vi kunde gå dit när som helst. Kapten och gästerna tackade för en utsökt middag. Vår musik och sång blev uppskattad och maskinchefen och överstyrman, som också dinerade i salongen, inspirerades att bjuda upp till dans, vilket behagade damerna. Kvällen avnjöts med historieberättande, men när det började bli sent ansågs allmänt att koken skulle intas och vi sa godnatt.

På väg mot Europa

Dagen därpå hade delfinerna tröttnat på att visa vägen. De förstod kanske att vi hade duktiga navigatörer ombord. Vi passerade ekvatorlinjen men Kung Neptun hälsar aldrig på när man kommer söderifrån. Vi passerade också den tidigare omskrivna ön St. Pauls Rock. Passagerarna var uppe tidigt för att fotografera bergsknallen. Allt eftersom dagarna gick började det bli kyligare. Timmerman hade tagit ner bassängen, andre styrman sa att fartyget gått ner i fart på grund av hård vind förifrån. Vi bunkrade som vanligt i Santa Cruz. Gubbarna på kajen stod färdiga med sina bunkerslangar och våra passagerare var klara för att gå iland, men vi måste inkarera först.

Jag köpte lite färska grönsaker; sallad, tomater och gurka. Det hade även gått åt jäst eftersom vi bakade varannan dag så det förrådet fick jag också komplettera. Mjölk tillverkade vi ombord. Det blev 50 liter varje gång. Vi kallade maskinen för stål-kossan. I Antwerpen var det planerat att ta ombord riktigt mjölk. Den smakar bättre.

Passagerarna återkom och det var dags



Ett dopp i bassängen ombord. Foto Sven Nilsson.

för avgång. Uppehållet var över på en tre-fyra timmar. Passagerarna tyckte tiden var för kort, och att det var trevligt med lite ombyte på tillvaron.

Sedan satte vi kurs på Antwerpen och den etappen tog omkring fem dygn. Under uppresan fick telegrafisten telegram från huvudkontoret i Stockholm där det meddelades att rotterdamlasten skulle lossas i Antwerpen. Det verkade som om det var bråttom med oss, och möjligen berodde detta på att Amazonas låg för nära oss i tidsschemat.

Dåligt väder

Vartefter vi närmade oss Biscaya blev vädret allt sämre. Vi hoppades att det inte skulle bli dåligt väder. Jag tycker varken om slingerställ, våta dukar eller sjösjuka passagerare. Men eftersom hösten var i annalkande kunde vad som helst hända. Med hemlängtan går det trots allt bättre, men när vi siktade Cap Finisterre på väg ut i Biscaya hade vinden vridit till väst och sjöarna växte. Fartyget började slingra märkbart och vågorna slog hårt mot babords läring. Styrmaskinen arbetade febrilt med att hålla fartyget på rätt kurs. Nere i mässen ryktades det om att två ynglingar inte hade gjort rätt för sig i glädjekvarteren i Santos, därav det uppkomna dåliga vädret. Vidskepelse eller ej, men frågan kvarstod.

Passagerarna blev sjösjuka och ville endast ha knäckebröd till lunch för att därefter gå till kajs igen. Kvar i salongen blev trion kapten, chiefen och överstyrman. De passade på att ta sig en genever till måltiden som dagen då ovädret började bestod av bifstek med lök och stekt potatis. Besättningen fick sjömansbiff och till desserten serverades jungmansglädje (torkad fruktkräm). Men fartyget höll farten något

sånär, så efter ett dygn var vi inne i Engelska kanalen och då blev det lä. Passagerarna var hungriga. De hade livnärt sej på te och skorpor. Nu fick de ju vara med om lite dramatik på resan och hur sjömanslivet kan te sig, det är inte alltid vackert väder. Vi passerade Ushant och på morgonen var passagerarna uppe och åt frukost och då talade de om hur hemskt allt varit. Ack ja.

Antwerpen

Efter att vi fått lots i Flushing senare på eftermiddagen räknade vi med en cirka fem timmars gång upp till Antwerpen och borde vara förtöjda fram på kvällen någon gång. Vi hade ganska mycket last som skulle lossas och dessutom skulle Rotterdamlasten av i Antwerpen.

Men Belgiens stuveriarbetare var omtalade i hela världen för att utföra sina arbeten snabbt. De hade dessutom fortfarande starka hästar som drog lasten till olika packhus på kajen. De flesta hamnar hade övergått till truckar men inte Antwerpen. Vi förtöjdes som vanligt i Antwerpen vid kaj 20. Men det blev sent, så de flesta valde att stanna ombord. Vi hade åtminstone nästa kväll på oss. Tidvattnet handlade om åtskilliga meter så vi hade folk från land som dygnet runt slackade och drog hem på förtöjningarna.

Ankomstkällen blev vi i alla fall några stycken som gick iland. Vi började vid sjömanskyrkan där vi beställde samtal hem. Kyrkan var belägen på Rue Italialej och vi åkte taxi dit. Vi blev väl mottagna med kaffe och nybakat bröd. Ibland tog det lång tid innan samtalen kopplades fram men alla gavs tillfälle att tala med sina respektive i Sverige. Det blev inte långa väntetider heller. Efter sjömanskyrkan blev det en öl på Skipper Strasse innan vi gick ombord.

Dagen därpå lossades foderkakorna av blod som vi lastade i BA och det luktade väldigt illa. Man kan undra vad de skulle göda med dessa kakor. Kanske tur att man inte visste det? Passagerarna bjöds på middag av agenten Durot. Jag bjöd ut vår stewardess Ingegärd och förste kocken till restaurant Roter Hot. Vi åt musselmiddag. Det är en specialitet de har. Man kokade musslor i vitt vin, persilja och vitlök. Det hade blivit en tradition att gå dit.

Vidare hemåt

Dagen därpå avgick vi för Hamburg och vår resa började närma sig sitt slut. Visserligen var Stockholm sista lossningshamn, men vi sjöfolk tyckte att Göteborg var där vi började och ansåg att det även där skulle sluta. Telegrafisten hade mycket att göra. Han hade redan lagt ut penning- och tullistor för Hamburg. Sedan handlade det om avmönstringar i Göteborg.

När vi kom till Flushing lämnade vi lotsen. Vi mötte hård vind på Helgolandsbukten men fartyget uppförde sig väl i sjön och gjorde god fart. Vi fick lots i Elbe 2 och snart var vi förtöjda i Kaiser Wilhelm Hafen i Hamburg.

Jag hade också ganska mycket pappersarbete före Göteborg. Inventering och redogörelse av matkostnader under resan; uppgifter om representationer till olika myndigheter. Rapport av försålda varor till besättningen samt skriva räkningar till passagerarna på deras inköp ur fartygets förråd. Jag fick besked att kapten bjudit några gäster till morgondagens lunch. Jag hade beställt rödspätta till besättningen och med så kort varsel så fick det bli bra till gästerna också. Jag gick inte iland sista kvällen i Hamburg. Det var för mycket pappersarbete och jag ville bli färdig med det ifall det blev rullning sista biten hem.

Det gick bra med gästlunchen och på landgångstavlan stod klockan 19. Passagerarna gick iland en stund på eftermiddagen. Maskintelegrafren pinglade återigen stand by och snart var det dags för avgång. Bogserbåtarna började dra ut oss. Lotsen gav order om sakta fram och maskinljudet vittnade om att ordern blivit utförd. Farten ökade alltmer och ljusen från Hamburg tonade bort. Floden Elbe blev liksom mörkare på båda sidorna ju längre ut vi kom.

Vi lämnade lotsen vid fyrskeppet. Kom ut i Helgolandsbukten och sedan satte vi kurs ut i Nordsjön. Chieften kom upp från maskin och sade att det såg ut som om vädret skulle bli bra. Nu



Porträtt ur författarens sjöfartsbok.

tog vi sista etappen. "Tror du att hon varit trogen", undrade chieften. "Det är klart att hon har", svarade jag. Sedan tog vi varsin öl innan vi sade godnatt.

Tillbaka i Göteborg

Tidigt på morgonen kom lotsen ombord vid Vinga. Vi passerade Böttö och närmade oss Göteborg. Vi bytte till hamnlots vid Klippan. Två bogserbåtar mötte upp, **Victor Camp** och **Herkules**, som ledsagade oss upp till Frihamnen 107.

Det märktes att det blivit höst. Det började gryna i öster. Det blev ljusare och konturerna av däckfolket tog fastare form. Även stuvarna på kajen ändrade utseende allteftersom belysningen på kajen och på fartyget trängdes undan av dagsljuset.

Jag såg även svarta gänget på kajen. De

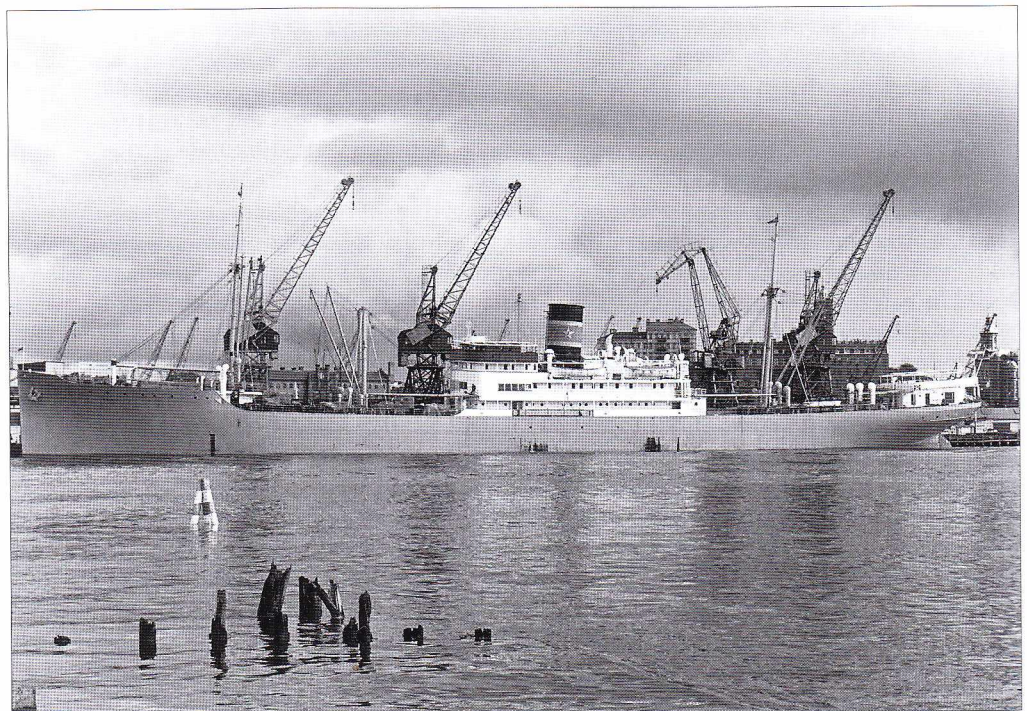
skulle väl leta efter sprit och cigaretter. Passagerarna var uppe tidigt. Bolagsbåten **California** låg inne och vi förtöjde för om henne. Då blev det hon som skulle ha det extra oxköttet som vi provianterade i Buenos Aires. Det var märkligt. Svensk lag förbjöd oss att transportera detta kött på kajen – det måste lossas till en mindre farkost utsides oss, för att sedan föras vidare till **California**. Köttet fick inte tas iland på svensk mark, trots att vi befann oss i en frihamn.

Passagerarna åt sin frukost och gick sedan för att packa det sista. Tre limousiner stod och väntade på kajen. Passagerarna tog sedan farväl och tackade för resan. Vi som blev kvar, så att säga, skulle snart börja på en ny resa till Sydamerika.

Vi hade bara Helsingborg och Stockholm kvar, för att sedan ånyo börja lasta skogsprodukter på norrlandskusten.

Vårt fartyg **Peru** var en berest dam. Hon hade utstått många strapatser. Hon klarade sig från minor och torpeder under andra världskriget och hade ridit ut många stormar. Gick i så kallad lejdfart, men hon hade även speglat sig i klarblått vatten och solsken. Hon byggdes 1937 på Götaverken i Göteborg ett år efter att jag levererades. Fick vi behålla vårt kunniga maskingång skulle nog våra gamla motorer komma att fungera ytterligare några år.

Jag vet nu år 2008 och som avslut på skildringen att **Peru** såldes till Grekland 1970 och fick namnet **Maco Venture** och vidare såldes ett år senare till Folkrepubliken Kina. ☸



Peru längst ut i Frihamnen i Göteborg. Foto Krister Bång den 19 september 1964.



Hans Hedtoft vid provturen. Notera att fartyget var bestyckat om det skulle behövas som krigsfartyg vid Grönland

Det danska statsfartyget Hans Hedtofts gruvsamma förlisning den 30 januari 1959

Bertil Rydholm

Skribenten har varit anställd hos KaMeWa AB i Kristinehamn under drygt 30 år. Ända från första dagen (1966) fick man höra om den förfärliga olyckan som **Hans Hedtoft** hade råkat ut för, "Hon bara försvann". Inget eller föga var känt om henne hennes öde. Inte ett spår fann man efter henne enligt allmän utsago. Med detta besked lät jag mig nöja, ända tills jag 1996 kom att läsa en nyutkommen bok av den danske författaren Peter Hoeg: "Fröken Smillas känsla för snö". Jag har tillåtit mig att citera några rader ur kapitel fyra som speciellt fångade mitt intresse, och som väckte slumrande minnen till liv. (Filmen med samma namn, lämnade däremot inga bestående minnen.)

"Det var min första resa. Så jag sökte upp en kollega. "Hur kommer jag till Grönland"; frågade jag. "Du går till Skagen", svarade han. " Där tar du till vänster. När du kommer till Kap Farvel svänger du till höger. Sedan tog han ett sjökort, lade linjalen sida mot Skagen, höjde upp den till

Kap Farvel, och drog en linje. "Du följer denna", sade han, så gör du en grand circle sailing. Och de sista två dygnen före Kap Farvel sover du inte. Då dricker du svart kaffe och håller utkik efter isberg. Den första isen kan vi vänta oss ett dygn före Kap Farvel. Det var här den Kgl. Grönlandske Handels **Hans Hedtoft** förliste 1959, och 95 passagerare och besättningsmän miste livet. Har ni någonsin sett ett isberg, fröken Claussen?

Isberg är bitar från glaciärer som från inlandsisen glider ned i havet och bryts av. Är de massiva är förhållandet mellan delen ovan vattnet och den under ett till fem. Är de ihåliga är förhållandet ett till två. De sistnämnda är naturligtvis mest riskabla. Jag har sett isberg som varit fyrtio meter höga och vägde femtio tusen ton, och som kunde kantra av vibrationer från propellern.

Vi har ju radar ombord, säger han (i ett försök att minska min oro.)

Hans Hedtoft hade också radar.

Och ändå är isbergen vårt minsta problem. De är gemene mans föreställning om ishavet. Vårre är storisen, ett bälte av packis som flyter längs ostkusten, rundar Kap Farvel i november, och sträcker sig upp och förbi Godthåb."

När jag väl besinnat innehållet i citaten här ovan erfor jag en rysning, med stäpels på armarna (och gör fortfarande), när jag betänkte vad som inträffade.

Det är fredagen, den 30 januari 1959. [För ganska så snart, exakt 50 år sedan.]

Mörker, nollgradigt vatten, kyla, ångest, rop på hjälp:

M/s **Hans Hedtoft** har kolliderat med ett isberg SO om Kap Farvel på Grönland. Klockan 16.30 lokal grönländsk tid sänder hon ut sitt första SOS samt rapporterar att man tar in vatten i maskinrummet och begär assistans.

Hon som likt **Titanic** 1912, också skulle vara näst intill osänkbar, försedd med sju vattentäta skott och två genomgående däck som hon var.



Hans Hedtoft vid sitt enda besök i Godthåb. Foto via Bent Mikkelsen.

Räddningsutrustningen (väl tilltagen) bestod av två aluminiumlivbåtar som vardera kunde härbärgera 35 personer, en mindre motorjolle samt fyra tolvmaniga gummiflottar utrustade med Sarah-beacon.

För att säkrare kunna manövrera i de förväntade isfyllda vattnen fanns en uppvarmd mastkorg för utkiken. Korgen nåddes inifrån fartyget via den ihåliga masten. Väl på plats fanns en kontrollutrustning för motor och propeller över en sk Kombinator, levererad av KaMeWa, identisk utrustning fanns givetvis på bryggan.

Hon var det hittills största fartyget i den danska grönländsflottan, konstruerad av Helsingör Skibsværft, men byggd av Fredrikshavns Værft og Flytedok A/S. Sjösat den 13 augusti, 1958 som nybyggnad nr 226. Största längden var 87,5 meter, mellan pp 78, bredd i VL var 14, djupgåendet 5,45 vilket gav ett bruttotonnage av 2875 ton.

Leveransen av fartyget skedde strax före jul och var namngivet efter den framlidne danska statsministern, Hans Hedtoft (se note).

Fartyget var byggt till Bureau Veritas, vid denna tid, högsta klass med 100 % isförstärkning. För stäven var det 200 % som angivits. Detta således utöver klassens krav. Stålskrovet var helsvetsat, en vid denna tid fortfarande ifrågasatt byggmetod, speciell för denna typ av fartyg. Så i enlighet med Den kongel. grönlanske Handels erfarenheter nitades skrovet till spanten. Leveransen var naturligtvis uppmärksam i dåtida press. *Berlingske Tidene* hade en starkt ifrågasättande artikel vilken den dåvarande direktören för Helsingörs Værft polemiserade emot i "Børsen":

"Hon är att anses som ett helsvetsat stålfartyg, dessutom är de nitade spanten endast till fördel vid isgång – förutsatt att nitarna håller. Det gör de när Fredrikshavn Værft har byggt fartyget. De nitade spanten medger också billigare och snabbare reparationer, i det att man slipper de vid svetsningen djupa brännmärkena i plåtarna."

Huvudmaskinen var en 6-cylindrig, turboladdad dieselmotor om 2600 bhk av Helsingör/B&W utförande. Motorn var direktkopplad till en kraftigt isförstärkt ställbar propeller. Tillverkad av KMW, Kristinehamnsverken. Propellern var av typen, S 111/4. Diametern hos denna fyrbladiga propeller var 3500 mm, med en utlagd konstruktionsstigning(K) om 3245 mm. Högsta isklass, rostfritt material S3207, borgade slutligen för att det var en högklassig propeller hon fick. KaMeWa hade garanterat 14 knop med 155 v/min. och 2520 bhk.

Anläggets tillverkningsnummer var 302, i leveranslistan för propellrar av S-typ. Steget före **Toften**, S 55/3 för Ahlmarks nybyggnad nr 138 hos Karlstad Varv, 1958.

Den som hade vägen förbi Helsingör den 16 december 1958 kunde se när man mätte hennes djupgående inför provturen; för 10'2" och akter 19'6". Den 17 december klockan 0730 avgick man från redde för att mellan klockan 08.45 till 14.25 göra 12 anlöp på VEN-milen, provtursbanans längd uppgick till 19961,06 meter.

Propellerstigningen, som efterhand blev satt till 3400 mm, (manöverspakens läge = 10 och trimratten på läge 7), varvid två löps medelvarvtal blev 157,8. Fartygets loggade medelfart blev 14,29 knop, varvid effektuttaget blev 2520 bhk (Sic!), uppmätt

bränsleförbrukning uppgick till 394,4 kg/timma.

Stoptiden från +14 knop, blev 1 minut och 47 sekunder. Tiden antyder att man förmodligen utförde en lugn och väl kontrollerad Craschstopp. Fartyget var utrustad med ett pneumatiskt manöverstativ bestående av en kombinator som var kompletterad med en trimratt. Därigenom kunde man med denna, hålla varvtalet uppe och därmed ta ut så hög motoreffekt som möjligt vid backgåendet. Anteckning om svängradie saknas. Vid 0-stigning blev varvtalet 140, vilket motsvarade 598 bhk och en bränsleförbrukning av 81,4 kg/timma.

Att i en "krissituation" direkt dra manöverspaken från FF till FB är fel (men förståligt) och resultera bara i att propellern förlorar greppet i vattnet, och mängder med luft sugts ned, varvid den motsatta effekten erhålls. Sedan sent 1960-tal och framöver kan man, om så önskas, få att all manövrering och lastövervakning av propellern att ske medels elektroniska system, det ena smartare än det andra.

Jungfruresan startade den 7 januari, 1959 och gick över all förväntan. Bland imponerades man av att fartyget gjorde, den relativt långa resan, på bra mycket på kortare tid än man hade kalkylerat med.

Fartyget påbörjade sin återresa, torsdagen den 29 januari från Julianehaab klockan 21.30, med kurs mot Köpenhamn. Befälhavaren var kapten P.L. Rasmussen som hade mångårig erfarenhet av grönländska farvatten. Lasten bestod av saltad sill, fryst fisk och dessutom medfördes post.

Klockan 20.23, lokal grönländsk tid på fredagen den 30 januari sänder **Hans Hedtoft** till Christian Sunnds radio på Grönland ett telegram som i all sin enkelhet sammanfattar katastrofens vidd: "Långsamt sjunkande ögonblicklig assistans nödvändig".

Som första reaktion från omvärlden på fartygets SOS-signaler noteras att US Coastguard dirigerar en cutter från en väderstation, 400 (!) km bort. De danska myndigheterna begär hjälp av de amerikanska, grönländsbaserade flygförbanden, på Thule-basen. Från Angmagsslik på Grönland informerar man att kollisionen högst sannolikt ägt rum på 59°, 30' nordlig bredd och 43° västlig bredd vilket ger en punkt ca 20 distansminuter SO om Kap Farvel vid Grönlands sydspets.

Påföljande morgon sänder Sveriges konung Gustav VI Adolf följande statstelegram till det danska folket: "Djupt skakad av underrättelsen om den svåra sjöolyckan utanför Grönlands kust, som för hela det danska folket måste innebära en ytterst smärtsam förlust uttalar jag mitt och hela svenska folkets varmaste medkänsla för

Dig och vårt danska brodersfolk.

Gustav Adolf

Vad emellertid den svenska konungen och i stort sett hela det svenska folket var lyckligt ovetande om, var att en svensk undersåte befann sig ombord. Ett ytterst få antal i ledningsgrupperna hos KMW i Kristinehamn och Karlstad kunde under några tidiga morgontimmar, lördagen den 31 januari ana sig till den tunga utgången. Hustrun Gerd samt barnen Eva och Tommy väntade otåligt på att pappa skulle komma hem och berätta om de grönländska eskimåerna och alla isbjörnarna. Misströstan fram till, denna lördagskväll, i det Sandinska hemmet i Kristinehamn måste nog ha varit mycket djup och allvarlig.

Propellermontören Sven Erik Hjalmar Sandin (*1/1 1923) medföljde fartyget som "garantimaskinist". Han hade varit anställd vid Kristinehamnsverken i två omgångar, dels 1946–1950 och dels sedan 1955. Däremellan var han anställd hos Albin Marin i Kristinehamn. Han hade gjort sig känd som en skicklig yrkesman, upplärd "på golvet". Han hade, före denna resa, endast utfört enstaka, dock korta tjänsteresor, till några mellansvenska varv.

Han kom att delta i provturen samt den därpå följande jungfruresan som ersättare för en sjuk kamrat [Jag kom med åren att, kampera under montage och provturer, med denne person. Hans mörka samvetskval framstod ibland, mycket tydligt, vid en pilsner.] Och när slutkunden förhöörde sig om möjligheten att någon från företaget som kunde medfölja fartyget på hennes första resa, tillfrågades helt naturligt Sven om detta. Anledningen till att man önskade assistans var att man bl a inte hade helt klart för sig, med vilken fart man kunde gå i vintrig Nordatlantfart (bemärk omdömet om upp resan). Denna resa kom att bli den, helt nylige firade, 36-årige filaren och montören Sven Sandins första längre tjänsteresa. Som dessutom så tragiskt, blev hans sista.

Flyg- och sjösplaning under söndagen gav inte något resultat. Att finna några överlevande grusades slutgiltigt då ett nytt arktiskt oväder drog in över de isfyllda farvattnen kring Kap Farvel samma kväll.

Vid tiden för HM Konungens telegram avgår fick man i Kristinehamn besked om att Sandin ej fanns upptagen i besättningslistan och att han därför fanns kvar på Grönland i avvaktan på flyglägenhet. Detta besked blev emellertid ganska omgående återtagit och det bekräftas att Sandin, av orsak som aldrig blivit helt klarlagd, hade följt med fartyget på hennes resa mot Köpenhamn, två dagar före att den kontrakterade assistansen skulle utgå. Tekniskt sett hade han bara att gå iland, vinka till avsked, ta in på ett hotell,

i väntan på flyget hem.

"Lån av montör" som termen lyder, än i denna dag, omfattade enbart tiden från och med den 7 januari tom den 1 februari, 1959. Som goodwill mot Fredrikshavns Værft, och deras kund, Den Konglige Grønlandske Handel, hade en kraftigt rabatterad kostnad för tiden erbjudits, 1500 Dkr. Dock skulle fri kost ock logi utgå under angiven tid.

Den danska regeringen bekantgör officiellt den 6:e februari att Grönlandsfartyget skall betraktas som förlist och att man inte hyser några förhoppningar att längre finna några överlevande. Minnesprogram sändes både i dansk radio och tv. Danske stadsministern, CH Hansen, nämnde bl a; "Vi skall aldrig glömma de omkomnas insatser utan hålla deras minne i ära."

Att så varit fallet hade nog tyvärr stått klart för alla inblandade med knivskarp skärpa redan från lunchtid den 31 januari. Följande telegramutväxling sker mellan Kristinehamn och Köpenhamn, samma dag:



1 Telegram från "Sam" 31/1

2 Svar: Negativt 09.40

3 Telegram från "P" info till VD Lindberg

Sent om kvällen anländer det definitiva beskedet: Från GRÖNLANDSHANDEL till VERKSTADEN KRISTINEHAMN.

"Sista radiokontakten med HANS HEDTOFT 2150 GMT fredag."

Några vrakrester etc. påträffades aldrig.

Som alltid vid tragiska händelser som denna, tas brösttonerna fram. Vintersegelatsen på Grönland med passagerare måste fortsätta men passagerarna upplyses om att de nu reser på egen risk. Ett 10-tal passagerare som skulle medfölja J. Lauritzens Kista Dan vilken p g a förlisningen, chartrats av Grønlandske Handel, fick alla skriva under en förklaring härom, torsdagen den 12 februari. Från Grönland till Köpenhamn avgick vid denna tid m/s **Umanak** med 80 passagerare likaså **Disko** (den gamla) med 19 resenärer, "alla" på egen risk. Hur länge detta fortsatte är dock oklart.

Torsdagen den 12 februari publiceras sjöförhöret om Grönlandsfartyget **Hans Hedtofts** förlisning vid Kap Farvel. Fartygets

konstruktion genomgicks noggrant. Bl a anförde man att i Finland använde man till isgående fartyg en plättjocklek av 17 mm. Det danskbyggda fartyget hade använt sig av 25 mm plåt. Handels fartygsinspektör, Coulet-Svendsen meddelade att: Fartyget kunde hållas flytande om ett rum mellan två skott vattenfylldes men däremot inte om två blev vattenfyllda. Rätten kom till den uppfattningen att läckor uppstått både i maskinrummet och i rummet där hjälpmaskineriet var installerat. Detta synes ha skett när befälhavaren sökte ta sig loss ur isen föröver, varvid akterskeppet drevit in mot en annan isbank. Rätten ordförande fastslog slutligen att besättningen hade varit högt kvalificerad.

En minnesgudstjänst i hålls så onsdagen den 18 februari i Holmens Kirke, Köpenhamn, i närvaro av bl.a. familjen Sandin, vars kostnader härmed bestreds av Ministeriet for Grønland liksom för alla de övriga anhöriga.

Från den lokala metallklubben i Kristinehamn såväl som från KMW nedlades bandprydda kransar vid sjömansminnesmärket i Nyhavn.

I Nya Kristinehamns Posten är den 23 februari en dödsannons införd, jag citerar:

-- har idag hastigt lämnat oss vid Hans Hedtoft-katastrofen den 30/1.- -

Den som önskar hedra Svens minne kunna lämna gåvor till Klas-Erik Siléns Minnesfond, vilken är avsedd till hjälp för hemtransport an utlandsomkomna sjömän som har anknytning till Kristinehamn.

P.S.

Allt känns så småaktigt när man tar del av skriftväxlingen mellan dansk myndighet/företag och oss huruvida Svens familj kan ha fått "förskotterat för mycket lön" nu när de 1500 dkr skulle betalas. Likaså ifrågasättandet om familjens reskostnader till minnesgudstjänsten. Ur allt detta kan KMW gå med höguret huvud.

Plötsligt står den danske stadsministers ord i eldskrift: "Vi skall aldrig glömma de omkomnas insatser utan hålla deras minne i ära."

D.S.

Note:

Hans Hedtoft (1903–1955), dansk politiker inom socialdemokratin. Verksam inom motståndsrörelsens organisation. Stadsminister 1947–1950 samt från 1953 till sin död 1955 i Stockholm i samband med möte i Nordiska Rådet.

Referenser:

Fröken Smillas känsla för snö, av Peter Hoeg.

Tidningarna: Børsen

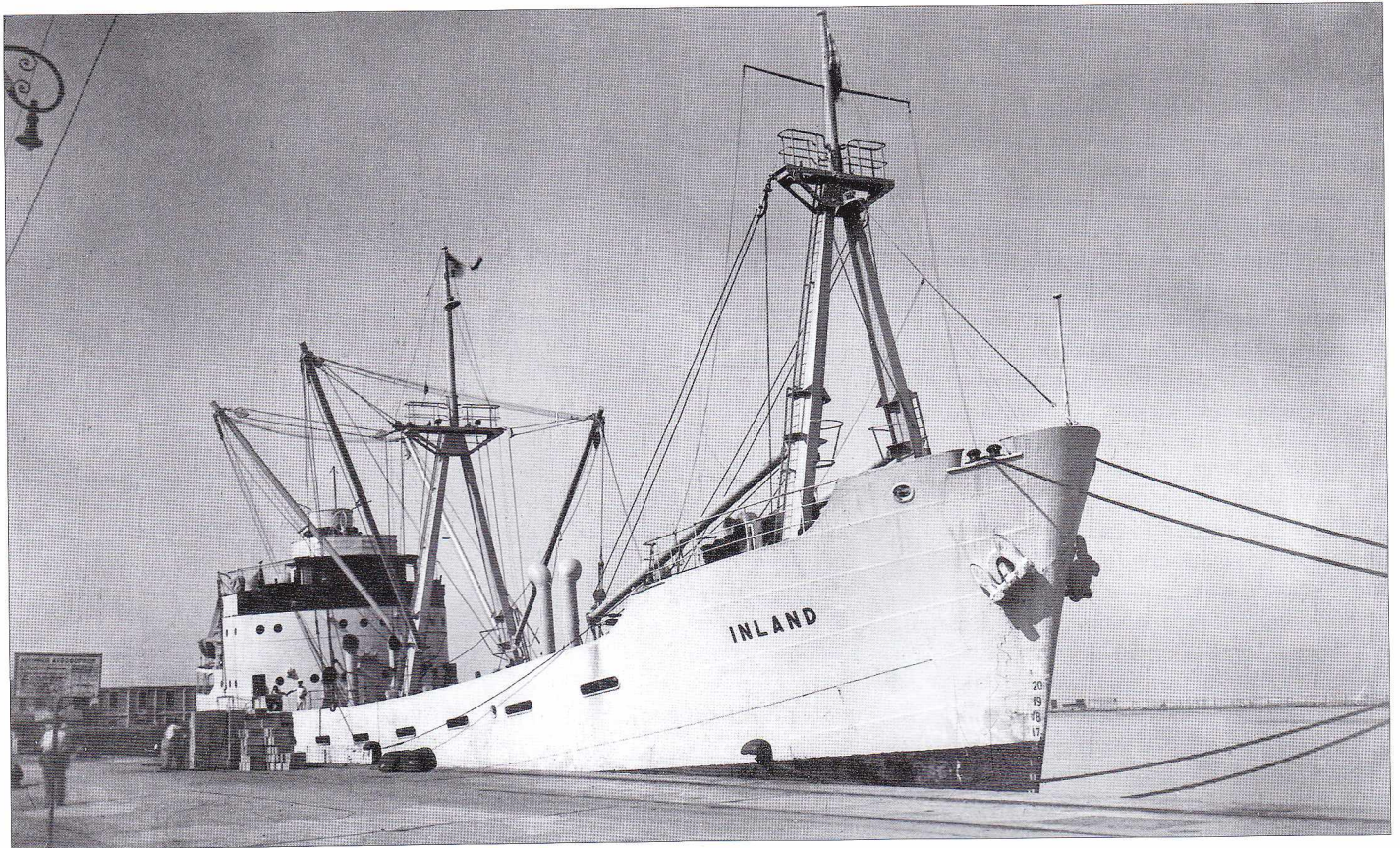
Berlingske Tidende

Nya Kristinehamns Posten

Båtologen

KMW Kristinehamnsverken arkiv





En stilla morgon i Grekland på våren 1958. Min sista ordinarie befattning till sjöss. Det är jag som står och talar med stuvarförmannen. Foto från författaren.

Minnen från Inland

Lennart Revborn

Det var med blandade känslor jag i senaste numret av *Länspumpen* såg de dramatiska bilderna av *Inland* på stranden av Amorgos, och jag kan inte neka till att Bertil Söderbergs bilder av det vrak, som en gång var ett fartyg jag vaktade och vårdade för 50 år sedan väckte en del minnen till liv.

Jag var ombord på fartyget i två omgångar, den första gången som andrestyrman den andra gången som överstyrman.

Tidigare praktik som styrman visade sig vara av begränsat värde ombord på *Inland*. Telegrafist fanns inte ombord och det var min uppgift som andrestyrman att göra det kontorsarbete som på större fartyg ålåg telegrafisten. I kojén låg skrivmaskin, räknemaskin och ett antal pärmar. Lönekort med plats för uppgifter om lön och tillägg av olika slag, avdragen för uttag i hamnarna, beräkningar av preliminär skatt, pensionsavgifter, välfärdsavgifter m.m. Trots att båten var liten var vi 21 man ombord och skrivarbetet tog sin tid. *Inland* rullade kraftigt i hög sjö varför jag då fick hålla i skrivmaskinsvalsen med den ena handen och skriva med den andra.

I svensk hamn, där jag som andra ville träffa anhöriga, var det ännu värre. Perso-

nalen som skulle lämna fartyget skulle ha ut sina tillgodohavanden och mönstras av, ny personal skulle anställas och mönstras på samtidigt som fartyget skulle lastas eller lossas, proviant och förnödenheter tas ombord, vidare skulle naturligtvis familj och anhöriga besökas eller komma på besök.

Jag mönstrade på som andre styrman den 18 augusti 1954 och vi gjorde tre resor till hamnar i östra Medelhavet och lossade i tyska, danska och svenska hamnar. Under min sista resa ombord blev överstyrman sjuk. Han fick hög feber och efter ett tag fick han också fula utslag på överkroppen. Med hjälp av läkarboken för handelsflottan kunde jag se av utslagen att han hade fått mässling. Efter samråd med Göteborg radio och Sahlgrenska gick vi in till Alger och lämnade i land honom för sjukhusvård varför jag den sista månaden ombord var både andre- och överstyrman. Den 25 ja-

nuari 1955 återkom den sjukvämönstrade överstyrmannen men jag mönstrade av. Då hade jag även tjänstgjort som befälhavare en vecka för en nymönstrad befälhavare hade visat sig vara sjuk. När vi lämnade Göteborg för att gå över till Ålborg för att lasta tvekade Vingalotsen att lämna fartyget med endast mig på bryggan men efter ett mindre förhör lämnade han ändå fartyget.

Den 27 december 1957 mönstrade jag åter på. Denna gång som överstyrman och jag stannade nu till den 17 juni 1958. Vi gjorde under denna tid tre resor mellan Medelhavshamnar och Nordeuropa. Här lastade vi nu nästan uteslutande i öststatshamnar som Wismar och Gdansk och lasten var för Durazzo i Albanien, inga trevliga ställen precis. Landet var vid denna tid en isolerad kommunistdiktatur och längs kusten fanns minfält. Enligt aktuella direktiv skulle vi invänta lots utanför minfälten. Det kom ingen lots. Vi försökte få kontakt med dem per radio men det misslyckades och vi kunde inte heller komma i kontakt med Göteborg. Till slut gick vi in och strax utanför hamnen fick vi

lots. Soldater lekte krig vid vår kajplats och sköt med ett luftvärnsbatteri som påminde om Bofors 40 mm dubbellavettage. Jag vet inte om det var flera svenska fartyg i fart för öststaterna vid denna tid. Efter Durazzo lastade vi som vanligt i hamnar i borte Medelhavet.

Under våren 1958 besökte jag som ombordanställd för första och enda gång min hemstad Halmstad. Efter besöket där genomgick fartyget omfattande reparations- och klassningsarbete vid det stora varvet i Gdansk där vi var det enda västeuropeiska fartyget bland många ryska. Efter varvsbesöket avmönstrade jag i Göteborg.

Jag kan inte påstå att jag med särskild saknad ser tillbaka på tiden ombord på **Inland**. Det var inget riktigt trivsamt fartyg. All utrustning på däck verkade tyngre än på svenskbyggda fartyg och hack i relingen bar spår av lastbommar som besättningen tappat, ovana av tyngden. Det var svårt att få personal till fartyget och vi fick anställa folk som vi aldrig hade tagit om vi hade haft möjlighet att välja. Udda människor som ibland kunde berika tillvaron ombord men som också kunde ställa tålamodet på prov. Det kom en gång en stor stark karl ombord som obefaren jungman. Han hade varit bonde tidigare men hade vid skilsmässa förlorat både familj och gård. Nu ville han börja ett nytt liv och prova sjömansyrket. Det lät inte bra, för säkerhets skull tog jag honom på min vakt.



I min hemstad Halmstad.

Han skötte sig perfekt, lärde sig arbetet snabbt och blev en synnerligen värdefull besättningsman. Under uppehåll i arbetet utnyttjade han sina goda språkkunskaper till att intervjua stuvarna i de besökande hamnarna. På så sätt fick vi också veta mera om folken runt Medelhavet. Under ensamma sjövakter gav han dessutom levande skildringar av livet på den svenska landsbygden.

Vintertid kändes **Inland** ibland för liten för vattnen utanför Engelska kanalen. En resa låg vi utanför Isle of Wight och försökte ta oss igenom en svår västlig storm som var det kraftigaste som jag varit med om i dessa farvatten. Vi kom ingenstans men drev fram och tillbaka med tidvattnet. Till slut la vi oss i lä för ön för att invänta lite bättre väder.

Hamnuppehållen blev ofta korta då vi inte tog så mycket last men när man visste vad man ville så kunde det ändå bli tid till det viktigaste. Exempelvis förlovade jag och min blivande hustru oss 1954 i andrestyrmanshytten under ett kort uppehåll i Göteborg.

Med **Inland** var det, efter vad jag hört, avsikten att vi i första hand skulle ta mindre lastpartier i småhamnar runt Medelhavet, men också ingå i den reguljära linjefarten. Lastningen i grekiska småhamnar kunde innehålla trivsamma personkontakter. På bifogade foto, taget en morgon av en yrkesfotograf, står jag och talar med stuvför mannen om dagens arbete. Om jag minns rätt så var det ett parti stora träfat med vin som låg lite längre in på kajen som vi skulle lasta. Fotografen kom ombord på kvällen och sålde fotot. Säkert en liten välkommen extra inkomst. De var fina, de där grekiska mornarna då solen just hade gått upp och kvällarna när den hade gått ner. Jag tar fram kortet ibland och erinrar mig de trevliga minnena från tiden ombord. ☼



Efter Halmstad väntade varv i Gdansk.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΝ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ
ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ ΑΙΜ/ΡΧΕΙΟΝ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΑΤΜΕΝΙΚΗ ΑΣΤΥΝΟΜΙΑ Γ.Ε.Π.Ε.

ΑΔΕΙΑ ΕΞΟΔΟΥ ΕΙΣ ΤΗΝ ΞΗΡΑΝ
SEAMAN' DOCK PASS

1) Κομιστού έπώνυμ. Perborn
BEARER'S NAME

2) Όνομα Lennart
CRISTIAN NAME

3) Ηλικία 24/6/1930
AGE

4) Ειδικότης Ch. off
RATING

5) Έθνικότης Σουηδική
NATIONALITY

Ημερομηνία 17/3/58
DATE

THE OWNER OF THIS CARD IS OBLIGED TO SHOW HIS MONEY THE
COAST S GUARD CONTROL AND CHANGE THEM AT THE BANK OF GREECE

Γρεκισkt sjömanspass.



Statsisbrytaren Ymer.

Denna bilden tog kapten Knut Johansson på Dux II när Ymer kom till undsättning i stormen. Bilden blev vykort hos Föreningen Sveriges flotta.

Dramatisk bärgningsinsats av isbrytaren Ymer i Bottenhavet 1963

Bertil Söderberg

Vintern 1963 var mycket besvärlig för sjöfarten med isbeläggning i stort sett runt hela den svenska kusten. Ymer hade avgått redan den 3 december från Stockholm till Luleå. Den 15-22 december assisterade hon på sträckan Luleå - Skelleftehamn, varefter sjöfarten på Luleå stängdes. Ymer ombaserades då söderut och tog den 7 januari över i Härnösands- och Sundsvallsområdet. En vecka senare kom Ymer att utföra en räddningsinsats av besättningen på Dux II under mycket svåra väderleksförhållanden. Törje Pettersson som var värnpliktig sjöman ombord tog färgbilderna i denna artikel.

Ymer hade hämtat några fartyg längs Ångermanälven vid platser som Kramfors och Väija och stävade mot flodmynningen. Törje Pettersson som var utkik på bryggan berättar:

"Sent på kvällen den 13 januari i det



Dux II på ett lugnt hav. Foto Terje Fredh.

tillagande mörkret såg vi med hjälp av strålkastarna hur isen kraftigt gungade i dyningen. Ymer satte hårt i den rörliga isen och rullade häftigt samt började bli nedisad. I strålkastarljuset var det en överklig syn som mötte oss.”

Flera fartyg hade det besvärligt och Ymer höll kontakt med dem. Från Örnsköldsvik hade Dux II, med hemort Smögen, avgått för att via Finngrundet ta sig ut i Bottenhavet. Samtidigt var fem fartyg på väg norrut vid Finngrundet. Dessa hade anmodats att gå mot en råk längs kusten. Två av fartygen kom för långt ostvart och fastnade till slut i isen. Ymer bröt loss dem och de fick följa med Ymer och den sydgående konvojen, eftersom väderleksrapporten varnade för mycket dåligt väder med storm och snö samt stor risk för isskrvning. Strax efter midnatt den 14 januari tilltog vinden och ökade till stormstyrka. Sjön var grov och minusgrader rådde varför nedisningsrisken var överhängande. Dessutom var sikten starkt nedsatt på grund av kraftigt snöfall. Det var nu öppet vatten där konvojen sakta rörde sig sydöver.

Dux II, som anslutit sig till konvojen, låg och stävade mot sjön med kraftig överspolning varvid nedisningen av fartyget tilltog snabbt. Ymer var i konvojens närhet för att kunna ingripa om behovet påkallade. Det var dock tidvis svårt att hålla radarkontakt med Dux II och även via radion, på grund av att Ymers antenner var nedisade. Via Härnösands kustradio kunde man ibland dock komma i kontakt med Dux II.

Dux II hotade att gå runt

Vid sjutiden på morgonen den 14 januari rapporterade kaptenen på Dux II att situationen började bli kritisk. Ymer satte då kurs mot Dux II för att bistå henne och var på några timmar framme. Den svårt nedisade Dux II rörde sig mycket otympligt i sjön med slagsida som tilltog. Eftersom stormen bara ökade i styrka och sjöarna vräkte över fartyget blev situationen synnerligen kritisk. Ymer lade sig i lovart så att haveristen skulle få lite lä och för att dämpa vågorna släppte man ut olja på vattnet. Besättningen fick då en chans att komma ut på däck och befria fartyget från den värsta isen. Ett i stort sett omöjligt och högst riskabelt arbete.

Ymers befälhavare ville gå med Dux II i lä in mot en skyddad plats närmre land, men det vågade man inte då fartyget för varje minut hotade att gå runt om man ändrade kurs och då få in sjön från ena långsidan.

Läget var nu sådant att befälhavaren på Ymer beslutade sig för att ta ombord männen från Dux II. Genast startade ett febrilt räddningsarbete. Ymer gick upp i vind och från 20 meters håll sköt man



Ymer i hamn starkt nedisad

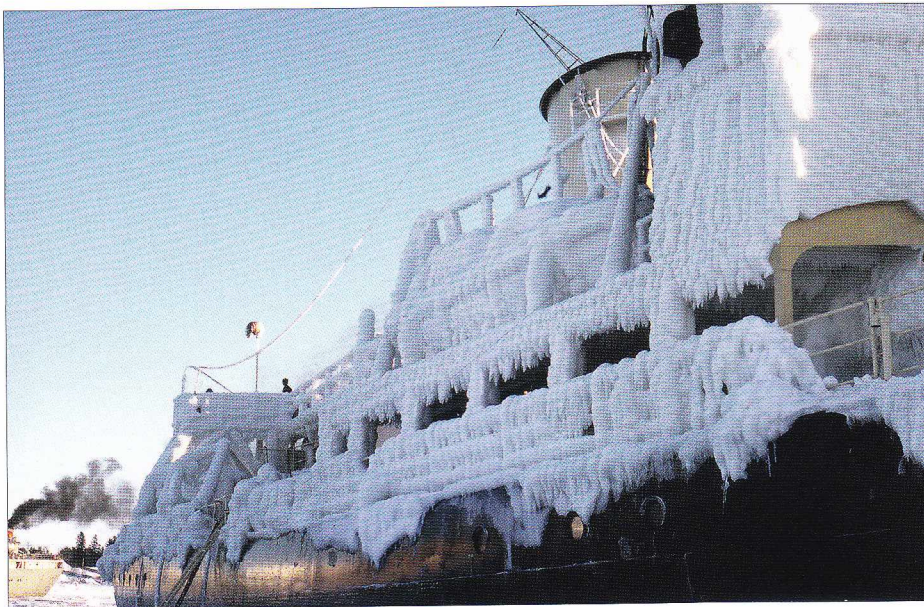
Statsisbrytaren Ymer kom nedisad och med delvis sönderslagen inredning in till Hudiksvall på tisdagen efter hårt bärgningsarbete vid överisade Dux II av Smögen.

På förmiddagen hade den i dygnen fyllts med ständig israsande storm räddat besättningen på Dux II som då hackning i ett fartyg som hotade dras ner i djupet. En flotte sattes över och på tade dras ner i djupet. En halvtimme hade alla förts över från Dux II där storm-

— Nedisningen var svårast, säger Ymers befälhavare, kapten H. Nilsson.



Lugnet efter stormen.



Mycket arbete att avisa Ymer.

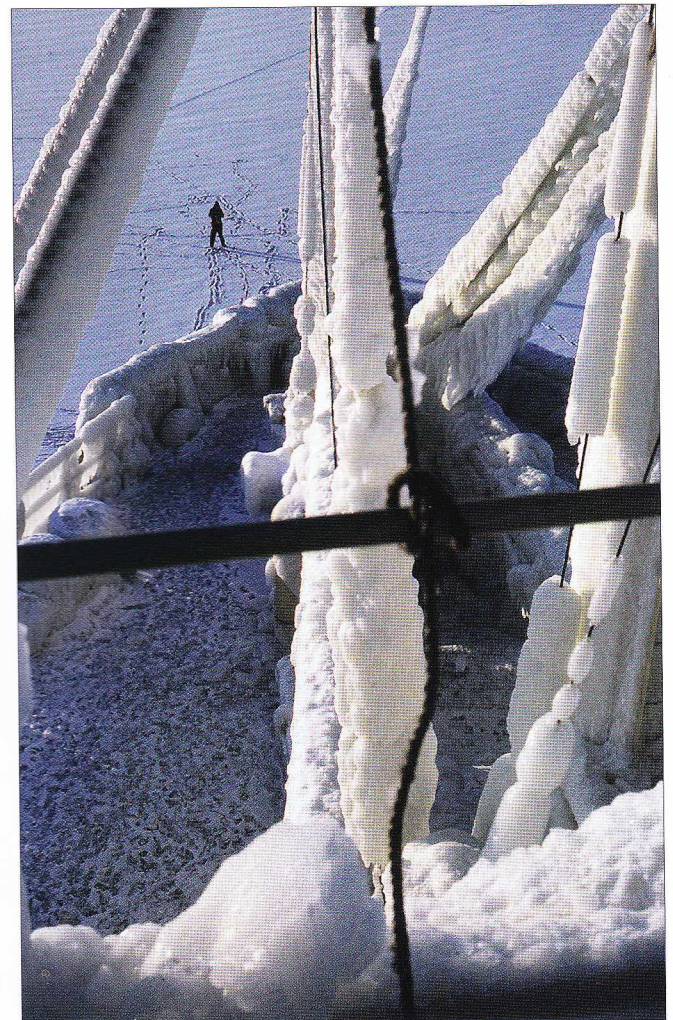
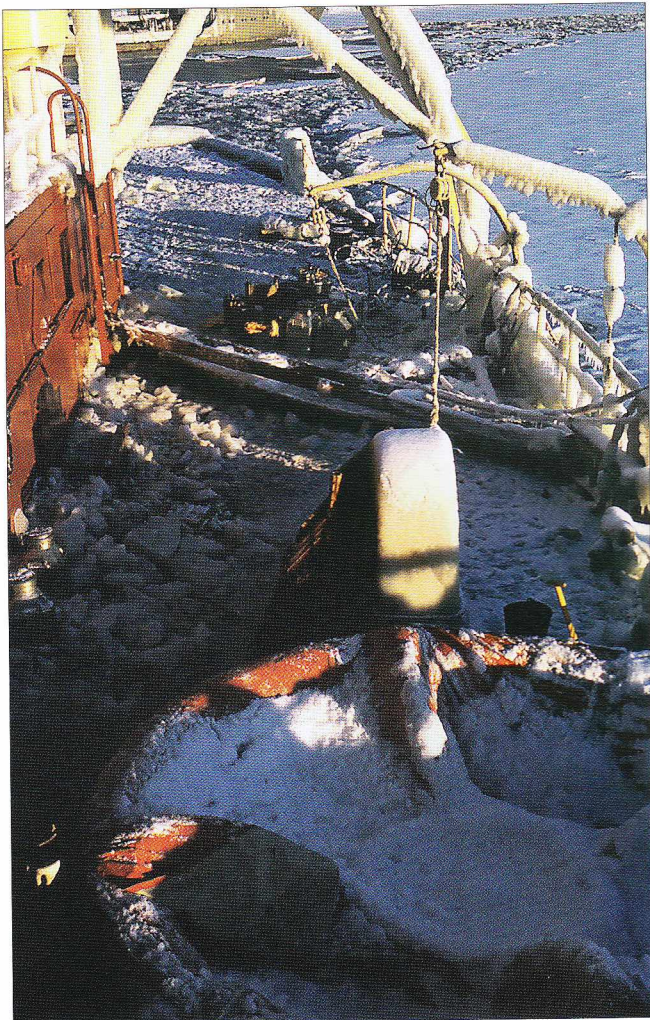
flera skott med livlina men lyckades inte få över den. Vid ett tillfälle törnade Ymer emot Dux II så isen flög iväg från den nedisade båten. Berättar Törje Pettersson. Då vädret dessutom en smula förändrades till det bättre beslöts att uppskjuta försöket till påföljande morgon. Under hela natten

låg Ymer strax intill Dux II för att snabbt kunna ingripa om något skulle hända.

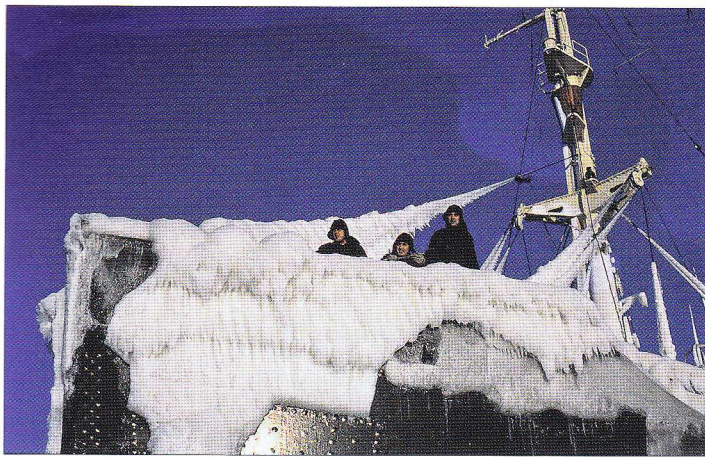
I gryningen påföljande dag den 15 januari gjordes försöket om och man träffade med första skottet rätt på Dux II, där besättningen kunde hala över gummiflotten från Ymer. Tre av besättningsmännen

klamrade sig fast på flotten varefter den drogs över till Ymer ideligen överspolad av sjöarna. På den andra flotten togs de fyra resterande av besättningen med kapten Knut Johansson, som endast hade fått med sig skeppspapperen från hans fartyg. Hela räddningsaktionen som förlöpte planenligt tog knappt 40 minuter innan besättningen var ombord på Ymer. Trots hög sjögång och sträng kyla lyckades Ymers besättning rädda männen på Dux II, vilket får anses vara ett mycket gott sjömanskap och en bragd under de svåra förhållanden som rådde. Under operationen lossade en gummiflotte ombord på Ymer och utlöstes på däck. Där stod Törje Pettersson men klarade sig utan skador.

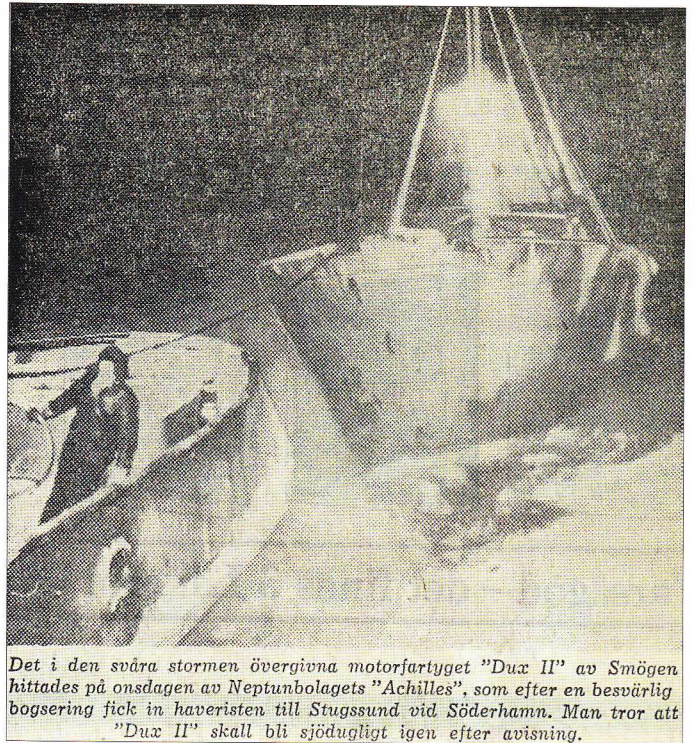
”Det var efter moget övervägande som vi lämnade vårt fartyg Dux II, berättade dess kapten Knut Johansson från Göteborg, vilken tillsammans med styrman J.O. Larsson, Öckerö är delägare i fartyget. Hon hotade dock att gå runt med oss alla ombord och då stormen uppmättes till ca 25 sekundmeter, inte tycktes bedarra och ispanaret på fartyget bara ökade för varje väg som slog över, fanns ingen annan utväg. Det kändes svårt att överge henne. Och någon chans att få denna präktiga skuta tillbaka finns inte.



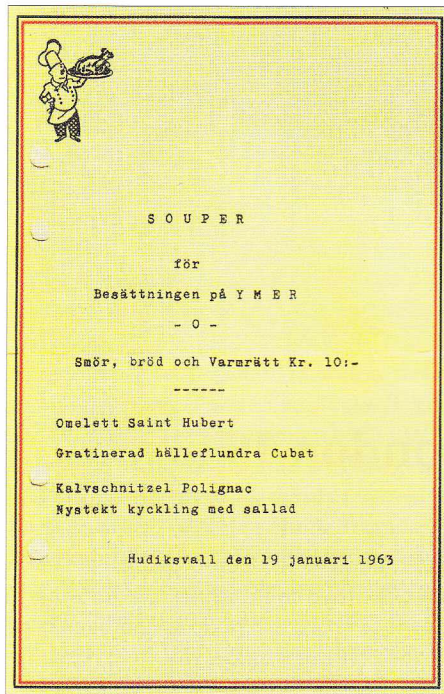
Ymer i Hudiksvall den 16 januari 1963. T o flotten som utlöstes av stormen.



Besättningen hade ett hårt jobb med att befria Ymer från isen.



Det i den svåra stormen övergivna motorfartyget "Dux II" av Smögen hittades på onsdagen av Neptunbolagets "Achilles", som efter en besvärlig bogsering fick in haveristen till Stugsund vid Söderhamn. Man tror att "Dux II" skall bli sjödugligt igen efter avisning.



Souper för Ymers besättning.

Det var kapten Johansson övertygad om. Hon ligger väl nu någonstans på sjöbotten söder om Finngrundet, sade han."

Mot Hudiksvall

Ymer satte kurs mot Hudiksvall, där hon på tisdagskvällen dök upp i mörkret och snötjockan på Hudiksvallsfjärden, för att lägga till vid oljehamnen. Nu väntade ett dygns andrum samt att få bort all isen som tyngde henne, innan det åter var dags att ta nya tag med Bottenhavsisarerna. Hela fartyget var täckt med mängder av is och de i vanliga fall tumstjocka stagen hade vuxit till flera decimeter grova isstänger långt upp mot masttopparna. De räddade från Dux II inkvarterades på Stadshotellet där de fick sova ut.

Hela Ymers besättning bjöds av kommunen på en subventionerad middag på stadshotellet för deras insats med rädd-

ningen av Dux II:s besättning.

Ymers maskineri ansträngdes hårt under stormdygnen. På väg in till Hudiksvall inträffade en explosion i maskinrummet varvid två män skadades. Att Ymer verkligen var ute i ovanligt hårt väder förstår man av maskinchefen Folke Pettersson, Stockholm som var veteran ombord. Han var med redan 1936 och har gjort tolv säsonger på isbrytaren sa: "Det här är det värsta jag varit med om under min tid på Ymer."

Filmrulle förstörd

Törje Petersson som var en flitig fotograf tog många foton under sin tjänstgöring på Ymer. Befälhavaren Henry Nilsson gav order till Törje att fotografera under hela räddningsaktionen. Detta gjorde Törje, som hade färgdiafilm i kameran, och han tog hela rullen med 36 bilder. Denna film beslagtogs polisen för att användas vid sjöförklaringen. Man lämnade in filmen och den som framkallade den använde fel framkallningsvätska så hela filmen blev totalförstörd. Helt otroligt att man kan göra en sådan total miss vid framkallningen med en så viktig film! Färgbilderna i artikeln tog Törje dagen efter man kommit till Hudiksvall.

Dux II hittad

Så illa som kapten Johansson på Dux II trodde att hon skulle ha förlit var det inte utan Dux II höll sig flytande och hittades av Neptunbolagets bärgningsbåt Achilles femton distansminuter sydost Storjungfrun. I öppen sjö och under svår sjöhävning

lyckades styrmannen på Achilles, Atle Lindberg och matrosen Erling Sjöberg, göra ett vågat hopp från Achilles över till den drivande haveristen. De lyckades sedan göra fast en tross så man kunde börja den spännande bogseringen till närmaste hamn som var Stugsund.

Fartygets kapten och styrman stod och mötte vid kajen i Stugsund, när Achilles kom in med Dux II. De båda redarna var överens om att detta var mer än de vågat hoppas på att få se sitt fartyg igen.

Medalj för räddningen av besättning

I mitten av februari hade Ymer anlöpt Galärvarvet i Stockholm för reparationer och översyn. På söndagen den 17 februari tilldelades Ymers besättning medalj för bärgningen av befäl och manskap på Dux II vid Grundkallen den 16 januari. Hela besättningen var uppställd på Ymers halvdäck då Roslagens sjöfartsminnesförningsmedalj överlämnades till kapten Henry Nilsson och isbrytarens besättning. Kommendörkapten Sjö Dahl talade till besättningen i berömande ordalag och tackade för de goda insatserna för sjöfarten under den rådande hårda isvintern. Han värderade högt det goda sjömanskap som hade visats under den räddningsbragd man utfört. ☸

Källor:

Törje Pettersson, matros på Ymer
Dagstidningar januari-februari 1963
Isbrytare, av Staffan Fischerström



En tidig bild på *Pacific*, förmodligen i en norrländsk hamn. Från Sjöfartsmuseet i Göteborg.

En jullunch ombord på *Pacific* i London 1943

Kjell A. Axelson

Nedanstående skrev båtologen Kjell A. Axelson, klubbens förste hedersmedlem, på ett handskrivet brevpapper 1974. Brevet följde med när Klubb Maritim - Göteborg köpte Calle Nyströms negativsamling 1994. Vi tycker det som Kjell skrivit är intressant och låter nu läsekretsen ta del av brevet.

Kjell avled den 31 januari 1993 i en ålder av 95 år. Han var nestorn i Klubb Maritim och var en flitig skribent under Kajutlampan i *Svensk Sjöfarts Tidning*. Kjell var en mycket kunnig båtolog och delade gärna med sig av sina kunskaper. Vid ett besök hos Kjell i Rouen 1976 hade jag nöjet att få ta del av hans kunskaper samt överväldigande generositet och gästfrihet.

Bertil Söderberg

En novemberdag 1974 fick jag en inbjudan att tillsammans med några franska ship-lovers närvara vid en liten Bierabend hos befälhavaren, kapten Herold, på ett västtyskt motorfartyg. Och det var inte "vilket fartyg som helst" – det hade en gång i tiden varit ett av Rederi AB Nordstjernans linjefartyg och kunde året 1974 fira sitt 60-årsjubileum. Därmed har naturligtvis de flesta av läsarna redan gissat, att det rör sig om m/s *Nederland*, byggt för Johnson-linjen år 1914 som *Pacific*. Namnet *Nederland* lät för mina öron som om det kunde ha något samband med Holland (Nederländerna) men befälhavaren upplyste att *Nederland* var en förstad till Bremen.

För de som sett *Pacific* under dess tidiga år är det nu så gott som omöjligt att känna igen fartyget, vars såväl exteriör som inte-

riör helt förändrats. Hösten 1974 blev fartyget klassat för ytterligare 4 år, experter hade vid detta tillfälle uttryckt sin beundran för skrovets ännu efter 60 år utomordentligt



Kjell A. Axelson vid besök i Nakterhuset i Göteborg den 22 augusti 1978.

goda kondition; 22-mm plåtar var det ju på den tiden. Med undantag för smärre partier av back och poop är nämligen både sido- och bottenplåtarna de ursprungliga. *Pacific* byggdes som sagt 1914 av Burmesister & Wain i Köpenhamn som no. 5 i den sk *Suecia*-serien med varvets byggnadsnummer 297. De övriga i serien var *Suecia* (1912), *Pedro Christophersen* (1913), *K Gustaf Adolf & K Margareta* (1914), *SFr* (1915), *Valparaiso* (1917) och *Lima* (1918). *P* mätte 3731 brutto- och 2232 nettoton med en lastförmåga av 6550 tdw. Kölsträckningen ägde rum den 8 april 1914, sjösättningen den 24 oktober och leverans den 12 december samma år. Dopet förrättades av Etatsraadinde Dessau, maka till en av B&W:s direktörer; hon synes på bilden (som jag hittade i min "klippbok" från 1914) och till höger om henne, i hög hatt och paraply, står amiral Richelieu, varvets dåvarande styrelseordförande. Rederiet representerades av inspektör Kromnow och sekreterare Melin.

Tre tidsperioder

Att komma i kontakt med ett fartyg under tre olika tidsperioder med ca 25 års mellanrum hör väl inte precis till vanligheterna. Detta har dock hänt mig beträffande just

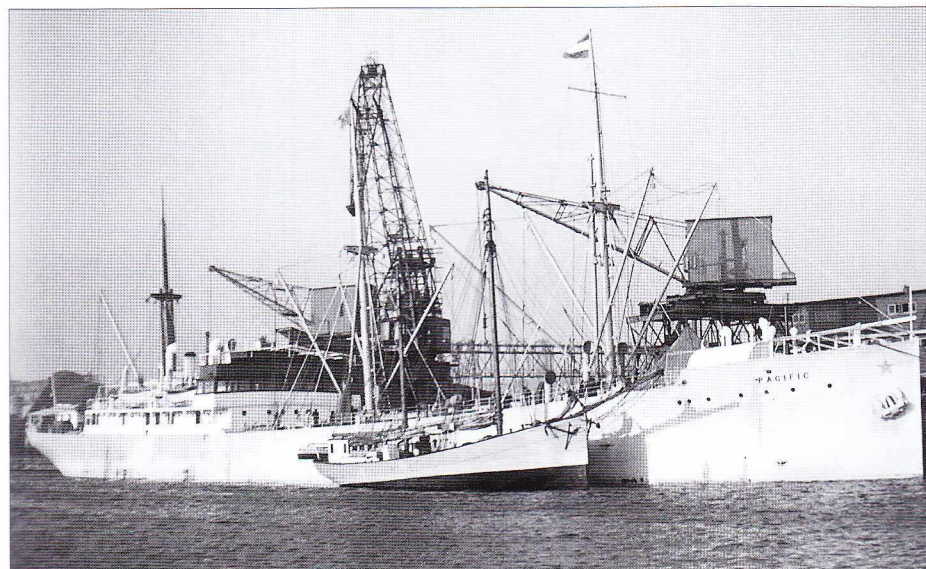
Pacific. Våren 1915 for jag över till Köpenhamn, för att hälsa på min några år yngre broder, som var förhyrd med **Pacific** som jungman. Hade då tillfälle bese fartyget som helt nytt. Jämnt 25 år senare hamnade **Pacific** utanför spärren. Jag tjänstgjorde då i London och kom att besöka **Pacific** under de fem krigsåren. Ytterligare ett kvarts sekel förgick, och under 1960- och 1970-talet har jag kunnat bese gamla f d **Pacific** under samtliga tre namn som hon haft under västtysk flagg.

Under våren och sommaren 1915 var **Pacific** i trafik mellan Sverige och Brasilien och förde bla hem stora kvantiteter av den eftertraktade varan kaffe sedan åtskilliga år. Men på hösten samma år blev destinationen nordamerikanska västkusten. Enligt ett vykort som min broder sände från Colon (Cristobal) anlände **Pacific** dit den 11 oktober 1915, men just någon dag innan hade det allvarliga Culebra Cut-raset inträffat, varigenom Panamakanalen temporärt blockerats för all trafik. Det blev sålunda att gå runt hela Sydamerika med ankomst till San Fransisco först i januari 1916, d v s ett par månader senare än beräknat. Till stor besvikelse för alla ombord, som hade bespetsat sig på att få se den stora världsutställningen i San Francisco, vilken tyvärr just hade stängt sina portar när **Pacific** anlände dit.

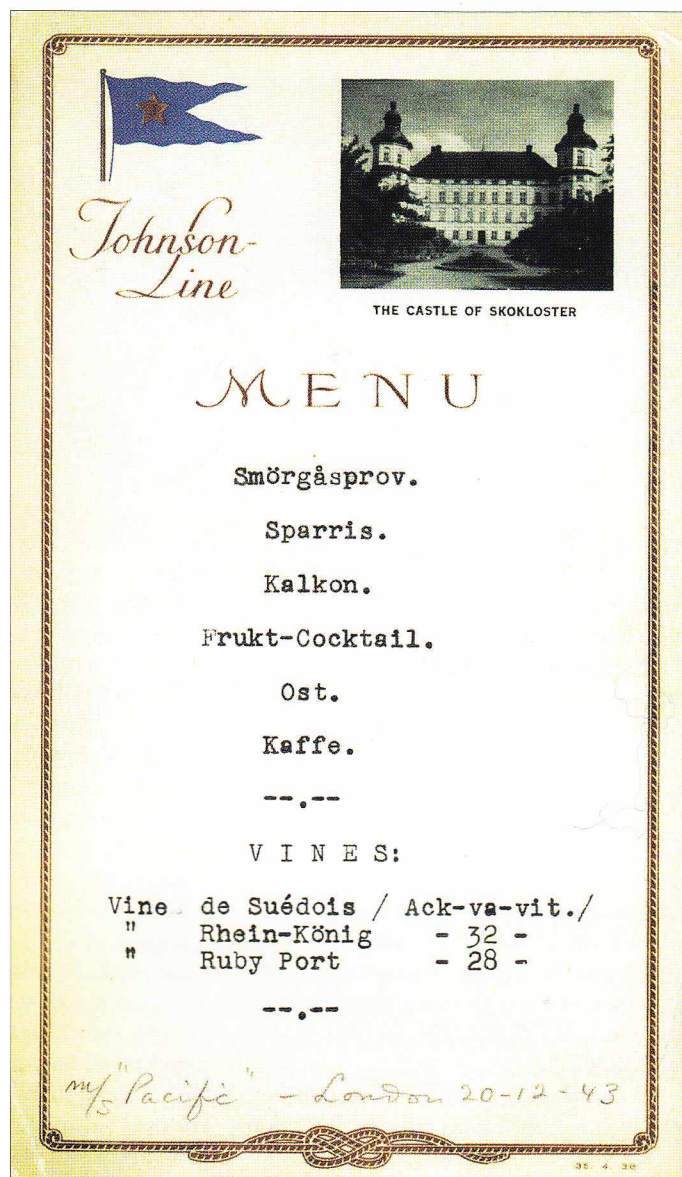
Pacific befann sig – som ovan nämnts – i april 1940 utanför spärren och var ett bland de ca 130 svenska fartyg som chartrades av brittiska Ministry of War Transport. Befälhavare under denna tid var bla sjökapten Seth Grönhagen, författare till den trevliga boken *Femtio år på salta hav* (1963). Jag bevarar ännu som en kär souvenir ett menykort från en jullunch ombord på **Pacific** den 20 december 1943 med Grönhagen som värd. Bland gästerna märktes bla den populära och matglade Prins Bertil och rederiets dåvarande shorecaptain och representant i London, den tyvärr helt nyligen (1974 red. anm.) bortgångne sjökaptenen Ragnar Snöbohm.

Efter att ha klarat sig igenom båda världskrigen lämnade **Pacific** den svenska handelsflottan år 1951 genom försäljning till Hugo Stinnes-koncernen i Hamburg, varvid namnet under västtysk flagg ändrades till **Ellen Hugo Stinnes**. Hon sysselsattes nu i allmän trampfart. År 1956 ombyggdes och moderniserades fartyget och dess lastkapacitet ökades därigenom till 6725 tdw.

Den 11 augusti 1961 anlände fartyget till Bremen för reparationer och ytterligare ombyggnad och kvarlåg ända till 1964. Nytt motor-maskineri om 3000 BHP installerades år 1963, varigenom farten ökades från 10 ½ till 13 knop. Under tiden råkade Hugo Stinnes-rederiet i svårigheter och äganderätten övergick till Atlas Werke A/G. År 1964 chartrades fartyget av H. M. Gehrekens i Hamburg, och namnändring skedde till **Steinweg**. Tonnagesiffrorna angavs



En bild tagen av Calle Nyström. Negativarkiv Klubb Maritim-Göteborg.



Menyn från jullunchen ombord på **Pacific** i London den 20 december 1943.

då till 4052 brutto, 2106 netto och 6569 tdw.

I april 1966 köptes fartyget tillbaka av Hugo Stinnes-rederiet och återfick namnet **Ellen Hugo Stinnes**.

År 1971 slutligen inköptes fartyget på auktion av Fried. Krupp G.m.b.H. i Bremen och omnamnades till **Nederland**. Hon går i trafik för Europa Afrika Linie i Bremen mellan Nordeuropa och Västafrika. I Europa anlöpes Hamburg, Bremen, Rotterdam, Antwerpen, Dunkerque och Rouen och i Afrika hamnar från Dakar i norr till Pointe Noire i söder.

Jag har inga anteckningar om de eventuella haverier som **Pacific** haft under sin långa existens.

Så långt Kjell A. Axelson.

Lite mer om Pacifics historia

Den 6 februari 1939 låg motorgaleasen **Anna** av Edshultshall vid Fosfatsfabrikens kaj i Landskrona. Hon blev då påseglad av **Pacific** och sjönk. Skulden till händel-



Ellen Hugo Stinnes som hon såg ut efter två ombyggnader.



sen var Pacifics och Annas ägare fick full ersättning av Rederi AB Nordstjernen. **Anna** kom således i Nordstjernans ägo, men såldes efter en kort tid till Johan Leonard i Landskrona, som lät reparera skutan och satte henne i fart för sitt bolag AB J.Leonards Rederi & Skeppsmäkleri.

Från Gert-Owe Eriksson har jag fått följande om **Pacific** under krigsåren.

”Det här med krigskonvojerna är en alldeles speciell djungel att röja i. Det är lätt att det blir fel, men nu har jag åtminstone försökt och fått fram följande:

Gällande tiden runt årsskiftet 1943/1944 ingick så vitt jag vet Pacific i följande konvojer, stora som små i ospecificerad ordning: ONS 27, FN 1229, FS 1293, SC 147 samt WN 513.

SC 147 avgick Halifax 19 november, 1943 och ankom Liverpool-distriktet den 4 december. Ett 50-tal fartyg ingick i konvojen och enligt uppgift var sammanlagt 20 eskortfartyg i olika omfattningar och tidsperioder engagerade i eskorteringen. **Pacific** hade last för huvudsakligen London. Hon gick med största sannolikhet inte

ända ner till Liverpool, utan var med och singlades upp i norra Skottland – i väntan på – eller övergick till – WN 513.

Denna konvoj Lämnade Loch Ewe den 4 december 1943 och ankom Methil (Skottland, Firth of Forths norra sida) den 6 december. Konvojen bestod av ett 20-tal fartyg utan eskort. Dagen därpå den 7 december avgick man i en ny konvoj FS 1293 och ankom Southend den 9 december, ingen eskort. Med Southend avses i regel inloppet till London m fl hamnar.

I London blev **Pacific** liggandes till den 7 januari 1944 då hon avgick till Methil i konvoj 1229 utan eskort. Sedan bar det av västerut i konvoj ONS 27 och anlände Halifax den 31 januari 1944. I konvojen ingick ett 40-tal fartyg, men flera nödgades återgå bland dem **Canada**. Även **Sydland** var med i konvojen med destination New York. Inga förluster i dessa konvojer som **Pacific** seglade i.”

Under uppehållet i London deltog således Kjell A. Axelson i den jullunch som kapten Seth Grönhagen bjöd på. Se bifogade meny på föregående sida.

Tiden från 1971

Under året gick rederiet i konkurs och i juli såldes hon på auktion till Fried. Krupp GmbH i Bremen. Nytt namn blev **Nederland**. Sedan 1974 anges ägarna vara Atlas MaK Maschinenbau GmbH, Bremen. I maj 1978 såldes hon till Ensenada Armadora SA, Panama. Nytt namn blev **Castos**. Under detta namn avgick hon Hamburg den 6 maj. Den 18 mars 1979 ankom hon Calcutta för komplettering av lasten med gods till Colombo. I juni samma år blev hon belagd med kvarstad på begäran av en av lastägarna. Lasten lossades och **Castos** kom troligen inte mer i fart. I november 1980 meddelades att hon gått till upphuggning i Calcutta.

Pacific blev det sista fartyget i den sk Sueciaserien.

Således kan konstateras att det var mycket bra fartyg som byggdes på B&W. **Pacific** blev 66 år vilket borde ge en tätplats i tabellen över de svenska oceangående motorlastfartygen.

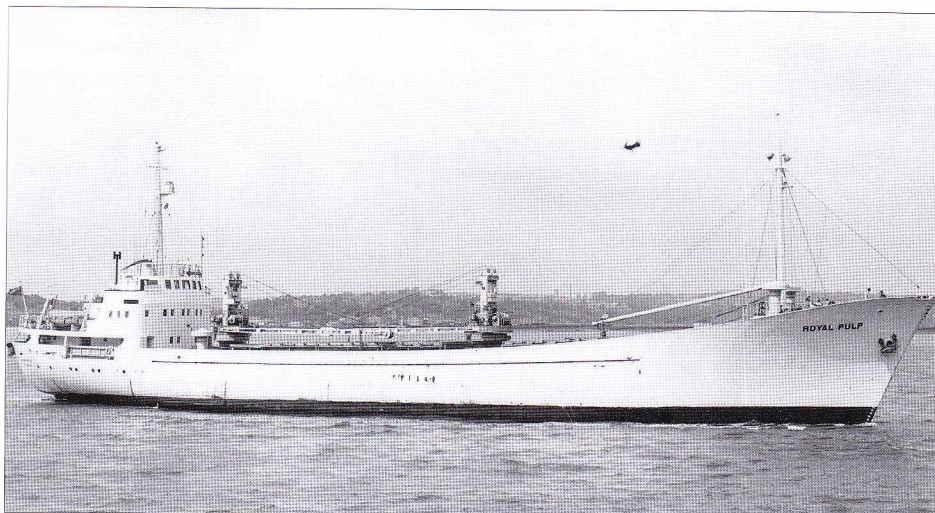
Bertil Söderberg



Castos var Pacifics sista namn.



Målning av **Pacific**; Gust Malmjö. Arkibild Sjöfartsmuseet i Göteborg.



Byggd 1957 av Gävle Varv AB, Gävle
nb 97

1 145 tdw, 499 brt, 290 nrt

Längd 69,77, bredd 10,83, djupgående
3,66 m

Reg-nr 9787/SHDZ IMO 5301368

Maskineri 12-cyl Davey, Paxman & Co
diesel, 1007 kW.

Fart 12,5 knop

Royal Paper var det tredje systerfartyget som Gävle Varv levererade till Statens Skogsindustrier. Foto ur Åke Alkvists samlingar, KM-G.

59 Royal Paper/Stena Paper 1957–1970

Fartyget var det tredje i en serie om fyra som Statens Skogsindustrier beställde vid Gävle Varv. Hon levererades den 28 oktober 1957 och fick Stockholm som hemort. Hon sattes genast i trafik mellan Östersjön och England/Kontinenten.

1968, den 31 oktober, såldes hon för 1 075 000 kronor till Stena AB i Göteborg och fick namnet ändrat till **Stena Paper**.

1970, den 18 juni, såldes hon för 1 325 000 kronor till Saimaan Kanavalaivat OY i Helsingfors där hon fick namnet **Pälli**.

1974, den 24 september avyttrades fartyget till T A Tsourinakis i Piraeus vars företag Fairlead Enterprise (Maritime) SA registrerade henne på Horseshoe Bay Shipping Co Ltd i Panama. Själva fartyget döptes om till **Costis Taf**.

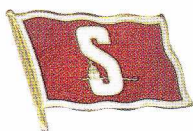
1976, den 21 november, kolliderade fartyget utanför Korintka-

nalen med bulkfartyget **Mini Lord** som just lämnat kanalen och var på en resa med järnmalm mellan Trieste och Tartous. **Mini Lord** gick snabbt till botten varvid hela besättningen, åtta man, omkom. Skadorna på **Costis Taf** blev inte värre än hon kunde hålla sig flytande och ta sig i hamn för reparation.

1979, i april, döptes hon om till **Dover**. Första positionsangivelse är ankom Toulon den 16 april från Milos.

1979, den 27 juni, fick fartyget brand ombord efter en maskinrumsexplosion då det befann sig utanför Canea på Kreta. Hon var vid tillfället på resa mellan Iraklion och Marseille. Den 28 juni kunde hon bogseras in till Canea där hon kondemnerades.

1982. Vraket skrotades i Perama.



Fartyget var Stenabåt under en kort period. Här ligger hon vid Gullbergskajen i Göteborg fotograferad av Göran Ohlsson.

Byggd 1957 av Husumer Schiffswerft,
Husum, Västtyskland, nb 1113

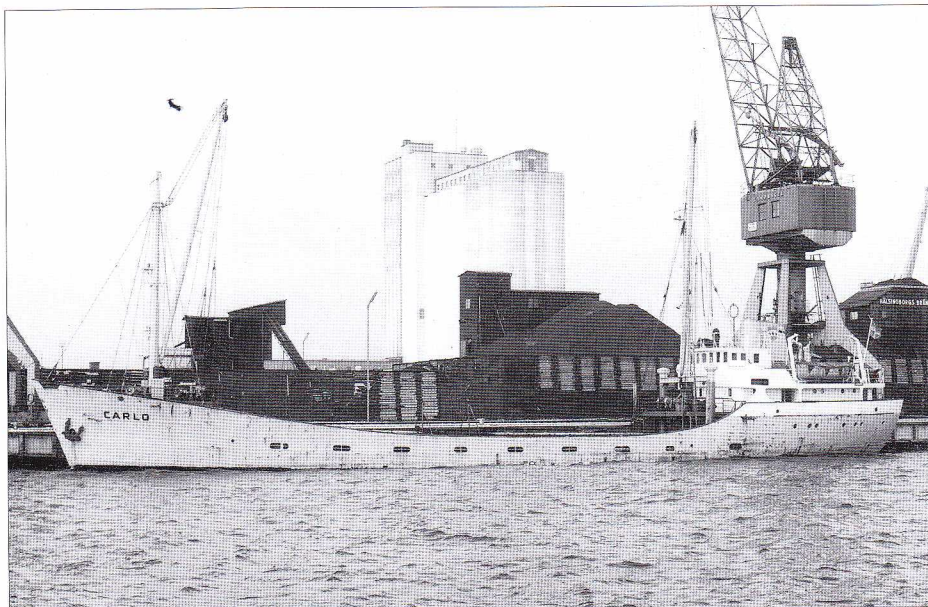
880 tdw, 499 brt, 305 nrt

Längd 55,11, bredd 9,94, djupgående
3,60 m

Reg-nr 9807/SHDX

Maskineri 6-cyl M.W.M. 800 eff hk

Fart 10,5 knop



Carlo på besök i Helsingborg fotograferad av Bertil Zandelin.

60 Carlo 1958–1965

Hon sjösattes den 10 augusti 1957 och döptes döpt av fru Tora Möller, maka till direktör Eric Möller, till **Carlo** efter företagets grundare Carl O. Johansson. Leveransen ägde rum den 3 januari 1958. Jungfruturen gick mellan Holmsund och London med trä. Hon sysselsattes sedan hela sin svenska tid i östersjö- och nord-sjöfart.

Carlo var det tionde och sista fartyget i rederiets historia. Bolaget avvecklades i samband med **Carlo**s försäljning 1965. Det hade då varit verksamt sedan 1933, alltså i 32 år.

1965, den 11 januari, såldes hon för 1 250 000 kronor till Skips

A/S Ingse i Bergen bakom vilket bolag dolde sig herrar Reidar Björk, Wollert Hvide och Tore R. Stensaker. Fartyget övertogs i Helsingborg och avgick därifrån den 20 januari med namnet **Ingse**. Hon sattes nu i trafik huvudsakligen mellan England och Norge.

1965, den 26 oktober, grundstötte hon på Langholmen vid Klepp fyrlykt på Bokn i Stavangerfjordens mynning på en resa i ballast mellan Sandnes och Kopervik. Besättningen gick i livbåten och kunde räddas samtliga. Den 28 oktober bröts **Ingse** i två delar och försvann i djupet.

61 Ofelia 1958–1962

Byggd 1958 av Sölvesborgs Varv AB,
Sölvesborg, nb 49

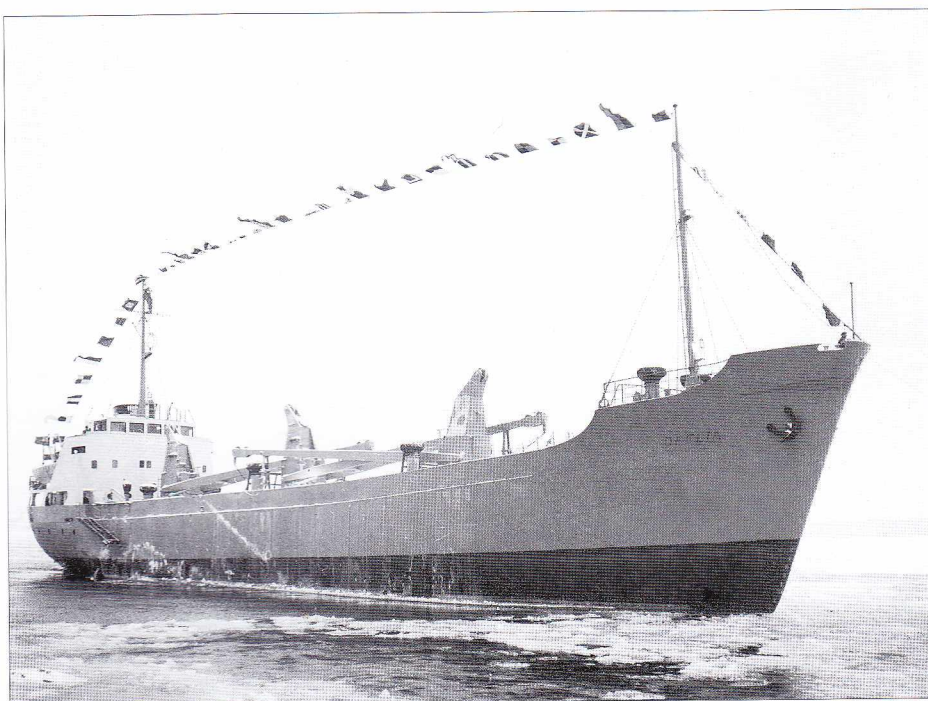
1 055 tdw, 499 brt, 243 nrt

Längd 62,48, bredd 10,02, djupgående
3,79 m

Reg-nr 9810/SHFP

Maskineri 8-cyl Alpha diesel, 900 eff hk

Fart 12 knop



Ofelia levererades en mulen januaridag. Foto Svensk Sjöfarts Tidning.

Ofelia var först ut i en serie om tre paragraffartyg som Rederi AB Svenska Lloyd, Göteborg beställt hos Sölvesborgs Varv. Fartygstypen var en vidareutveckling av Shakespire-serien som rederiet byggt vid Uddevallavarvet 1955. Fartyget kölsträcktes den 12 januari 1957 och sjösattes den 25 september och fick sitt namn av fru Ingrid Wiberg, maka till styrelseledamoten, advokat Stig Wiberg. Leveransen ägde rum den 9 januari 1958 nästan på dagen ett år efter kölsträckningen.

Fartyget sattes in på Svenska Lloyds linjer på Newcastle, Leith och Liverpool. Hon väckte stor beundran när hon för första gången besökte Liverpool och man uppmärksammade särskilt den snabbhet som fartyget hade vid lossning och lastning. Hon lossade 170 ton och lastade 600 ton på sammanlagt 1 ½ arbetsdag och med endast fyra övertidstimmar. I samband med detta publicerade *Svensk Sjöfarts Tidning* följande betraktelse:

Från styckegodsplockning till enhetslaster

I stället för styckehantering av styckegodset och ett långsamt manuellt stuvningsförfarande ombord, borde lasten i förväg iordningsställda stuvningsenheter lyftas från kajen och sänkas rakt ned på de platser varje enhet skulle ha under resan. Detta förutsatte emellertid tekniska och organisatoriska studier och problemlösningar både när det gällde fartygen, lastenheternas utformning, arbetsförloppet och (efter hand i växande utsträckning) samarbete med lastintressenterna.

Med förliga sling och färdiglastade pallar stod det klart att tidsmomentet för lasthanteringen skulle kunna nedbringas avsevärt, men en fråga som till en början vållade tveksamhet var om denna tidsvinst skulle uppväga den ofrånkomliga kubikförlusten vid pallad last.

Efter omfattande teoretiskt och praktiskt förberedelsearbete satte man försöksvis igång med de nya Shakespear-fartygen och bedömde på grundval av de första proven att en fullskaledrift skulle kunna löna sig. Första steget på denna väg togs med Svenska Lloyds **Celia**, som hösten 1956 sattes in på Newcastle-linjen, och nu fick man omgående besked om hur riktig den väg var som man slagit in på. **Celia** klarade av resetriangeln Göteborg–Leith–Newcastle inom loppet av en vecka, inklusive lastning och lossning. En vecka var den tid de gamla Nordsjöbåtarna normalt tillbringade liggande i en enda hamn.

Tre för systemet specialkonstruerade fartyg på omkring 1 000 ton dw beställdes vid Sölvesborgs Varv (**Ofelia**, **Valeria** och **Octavia**) och den nya lasthanteringsmetoden, i vars mönster nu ingick truckar iland och ombord, infördes på samtliga Englandslinjer, utom på Londonlinjen. De nya fartygen kunde lasta 25 ton per timma mot tidigare 10 ton och full last kunde lossas och lastas på en och en halv dag, vilket möjliggjorde en rundtur i veckan. Kubikförlusten på grund av pallarna liksom kostnaderna för sling och annan specialutrustning visade sig vida uppvägas av tidsvinsten.

En annan aspekt av utvecklingen inriktades på en synkronisering med landförloppet. Nordsjösystemet bestod inte endast av en ny fartygstyp och ett nytt lasthanteringsförlopp med tillhörande specialutrustning. Dess smidiga funktion krävde också en intim och förståelsefull medverkan från exportörer, importörer och åkerier. Sjötransporten fick inte längre utgöra en mer eller mindre fristående funktion. Den måste länkas ihop med och i möjligaste mån bli en skarvfri del av hela transportförloppet över land och vatten. Bildligt talat skulle avsändaren packa sitt paket och lämna det ifrån sig vid sin dörr och mottagaren skulle stå på sin trappa och ta emot det och packa upp det. Svenska Lloyd tog till sin uppgift att på allt sätt uppmuntra till och medverka vid smidandet av den länk för länk sammanhängande transportkedjan.

Så blev begreppet integrerande transporter ännu ett slagord

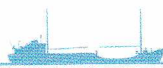
i den internationella debatten och kom att runt om i världen prägla utvecklingssträvandena i linjefarten under 1960-talet. Som allting nytt möttes det nya systemet under sin inkörningstid av skepsis på vissa håll. Hamnarbetarna i en del hamnar såg med onda aningar hur snabbt lastning och lossning gick och trodde sig hotade av arbetslöshet. Myndigheterna här och var lyfte på ögonbrynen inför önskemålet om snabbare och enklare genomslussning i de byråkratiska kanakerna och undrade vad brådskan gällde. Efter hand jämnades dock vägen ut mer och mer.

Emellertid mötte man även på ett tidigt stadium förståelsefull och bredvillig samverkan från vissa företrädare för den förkättrade byråkratin. Vid förhandlingar med Tullverket i Göteborg nåddes exempelvis en utomordentligt värdefull överenskommelse, som i korta ordalag innebar att Tullen inte tog det enhetslastande importgodset i besittning, utan det förblev i rederiets vård tills det efter Tullens medgivande utlämnades direkt till mottagaren. Förtullning, efter anmälan från rederiet, skedde på dokumentbasis med stickprov som komplettering. Proceduren förutsatte ömsesidigt förtroende mellan parterna men tjänar i sin förenkling både tullens, rederiets och varuägarens intressen.

1962, den 30 januari strandade **Ofelia** klockan 0240 vid Little Minch i närheten av ön Fladdachuan utanför Skottlands nordvästkust. Vid olyckstillfället rådde regntjocka och dålig sikt. Fartyget blev stående fast med lätt slagsida. Besättningen övergav fartyget efter några timmar och fördes välbehållna till Stornoway. Vid ebb ökade slagsidan till 20 grader och senare bröts fartyget totalt ner av sjön och blev vrak. Besättningen bestod av 15 personer.



Lossning av **Ofelia** i Göteborg. Säckarna har placerats på pallar i Liverpool och hanteras inte förrän mottagarna avhämtar dem. Ur årsskriften *Lloydaren*.



Byggd 1958 av Gävle Varv AB, Gävle, nb 98

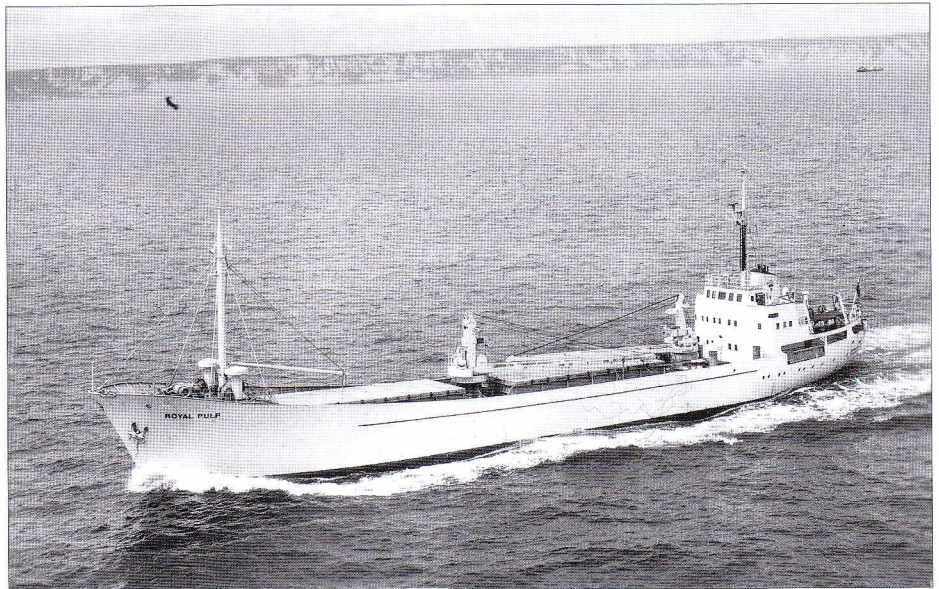
1 145 tdw, 499 brt, 290 nrt

Längd 69,77, bredd 10,83, djupgående 3,66 m

Reg-nr 9813/SHFZ IMO 5301370

Maskin 12.cyl Davey, Paxman & Co diesel typ 12YLCM, 1076 kW

Fart 12,5 knop



Royal Pulp på väg genom Engelska kanalen. Foto Skyfotos.

62 Royal Pulp/Fenix 1958–1974

Royal Pulp kunde levereras den 17 januari 1958 till sin beställare Statens Skogsindustrier AB i Stockholm. Hon var det fjärde och sista systerfartyget som byggdes för svensk räkning. Det byggdes också ett systerfartyg för skotsk räkning, **Lanrick** av Leith, som levererades i juli 1957. De svenska fartyget sysselsattes mest i fart mellan Sverige och England/Kontinenten men gick även vintertid i trafik på Medelhavet.

Då fartyget befann sig på en resa mellan Kristinehamn och Barcelona fick hon den 14 januari 1963 eld ombord då hon befann sig i Engelska kanalen. Besättningen övergav fartyget och togs välbehållen upp av den franska trålaren **Gloire à Dieu**. **Royal**

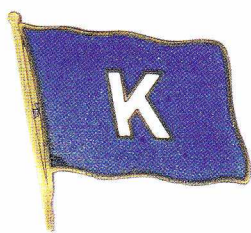
Pulp lämnades drivande 10 nautiska mil N Kanalöarna. Hon kunde senare bogseras till Cherbourg och anlände dit den 15 januari. Sedan lasten lossats bogserades hon i början av februari till Rotterdam.

I hård konkurrens med varv från kontinenten tog Eriksbergs mek Verkstad hem ordern om istandsättning av fartyget. Hon bogserades från Rotterdam den 21 februari av bogserbåten **Nordzee** men måste gå in till Skagen i Danmark den 25 februari på grund av de svåra isförhållandena. Först den 17 mars anlände ekipaget till Göteborg.

Det var ett så gott som nytt fartyg som lämnade varvet de första



Royal Pulp var praktiskt taget ett nytt fartyg efter reparationen på Eriksberg. Foto den 13 juni 1963 från EMV.



Som Göteborgsbåten *Fenix* fick hon gråmålat skrov. Foto J.C. Lund.

dagarna i juni och återinsattes i trafik.

1970, den 20 januari, såldes hon för 1 150 000 kronor till Rederi AB Eyrstrasalt (Lennart Kihlberg) i Göteborg och fick namnet **Fenix**, kanske inspirerat av fågeln Fenix som uppstod ur askan.

1972, den 24 april, såldes fartyget vidare till Flatvarp och familjen Olsson med Curt som huvudredare och med Egon, Tommy och Tord som delägare av var sin ¼-del. Namnet behöll man.

1974, den 16 maj, anmäldes att fartyget sålts till Michele Mazzella i Neapel för 1 450 000 kronor. Hon avgick med namnet **Fenix** från Umeå den 27 maj destinerad till Alger.

1975 såldes hon till Italcattle SpA (Pietro Lofaro) i Neapel och byggdes om till livestock carrier (kreatursfartyg).

1978 överfördes hon på Soc Importazione Bestiame Allevamento di Balzarini Corvo & Co (SIBA) i Bari och fick hemort där.

1988, den 4 oktober, registrerades fartyget på Malta med samma ägare och fick Valletta som hemort. Nu ändrades fartygets namn till **El Toro** (tjuren). Hon avseglade från Trieste den 8 oktober.

1990, juni, såldes hon till Georgios S Daifas Shipping Co Ltd i Piraeus men registrerades på El Tore Shipping Co Ltd, Valletta.

1995, den 14 augusti, avyttrades fartyget till den sudanesiska staten i Port Sudan och fick namnet **Eddeain**. Hon övertogs i Djibouti.

2009. Är enligt Lloyds, fortfarande i fart. Senast kända position är avgick Berbara, Somalia den 14 april 2004 till Mokha, Yemen.

63 Kalmarsund X/Madzy 1958–1974

Byggd 1958 av Kalmar Varv AB, Kalmar, nb 390

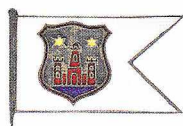
885 tdw, 499 brt, 272 nrt

Längd 52,47, bredd 9,52, djupgående 3,84 m

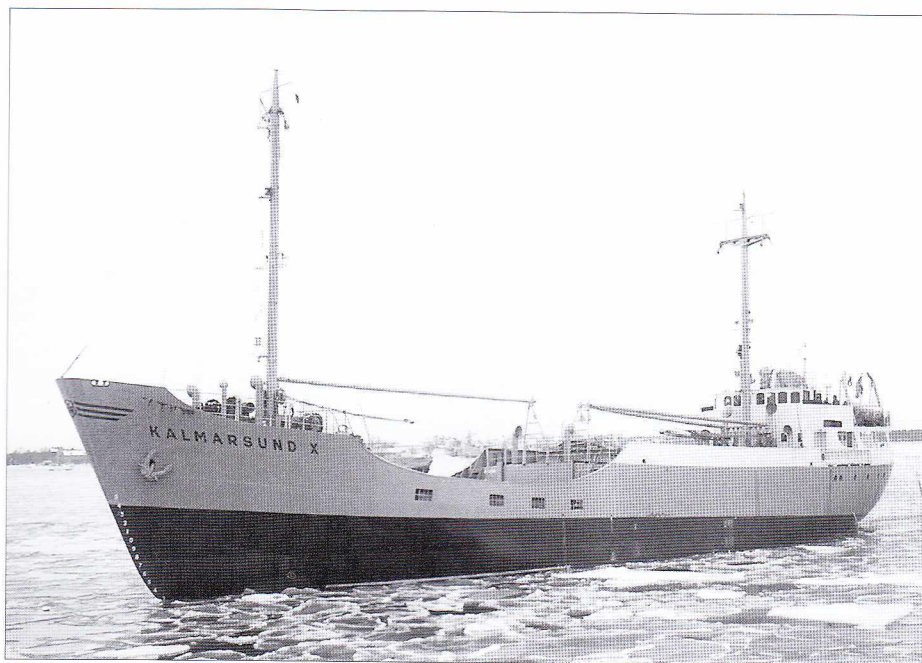
Reg-nr 9817/SHFL IMO 5180374

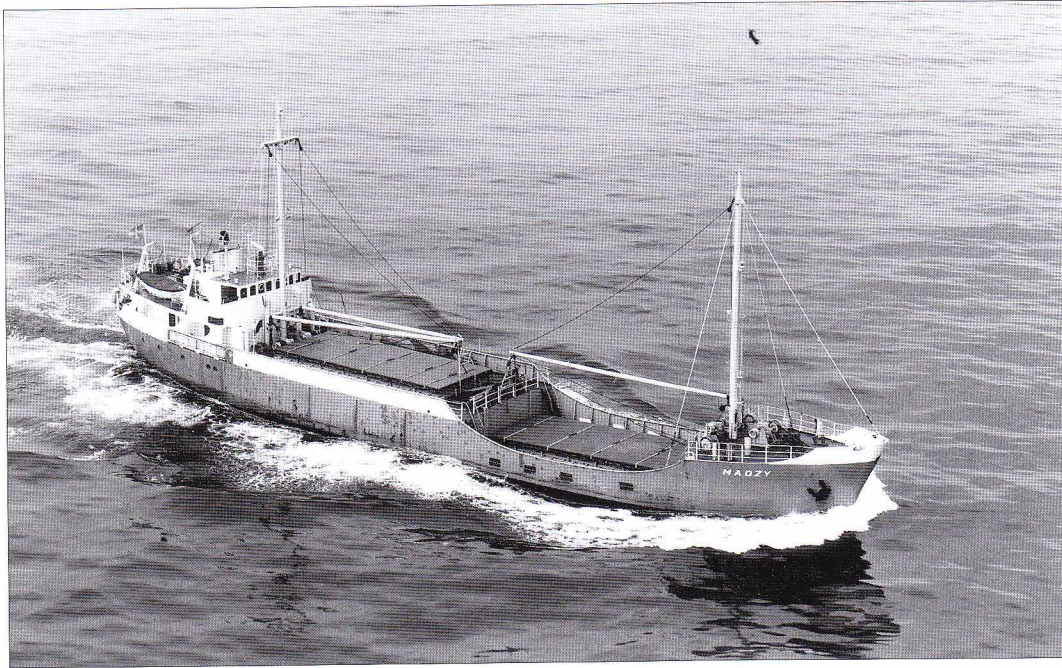
Maskin 8-cyl Klöckner-Humboldt-Deutz diesel, 515 kW.

Fart 11,5 knop



Kalmarsund X bland isflaken i Kalmar. Foto från Kalmar sjöfartsmuseum.





Madzy gick i fart för sitt Donsö-rederi några år innan hon byggdes om.

Fartyget byggdes för varvets ägare, Ångbåts AB Kalmarsund, Kalmar med namnet **Kalmarsund X**. Leveransen ägde rum den 22 januari 1958.

1965, den 10 maj, såldes hon till ett partrederi på Donsö med vadbindare Karl Patrik Lorentsson som huvudredare och med Martin Lorentsson, Bengt Arne Lorensen, Lars Ove Lorensen, Sture Lorensen och Martin Lorensen med 1/6 var varvid namnet ändrades till **Madzy**. Priset var 1 275 000 kronor. Fartyget gick mest i trafik från Norrland och Mälaren till olika hamnar vid Nord- och Östersjön. Förtroendemäklare var firman Lofstrand & Brown i Stockholm.

1970 förlängdes hon med 8,65 meter och shelterdäckades vid Falkenbergs Varv varvid dödvikten ökade till 1200 ton. Vid förlängningen installerades en patentlucka på 1:an som köptes från ett fartyg som strandat vid Pater Noster.

1974, den 29 maj, såldes hon för 1 840 000 kronor till Société Navale d'Importation et d'Exportation (Madame Marchelle Rechen-

mann) i San Pedro på Elfenbenskusten. När fartyget övertogs av den nye ägaren i Falkenberg den 4 juni fick hon namnet **Limbali**. Hon avgick den 9 juni mot Abidjan och kom fram dit den 15 juli.

1976, januari, såldes hon till okända franska ägare och avgick till Bordeaux där fartyget lades upp den 26 januari. Hon hade då skiftat namn till **Movingui** med Panama som flaggstat.

1976, augusti, såldes hon, utan att ha varit i fart till Navigazione del Tirreno Srl i Neapel och fick namnet **Dims**.

1978, den 22 mars, råkade hon ut för hårt väder då hon befann sig 60 distansminuter söder om Malta och kallade på assistans. Hon kunde dock senare för egen maskin ta sig in till Malta.

1981 såldes hon till Seameuw S A S di Silvana Schiano Marielli i Neapel och fick behålla namnet **Dims**.

1982, den 25 mars, strandade hon strax efter midnatt på Chafarinas Island i pos 35.11 N och 02.26W och övergavs av sin besättning. Hon blev totalt sönderbruten och lämnades åt sitt öde på strandningsplatsen.



Madzy efter ombyggnaden på väg på floden Seine i september 1971. Foto Kjell A. Axelson, arkiv KM-G.

Byggd 1958 av Marstrands Mekaniska Verkstad AB, Marstrand, nb 33

960 tdw, 499 brt, 286 nrt

Längd 60,62, bredd 10,02, djupgående 3,77 m

Reg-nr 9821/SHIL IMO 5382269

Maskin 5-cyl Nohab diesel, 783 kW.

Fart 11,5 knop



Råwind byggdes i Marstrand. Foto Svensk Sjöfarts Tidning.

64 Råwind/Visborg/Leckö 1958–1963

Fartyget konstruerades av civilingenjör Karl-Gustav Råwall och döptes med en bukett röda rosor av konstruktörens maka, fru Rosa Råwall till **Råwind** vid sjösättningen den 20 februari 1958. Sjösättningen var den första på varvets nya bädd som konstruerats för fartyg på upp till 3000 ton. Fartyget stod på sandlådor på kölblocken och behövde därför inte kilas upp utan kunde sänkas ner ned på släden genom att sanden tappades ur lådorna.

Råwind levererades den 21 juli 1958 till ett partrederi på Råå med Natanael Råwall som huvudredare och ägare till 44/182 delar. Övriga delägare var: Nils Windfors (44/182), Berta Råwall (30/182), Erik Råwall (44/182), Karl-Gustav Råwall (10/182) samt Sven-Eric Råwall (10/182).

1959 hyrdes fartyget ut till Ångfartygs AB Gotland i Visby och användes som fölgebåt åt de ordinarie fartygen i trafiken mellan fastlandet och Gotland.

1960, augusti, avled Natanael Råwall och till ny huvudredare utsågs Erik Råwall.

1961, den 3 mars, såldes fartyget till Ångfartygs AB Gotland i Visby, som ännu hade fartyget inchartrat, för 1 925 000 kronor. Därmed upphörde en 58-årig rederiepok med Råwalls som fartygsägare. Fartyget övertogs i Holland den 1 maj och fick då namnet **Visborg**. På en extra bolagsstämma den 12 december 1961 beslöt rederiet att med verkan från den 1 januari 1962 ändra bolagets namn till Rederi AB Gotland.

1963, den 20 november, såldes hon vidare för 1 550 000 kronor till Thunrederierna AB i Lidköping och fick namnet **Leckö**. Redan den 17 december samma år anmäldes att fartyget sålts till Durban Lines (Pty) Ltd, Durban för £ 119 000 motsvarande 1 725 000 svenska kronor. Fartyget övertogs i Falkenberg och avseglade därifrån den 20 december som **Lecko**.

1962, den 3 februari kom hon fram till Durban och fick då namnet **Congella Too**. Bolaget hade tidigare en coaster med namnet **Congella** som var under upphuggning och när denna var verkställd i april 1964 fick nyförvärvet sitt namn förkortat till **Congella**.



Visborg gick några år för Gotlandsbolaget. Foto ur Med båt till Visby under ett sekel.

1973, juni, såldes fartyget till Rennies Coasters (Pty) Ltd i Durban och döptes om till **Ifafa**.

1978, juni, såldes hon vidare till Fourstar Corp i Panama men fick behålla sitt namn.

1980, den 14 oktober vid sextiden, utbröt brand i maskinrummet då fartyget låg i Las Palmas lastad med fryst fisk. Hon bogsera-

des ut ur hamnen där elden släcktes. Hela akterskeppet var då utbrunnet och fartyget kondemnerades.

1983 på sommaren meddelades att fartyget skulle huggas upp av lokala skrothandlare men under oktober fördes hon ut till en ankarplats utanför Las Palmas där fartyget under ett oväder den 7 januari 1984 gick till botten

Byggd 1958 av Kalmar Varv AB, Kalmar, nb 391

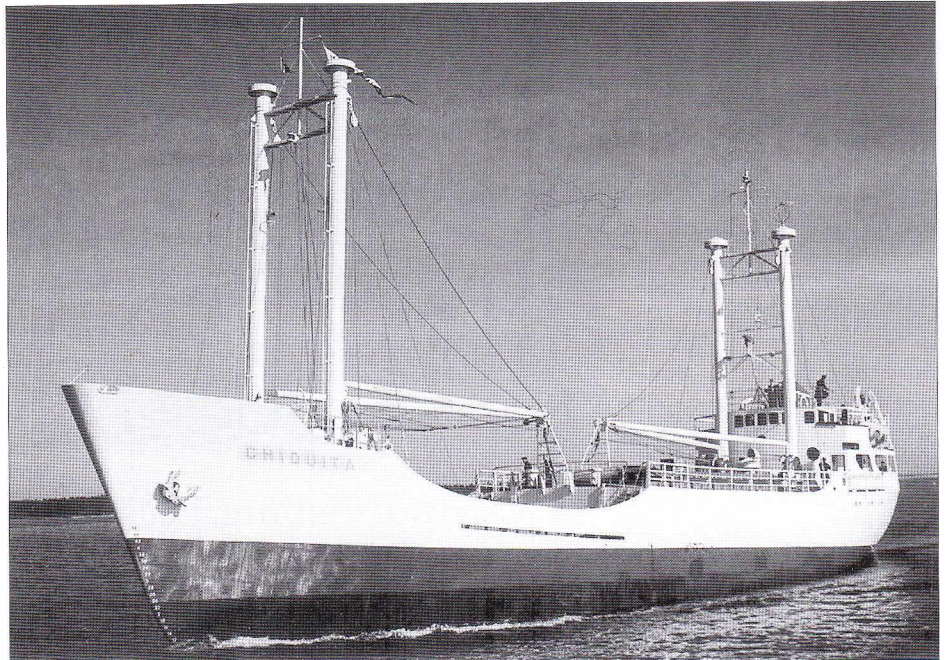
880 tdw, 499 brt, 276 nrt

Längd 52,54, bredd 9,52, djupgående 3,86 m

Reg-nr 9834/SHGX IMO 5070531

Maskin 8-cyl Klöckner-Humboldt-Deutz diesel, 508 kW.

Fart 11,5 knop



Chiquita var byggd för fart i tropikerna. Foto från Kalmar sjöfartsmuseum.

65 Chiquita 1958–1974



Chiquita sjösattes den 21 december 1957. Foto från Kalmar sjöfartsmuseum.

Kontraktet för detta fartyg undertecknades den 17 november 1956 för leverans senast den 15 mars 1958. Kontraktetspris var 1 815 000 kronor. Beställare var AB Contram i Stocksund. Hon sjösattes den 21 december 1957 under närvaro av bolagets styrelseledamöter direktör Hammar, kammarherre Coyet, direktörerna Sedlmayer och Sundberg samt advokat Kjellström. Fru Brita Berg döpte nybygget till **Chiquita**.

Fartyget utrustades för trafik i tropikerna och var bl.a utrustat med Hi-Press luftkonditionering i bostäderna och större lastrumsfläktar tillräckliga för 20 luftbyten i timman i lastrummet. Tanken var att fartyget skulle gå i trafik på Sydamerika bland annat med ädelträ, men det politiska läget gjorde att man avstod. Därför hade hon också bommar som kunde lyfta fem ton mot brukligt i denna storleksklass, två ton. Hon levererades den 21 april 1958 men låg kvar vid varvet till i början av juni då hon tog en kalklast från Ahr på Gotland till Luleå.

1962, november, överläts fartyget för 500 000 kronor på AB för ms Chiquita, Stocksund med i stort sett samma intressenter som tidigare.

1964, december, ändrades hemorten till Stockholm.

1965, den 15 oktober, såldes hon för 1 215 000 kronor till bröderna Bengt och Åke Jonasson och deras far Gunnar med 1/3 var och fick Tegelstrand vid Hamburgsund som hemort. Dopnamnet behöll man. Fartyget befraktades av Stefan Trybom i Gävle och seglade mycket med plåt från Luleå till varven som byggde supertankers och senare även offshorefartyg. Man gick mest i Östersjön, men även till Norge upp till Trondheim.

1969, på hösten, kom man till Kalmar Varv för förlängning och ombyggnad. Däcket förhöjdes och fartyget blev omkring 9 meter



Chiquita vid övertagandet av normän i Göteborg i april 1974. Hon gick via Otterbäcken ner till det oroliga Persiska viken. Foto Krister Bång.

längre. Lastförmågan ökade till 1180 ton.

1974, den 18 april, såldes hon för 1 800 000 kronor till sjökaptén Steinar Henriksen i Fredrikstad, Norge och fick vid övertagandet i Göteborg namnet **Sigrid Adele**. Hon gick upp till Otterbäcken och lastade och via Belgien seglade hon ner till det oroliga Saudi-Arabien. Hon gjorde sedan några resor till Afrika.

1975, den 21 augusti, såldes hon för \$475 000 till PT Perusahaan Nusantara Bahari Bahtera i Jakarta, Indonesien och döptes om till **Bagus**.

1985, den 16 februari, såldes hon till det Singapore-baserade Thong-Lee Express Shipping S Pte Ltd men fick hemort i San Lorenzo, Honduras. Namnet ändrades till **Bertuah**.

1988, den 2 juli, såldes hon till Government of the Socialist Republic of Vietnam, Saigon och döptes om till **Song Kien 4**. Hon

har alltsedan dess tillhört den vietnamesiska staten med olika namn och företrädare.

1989 utrustades hon med ett nytt maskineri, en Niigata GM-G28AE på 662 kW som gav henne en fart på 11 knop.

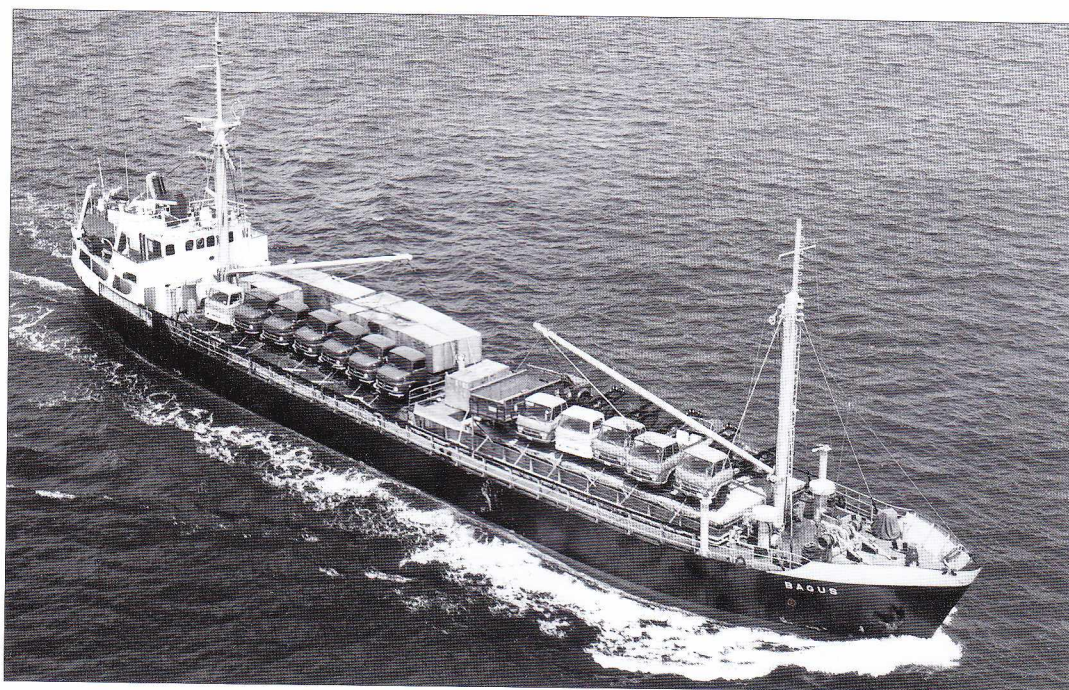
1992, den 21 januari, döptes hon om till **Rach Gia 4**.

1993, den 1 april, fick hon åter nytt namn, **Phu Quoc**.

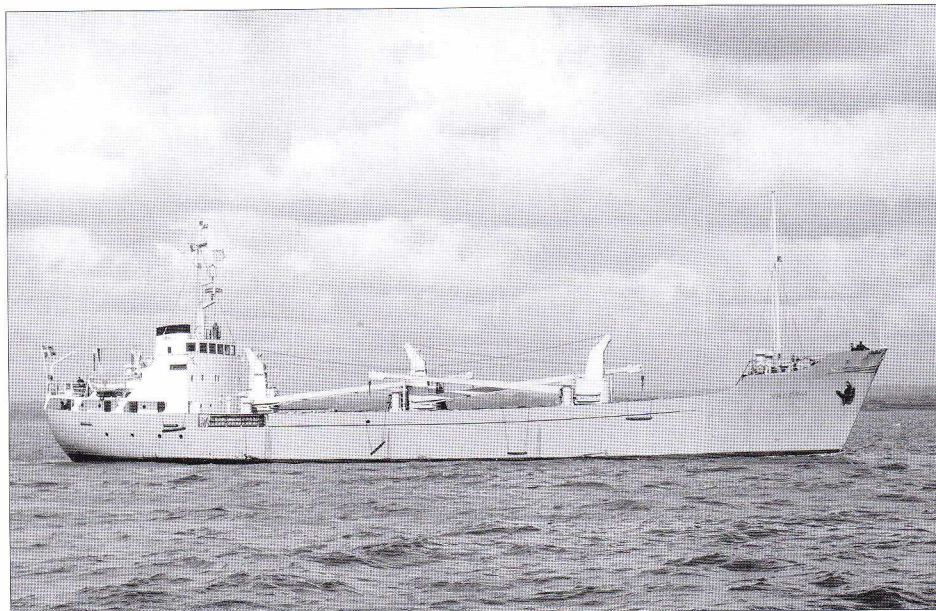
1997 byggdes fartyget om till tankfartyg med en lastförmåga av 1 595 ton.

1998, den 1 september, övertogs hon av Phuong Nam Transportation Pte Enterprise (fortfarande vietnamesiska staten) och fick sitt nuvarande namn, **Hai Anh**.

2009 ännu i trafik. Troligen går fartyget i inrikes trafik i Vietnam. Sista kända position är avgick Hong Kong den 20 november 1994 till Vietnam.



När Bagus kom i trafik i Indonesien fraktade hon många lastbilar.



Byggd 1958 av Sölvesborgs Varv AB,
Sölvesborg, nb 50

1055 tdw, 499 brt, 241 nrt

Längd 62,41, bredd 10,02, djupgående
3,79 m

Reg-nr 9838/SHIB

Maskineri 8-cyl Alpha diesel, 716 kW

Fart 12 knop

Valeria gick i trafik på England. Foto Fotoship.

66 Valeria/Athos 1958–1967

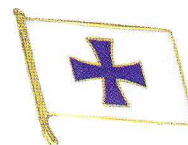
Den 9 januari 1958 var det dubbelevenemang hos Sölvesborgs Varv. Då levererades **Ofelia** till Rederi AB Svenska Lloyd och man passade samtidigt på att sjösätta det andra fartyget i rederiets serie som av fru Lilian Bothén, maka till direktör Gösta Bothén i Röda Bolaget, döpte nybygget till **Valeria**. Den litterärt intresserade vet kanske att detta namn hör hemma i Shakespeares tragiska pjäs Coriolanus. **Valeria**, som hade kölsträckts redan den 17 april 1957, kunde levereras måndagen den 5 maj 1958 och insattes omedelbart på rederiets linjer till Storbritannien.

1966, den 12 december, såldes hon tillsammans med systerfartyget **Octavia**, till Stena AB i Göteborg och fick namnet **Athos**. Priset för vardera fartyget var 1 025 000 kronor. **Valeria** ankom till Göteborg på sin sista resa för Svenska Lloyd den 9 december.

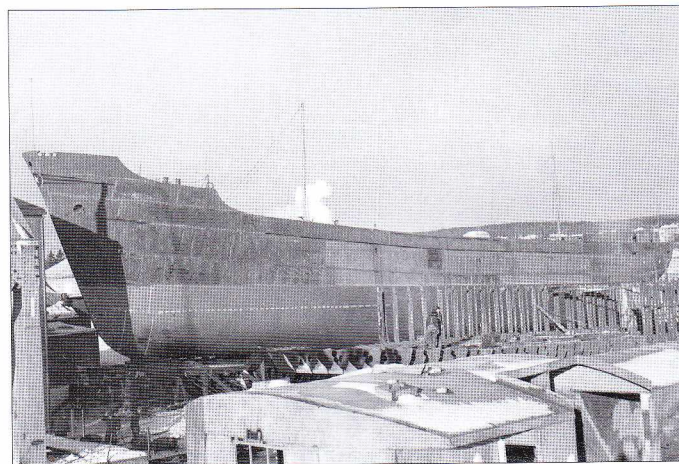
1967, den 9 mars, såldes hon vidare för £108 000 (motsvarande 1 563 840 kronor) till londongreker som registrerade fartyget på Island Shipping Co Ltd, Famagusta, Cypern. Nytt namn blev

Island Sun.

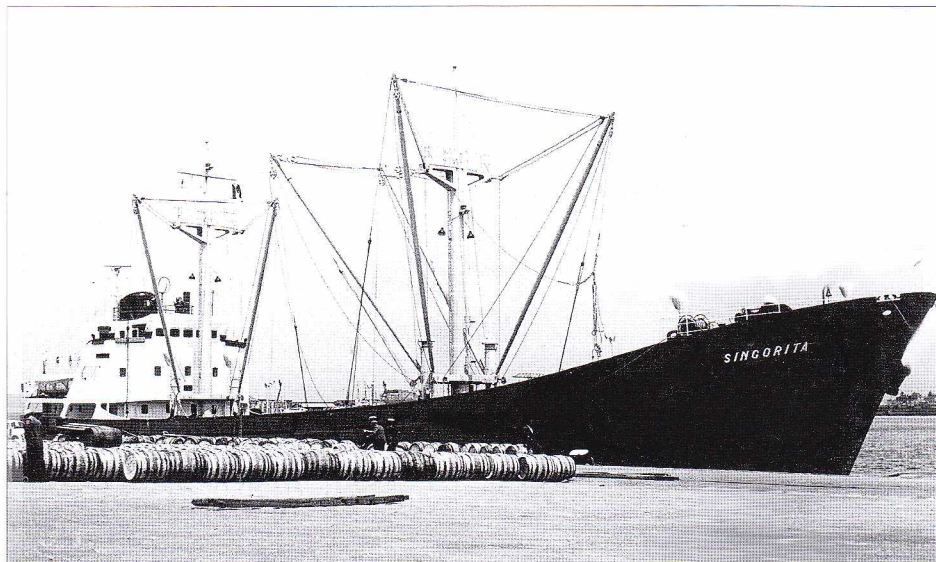
1968, den 27 augusti, lämnade hon Belém i Brasilien med en träläst destinerad till Savannah. Den 3 oktober kl 0545 grundstötte hon i position 24 28 N, 75 31 W på Cat Island i Bahamas. Besättningen räddades men fartyget övergavs och blev totalt vrak. För den oinvigde kan det tyckas att fartyget varit på väg länge mellan Belém och Bahamas.



Som Island Sun besökte Valeria Hamburg innan hon sattes i sydamerikansk fart. Foto från Terje Fredh.



Valeria klar för sjösättning. Foto Svensk Sjöfarts Tidning.



Byggd 1958 av Cantiere Navale Pelleg-rino, Neapel, nb 114

820 tdw, 499 brt, 234 nrt

Längd 63,29, bredd 9,92, djupgående 3,71 m

Reg-nr 9850/SHIY IMO 5293456

Maskineri 6-cyl M.A.K. diesel, 1150 eff hk

Fart 12,25 knop

En unik bild av *Singorita* i en medelhavshamn innan hon gick till Helsingør för ombyggnad. Arkiv Tomas Johannesson.

67 Singorita/Bermudiana/Singorita 1958–1962

Fartyget byggdes med namnet **Singorita** för AB Resurs i Helsingborg och sjösattes den 19 april 1958. Vid leveransen i juli hyrdes hon ut till amerikanska befraktare på tre år och fick då namnet **Bermudiana**. Hon gick från varvet i Neapel till Helsingør Skibsværft där ett kylmaskineri i ettans lastrum byggdes in. Hon var för övrigt rikt utrustad. Hon var isförstärkt och utrustad med tyngdlyftare för 15 ton och hade dessutom två femtons och fyra tretons bommar. På sin väg till USA tog hon med sig en trälast från Norrland till Boston innan hon sattes i trafik mellan Bermuda och USA.

1961, september, efter utgången charter kom fartyget tillbaka till Sverige och dockades vid Öresundsvarvet i Landskrona. Där återfick hon sitt dopnamn, **Singorita**. Därefter sattes hon i fart, dels i Östersjön, men också i Medelhavet och på Afrika. Den 10

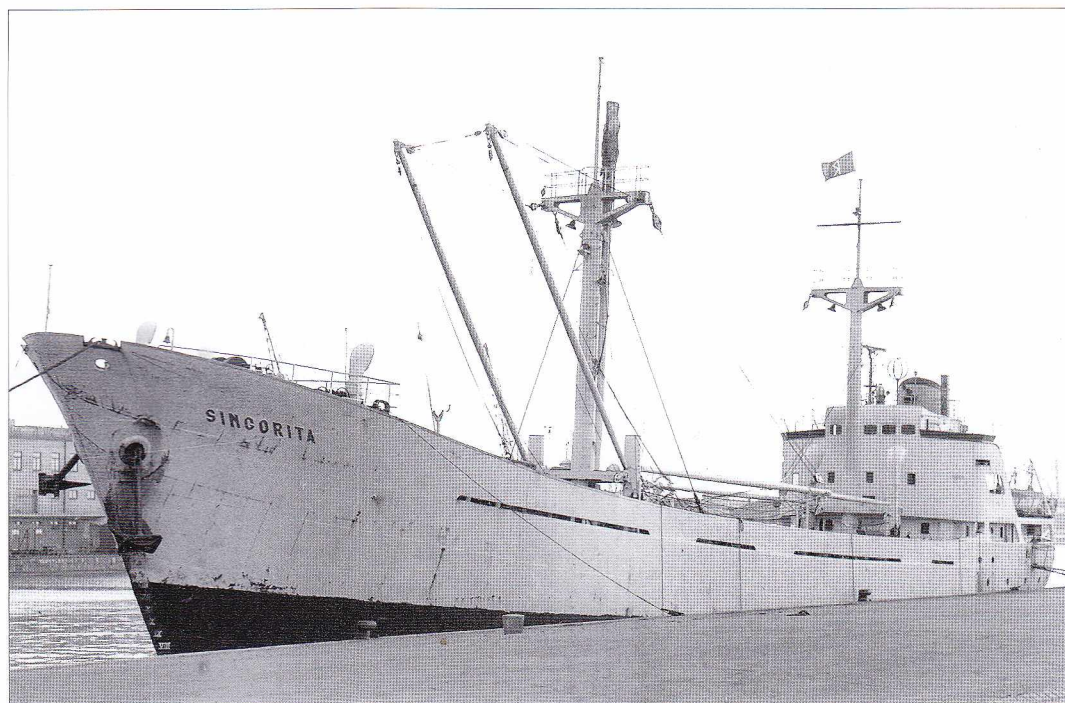
november 1962 kom hon till Helsingborg där hon lades upp.

1962, den 13 november, såldes hon för 1 758 000 kronor till London & Rochester Trading Co Ltd i Rochester, England och hon övertogs Helsingborg den 24 november då hon fick sitt nya namn, **Resurgence**.

1971 såldes hon till Staten Oman och fick Muscat som hemort. Hon tilldelades Ministry of Agriculture, Fisheries, Petroleum and Minerals. Namnet ändrades till **Dhofar**. Som kuriosita kan nämnas att Jane's 1972 anger att Oman detta år hade en handelsflotta på ett fartyg med tonnage av 900 ton, vilket alltså bör vara **Dhofar**.

1977 överförd till omanska marinen (flottan).

1980, utstrangerad. Sänkt 18 april som skjutmål med en MM-38 Exocet sjömålsrobot.



Efter chartern på USA kom *Singorita* hem. Här ligger hon i Helsingborg den 12 juli 1962. Fotograf var Tomas Johannesson.



Rote på väg ut ur Hammarbyleden. Fotoarkiv Svensk Sjöfarts Tidning.

Byggt 1958 av AB Hammarbyverken, Stockholm, nb 42

1 060 tdw, 496 brt, 241 nrt

Längd 62,51, bredd 10,02, djupgående 3,76 m

Reg-nr 9853/SHLJ IMO 5300895

Maskineri 8-cyl Klöckner-Humboldt-Deutz diesel, 736 kW

Fart 12 knop

68 Rote/Siwa 1958–1974

Rote var det första fartyget som byggdes vid Hammarbyverken efter det att varvet utvidgats och moderniserats. Hon byggdes för oceanfart och hade inredning för befälhavare, två styrmän, två maskinister och sju man. Fartyget sjösattes den 12 maj 1958 och gavs av sin gudmor, fröken Kerstin Brandt, namnet **Rote**. Leveransen ägde rum i mitten av augusti 1958. Hon insattes på Sveabolagets linjer mellan Östersjön och kontinenten.

1967, den 30 juni, såldes hon för 1 175 000 kronor till ett partrederi i Skärhamn med Frans Erling Karlsson som huvudredare och ägare till 25 %, Axel Natanael Danielsson, Sven Olof Danielsson och Sven Folke Folkesson med var sina 25 %. Nu döptes fartyget om till **Siwa**.



Flitige fotografen C.G. Nyström tog fartyget med namnet Siwa. Fotoarkiv Klubb Maritim-Göteborg.



Sista kända fotot av Rote tog Bent Mikkelsen i Piraeus 1985 med namnet Georgia.

1974, maj, såldes hon för 1 075 000 kronor till Giuseppe Schiano di Zenice & Co i Neapel och fortsatte att segla som **Siwa**.

1984, juni, såldes hon till Pegases Shipping Co i Volos, Grekland och ändrade namn till **Michalis M II**. Hon avgick från Piraeus den 13 juni med sitt nya namn.

1985 såldes hon till Malacoda Shipping Co i Piraeus och fick ännu ett nytt namn, **Georgia**.

1990, januari, såldes hon till Seascope Shipping Co, Piraeus och fick namnet **Nikolaos K**.

1991, september, såldes hon till Rasoula Maritime i San Lorenzo,

Honduras och döptes om till **Rasoula N**.

Enligt *Lloyds Maritime Information Unit*.

2007, den 4 mars, döptes hon om till **Rusul** under Kribati-flagg för okända ägare för en resa från Suez till Gadani Beach för upphuggning.

Enligt *Lloyds Register* 2007, mars, inköptes hon av Ebtsam Shipping Co Ltd i Freetown, Sierra Leone vilket rederi dirigerades från Delaware City i USA. Nytt namn blev **Captain Nader**.

2009. Ännu i trafik.

69 Octavia/Rhodos 1958–1967

Byggd 1958 av Sölvesborgs Varv AB, Sölvesborg, nb 51

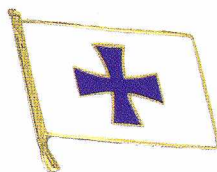
1 055 tdw, 499 brt, 241 nrt

Längd 62,41, bredd 10,02, djupgående 3,76 m

Reg-nr 9859/SHKV IMO 5260837

Maskineri 8-cyl Alpha diesel, 716 kW

Fart 12 knop



Octavia lämnar Göteborg den 26 maj 1965. Foto Krister Bång.



Octavia på utgång från Helsingborg. Foto Tomas Johannesson.

Det tredje av Svenska Lloyds nybyggen vid Sölvesborgs Varv kölsträcktes den 1 oktober 1957 och kunde sjösättas den 16 april 1958 då fartyget gavs namnet **Octavia** av fru Margareta Rinman. Leveransen ägde rum den 20 augusti 1958.

1966, den 30 december, såldes hon för 1 025 000 kronor till Stena AB, Göteborg och fick namnet **Rhodos**. Hon kom på sin sista resa för Svenska Lloyd till Göteborg på juldagen.

1967, den 8 mars, såldes hon vidare för £108 000 motsvarande 1 563 840 kronor till londongreker som registrerade fartyget på

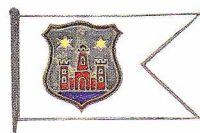


Fartyget såldes till Cypern och fick namnet Island Sea. Foto från Terje Fredh.

Island Shipping Co Ltd, Famagusta, Cypern. Nytt namn blev **Island Sea**. Sattes i trafik på Sydamerika.

1974, april, såldes hon till Kastalia Shipping Co Ltd, Famagusta och fick sitt sista namn, **Skyrocket**.

1975, den 18 februari, sprang fartyget läck ca 70 nautiska mil utanför Pylos då hon var på en resa mellan Plymouth och Thessaloniki med kaolin och sjönk. Besättningen räddades av det ryska kylfartyget **Malakov Kurgan** (som tidigare varit Salénfartyg som **Dolores**).



Byggd 1958 av Kalmar Varv AB, Kalmar, nb 392

863 tdw, 499 brt, 272 nrt

Längd 52,50, bredd 9,52, djupgående 3,86 m

Reg-nr 9863/SHMJ IMO 5180386

Maskin 8 cyl Klöckner-Humboldt-Deutz diesel, 515 kW

Fart 11,5 knop



Kalmar Varv byggde en lång rad paragraffartyg för Ångbåts AB Kalmarsund. Här levereras Kalmarsund XI. Fotoarkiv Svensk Sjöfarts Tidning.

70 Kalmarsund XI/Pionier 1958–1974

Fartyget byggdes för varvets ägare, Ångbåts AB Kalmarsund, Kalmar och levererades den 15 september 1958 med namnet **Kalmarsund XI**.

1967, den 28 mars, såldes hon för 920 000 kronor till ett part-rederi i Nordvik med Karl, Elon och Lars Erik Berndtsson som ägare till var sin tredjedel. Fartyget, som övertogs i Kalmar, fick nu namnet **Pionier**, efter ett tidigare fartyg som rederiet ägt.

1970 förlängdes hon med 9,15 meter och shelterdäckades vid Falkenbergs Varv varvid dödvikten ökade till 1 182 ton. Samtidigt överfördes fartygets ägande på Rederi AB Nordvik, Nordvik.

1974, den 12 juni, såldes hon för 1 847 450 kronor till Singapore Shipping Private Ltd i Singapore med Crossworld Management & Brokerage Ltd i Hong Kong som managers. Hon lämnade Falkenberg den 17 juni under nytt namn, **Singha Fortune**.



Hon byggdes om i Falkenberg och seglade några år som **Pionier** av Nordvik. Foto J.C. Lund.

1977, augusti, såldes hon till Sing Hwa Shipping Co Ltd med kontor på Market Street i Singapore men fick behålla sitt namn.

1981, den 6 april lämnade hon Nagapattinam i den indiska delstaten Tamil Nadu för en resa till Colombo. Hon anlände dit den 14 april och blev liggande där. I december 1981 rapporterades



Singha Fortune i Malaccasundet med bilar som däckslast. Fotoarkiv Krister Bång.

att fartyget hade sålts till okända ägare.

1984, augusti, höll fartyget på att sjunka i hamnen i Colombo varför hon den 18 augusti bogserades ut omkring 5 nautiska mil norr om vägbrytaren och sänktes på djupt vatten.



Efter leveransen seglade **Rigel** för Göthabolaget. Arkivbild Krister Bång.

Byggd 1958 av Heinrich Brand Schiffswerft, Oldenburg, nb 145.

1010 tdw, 494 brt, 244 nrt

Längd 61,94, bredd 10,47, djupgående 3,80 m

Reg-nr 9893/SHOC IMO 5191737

Maskin 8 cyl Klöckner-Humboldt-Deutz, 746 kW

Fart 11,5 knop

71 Rigel/Kolga 1958–1965

Rigel sjösattes den 28 oktober 1958 och kunde levereras den 29 december samma år till ett partrederi i Göteborg med Otto Kihlström som huvudredare. Störste delägare var AB Adviser, Göteborg med 16/20 delar. Hon gick in i charter för Göthabolaget i Göteborg och sysselsattes i fart mellan Västsverige och Holland/Belgien.

1961, januari, utses Bertil Rundberg till ny huvudredare för fartyget.

1962, mars, blev AB Adviser ensam ägare sedan Erik Kekonius sålt sin andel i fartyget

1962, den 28 juni, såldes hon för 1 955 000 kronor till ett partrederi i Stockholm med Henry Linde som huvudredare och med Rederi AB Mercurius (47 %), Ångfartygs AB Kjell (24 %) och L Jeansson i Kalmar AB (29 %) som delägare. Nytt namn blev **Kolga**.

Hon sattes nu i trafik för Rederi AB Rex.

1965, den 5 augusti, såldes hon för 1 750 000 kronor till Reederei Horn & Co i Rendsburg, Västtyskland. Man behöll fartygets namn.

1971 såldes hon till Reederei m.s. Kolga GmbH i Rendsburg. Även nu behöll man fartygets namn.

1975, oktober, såldes hon till Mostafa & Najibi Trading Co i Dubai och fick namnet **Mansco**. Hon avgick från Rendsburg den 17 oktober för sin resa ner till Persiska Viken.

1984, den 30 augusti, sprang fartyget läck då hon var på en resa med 880 ton styckegods mellan Salalah och Aden. Fartyget gick till botten kl 15.23 samma dag i Qishin Bay i pos 15°21 N och 51°47 E. Besättningen räddades.



Byggd 1959 av Falkenbergs Varv Ab, Falkenberg, nb 119.

895 tdw, 499 brt, 269 nrt

Längd 59,15 bredd 10,02, djupgående 3,80 m

Reg-nr 9900/SHOX IMO 5088033

Maskin 7 cyl Alpha diesel, 618 kW

Fart 12 knop



Sunnanhav levererades i januari 1959 till Thunbolagen i Lidköping.

72 Sunnanhav/Delfin 1959–1968

Fartyget byggdes för varvets ägare, Erik Thun AB i Lidköping, och sjösattes den 31 maj 1958 och döptes av fru Betty K:son Kjellberg, maka till konsul Gunnar K:son Kjellberg, till **Sunnanhav**. Leveransen ägde rum den 20 januari 1959. Hon registrerades på Erik Thun AB (40 %) och Thunrederier AB (60 %), Lidköping. Till huvudredare utsågs Helge Källsson.

1961, den 8 maj, såldes fartyget för 1 575 000 kronor till Kihlbergs Fartygsagentur AB (Lennart Kihlberg), Göteborg och döptes om till **Delfin**. Fartyget övertogs i Falkenberg.

1968, december, såldes hon för 1 050 000 svenska kronor till ett partrederi i Marstal med Arne Herup (82 %) som huvudredare och med Jørgen Knudsen (10 %) och Laurantz Jørgensen (10 %) som delägare. Även nu övertogs hon i Falkenberg och hon avseglade

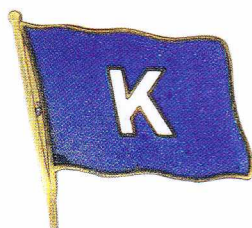
därifrån i januari 1969 med namnet **Erria** vilket är det latinska namnet för Ærø på vilken ö Marstal ligger.

1970, den 8 juni, såldes hon för 1 700 000 danska kronor till ett partrederi i Ærøskøbing med Mogens Kristensen som huvudredare. Nu ändrades namnet till **Arroi**.

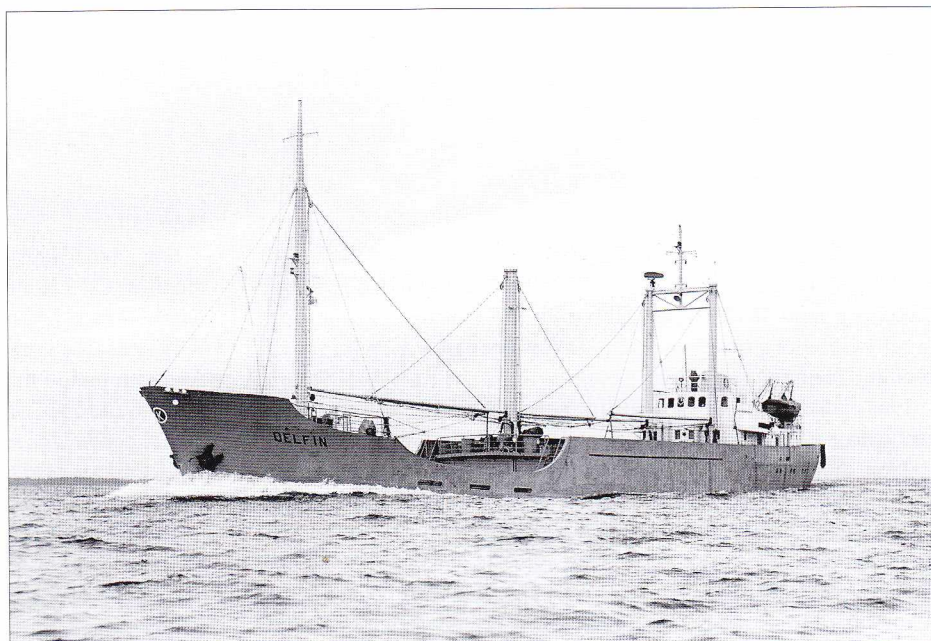
1974, den 30 augusti, såldes hon till Sinno Trading Nav Agency i Beirut och hon avseglade från Köpenhamn den 6 september med namnet **Iman**.

1985 såldes hon till okända ägare i Beirut och döptes om till **Adel**.

1986 sänktes hon i Tripolis hamn under inbördesstriderna mellan den 22 september och den 9 oktober. Fartyget blev stående med överbyggnaden ovan vattenytan.



Delfin i Vänern den 9 september 1967 fotograferad av Tore Granath.





Tåg färjan Svealand

Stefan Friberg

Ämnet för denna betraktelse är SJ:s godstågfärja **Svealand**, där jag under sommarlovet 1980 hade ett vikariat som ekonomibiträde. Arbetsuppgifterna bestod i grovdisk och att med flakmopeden lämpa av sopsäckarna som samlats under resorna. Då jag bodde i Arlov och senare Malmö, följde jag **Svealands** karriär på distans. Hon seglade i skånska farvatten under 17 år, och ibland frågade jag mig: "Ser hon inte lite annorlunda ut: vad har hänt här?"

Det skulle således vara intressant att närmare undersöka **Svealands** förändring över tiden fram till det att hon år 1990 avfördes ur det svenska fartygsregistret och försvann till Engelska kanalen med det nya namnet **Stena Seatrader**. Förutom de påtagliga förändringarna, förändrades bruttodräktigheten med åren, och en ytterligare anledning till min nyfikenhet är att det, förutom en ökning om 1 802 bruttoton mellan 1982 och 1987, sker en ytterligare ökning. Utan att någon större ombyggnation vidtagits anges 1995/96 plötsligt värdet **17 991** bruttoton och orsaken till detta är värd att titta närmare på.

Färja eller ro-pax?

Svealand genomgick under åttitalet två större ombyggnader och ett fartyg kan förändras på tre sätt: förlängning, förbyggning och konvertering. Förbygga betyder ju att bygga om på höjden, och det finare ordet konvertering kan användas om en förändring som avser lasthanteringsprinciper.

Som vi skall se, har **Svealand** förändrats i alla dessa tre hänseenden.

Vad gäller just konvertering är det för denna före detta godstågfärjas del, nödvändigt att se vilka olika typer av ro-ro-fartyg som finns, eftersom många termer är i omlopp: ro-ro-fartyg, tåg-, trailer-, kombi-, och jumbofärja samt ro-pax.

En färja är i regel ett ro-ro-fartyg men ett ro-ro-fartyg är inte alltid en färja. En *tåg-färja* ingår i ett tåg färjesystem med tillhörande anslutningar av bestämda mått, har väl tilltagna antiheeling-tankar och tågdäck som främst är utformat för järnvägsagnar.

Begreppet *godstågfärja* kan förekomma om tåg färjan enbart tar godsagnar som **Öresund**, alternativt godsagnar plus

lastbilar på separat bildäck som **Svealand** i hennes ursprungliga skick.

En *resandetåg färja* typ **Skåne**, kan ta personagnar och personbilar.

Trailerfärjan är avsedd för trailers och lastbilar, typ **Stena Freighter**.

Kombifärja betecknar en tåg färja där vagnäck är utformat så att lastbilar obehindrat kan lastas som alternativ till järnvägsagnar, utan att spår eller pelare är i vägen.

Jumbofärja kallar man framförallt den typ som utvecklades ur den vanliga bilfärjan för trafik på Östersjön med en bruttodräktighet som forna tiders atlantångare, och stora passagerarutrymmen: här är **Silja Europa** med 59 912 bruttoton är ett typiskt exempel.

Den modernare *ro-paxfärjan*, som i våra vatten blivit dominerande till följd av tax-free försäljningens avskaffande 1999, erbjuder både stora lastutrymmen och komfortabla utrymmen för passagerare. Där **Silja Europa** har kapacitet för drygt 3 100 passagerare och 930 lane-meter, råder det omvända förhållandet för en modern

ro-pax-färja som **Stena Brittanica**, som med sina 55 050 bruttoton har möjlighet att ta 900 passagerare och hela 4 100 lane-meter lastbilar. Denna nyare typ av färja har dessutom i regel högre servicefart, upp till 25 knop.

De första (maskindrivna) färjorna var tåg färjor som korsade de skotska fjordarna vid 1800-talets mitt, och även i våra vatten var de första färjorna avsedda att knyta samman järnvägssystemen både nationellt, tex Fredericia–Strib (1872), och internationellt, Helsingborg–Helsingör (1892), Gedser–Warnemünde (1903) och Trelleborg–Sassnitz (1909).

Sessanlinjens **Kronprinsessan Ingrid** (1936) anses vara världens första bilfärja. Möjligen kan danska **Heimdal** (1930), som beställdes av Motorejernes Faergfart A/S räknas som bilfärja.

Svealand på leden Trelleborg–Sassnitz

1970 existerade tåg färjelederna Trelleborg–Sassnitz; Helsingborg–Helsingör; Malmö–Köpenhamn, vilka sköttes av SJ tillsammans med respektive utländska järnvägsförvaltningar. Resandetåg färjorna **Skåne** och **Rügen** hade tillräcklig kapacitet för resande med den begränsade turisttrafik som förekom då. SJ förutsåg en stark ökning av järnvägsgodset över Trelleborg–Sassnitz, varför en ren godstågfärja under arbetsnamnet **SJ IV** började projekteras under slutet av sextiotalet.

Efter att ha infordrat anbud på ett fyra-spårigt och ett fem-spårigt alternativ våren 1970, beställdes i juni samma år hos A/S Nakskov Skibsværft i Nakskov, Danmark, det fem-spåriga alternativet som blev NB 198 med det tilltänkta namnet **Götaland**, ämnad både för Trelleborg–Sassnitz och Stockholm–Nådendal. Efterhand skrevs prognosen upp för trafikökningen på linjen Stockholm–Nådendal, och hösten 1970 träffades ett avtal med Halmstadrederiet Lion Ferry AB om att detta rederi skulle utnyttja SJ:s option hos Nakskov vilken blev NB 199, **Svealand**.

Till en början var avsikten att **Götaland** enbart skulle gå på Trelleborg–Sassnitz och att systerfartyget **Svealand** skulle trafikera den år 1967 öppnade leden Stockholm–Nådendal, och i ett slag fördubbla kapaciteten där.

Den sistnämnda linjen befanns efterhand emellertid olämplig för **Svealand**. Vidare uppträdde en konjunkturavmattning på Nådendalsleden, samtidigt som trafiken på kontinenten förutspåddes ha en gynnsammare utveckling.

Den fyra-spåriga färjan **Trelleborg** (1958), sattes då in på Nådendalsleden och **Svealand** kunde inleda karriären på linjen Trelleborg–Sassnitz 12 september 1973.



Svealand akterifrån. Den breda akterrampen hade fem spår.

Färjelägen och lasthantering

Leden Trelleborg–Sassnitz invigdes den 6 juli 1909 av Kung Gustaf V och Kaiser Wilhelm II. Oscar II hade dessförinnan år 1899 invigt kontinentbanan Malmö C–Trelleborg C. Här skulle en stor del av godstrafiken mellan Sverige och kontinenten komma att utvecklas.

Likaså skulle fartygen utvecklas, framförallt storleksmässigt. **Svealands** föregångare på leden hade varit de två-spåriga ångfärjorna **Drottning Victoria** (1909), **Konung Gustaf V** (1910), och den tre-spåriga **Starke** (1931), vilka alla var skrotade 1973, då **Svealand** levererades. Det första efterkrigsnybygget på leden var den moderna fyra-spåriga, **Trelleborg** på vilken Nakskovbyggena konstruktionsmässigt grundades. Då de fyra-spåriga färjorna introducerades med **Trelleborg**, **Sassnitz** (1959), och senare **Skåne**, hade det varit nödvändigt att installera fem-spåriga klaffar i storfärjelägena 1958.

Detta blev avgörande för det ovannämnda SJ IV-projektet: alltså **Svealand** och hennes syster **Götaland**, när bästa sättet att öka spårlängden ombord utreddes. Att bygga längre färjor än lät sig inte göras, eftersom inseglingsförhållandena i Trelleborg var sådana att denna fartygslängd inte borde överskridas. Här erbjöd således den redan fem-spåriga klaffen ett alternativ för att åstadkomma ökad spårkapacitet. Genom att helt enkelt bygga fem-spåriga färjor, de första i sitt slag i Europa, skulle resultatet bli en spårlängd av drygt 570 m. Kruxet var att då skulle färjorna behöva bli minst 21,6 m breda mot färjelägets dåvarande 18,4 m.

Vanliga bilfärjor behöver i stort sett endast en vinkelkaj med eventuellt ett lutande plan för den egna rampen att ligga på. En tåg färja är emellertid beroende av en landmonterad klaff, då en sådan

behöver vara av en minst 20–30 m lång, torsionsvev konstruktion. Längden behövs då vattenståndet och lastfallet hos färjan påverkar de vertikala knäckvinklarna, vilka för järnvägsvagnshjul högst får vara 3,5 grader. Torsionsvevheten är önskvärd då färjan kränger kring sin långskeppslinje under rangeringen.

Noggrannheten vid förtöjning uppnås, dels genom att passande konturer i förhållande till färjans fenderlist åstadkommes med en lång och en kort pir (i vissa fall med dykdalber), dels är klaffen utrustad med en vertikal styrtapp ("kingpin") som antrar en motsvarande försänkning i färjan. Styrtappen utgör origo i ett koordinatsystem där färjelägets mittlinje bildar x-axel, och kajen som utgör änden på läget, således y-axel.

Problemet löstes med att ansluta en alldeles för bred (21,6m), fem-spårig färja till storfärjeläget (18,4m) genom att utnyttja förhållandet med en lång pir på styrbords sida och ett kort ledverk (dykdalber i Sassnitz), på babords sida. Det blev då möjligt att lägga till 1,6 grader snett babord i läget. Med 5 spår gick SJ från fyra-spårfärjornas 480 meters effektiva spårlängd till 570 meter, och med färjorna **Skåne**, **Rügen**, **Stubbenkammer**, (1971), **Götaland** och **Svealand** hade SJ och DR 1973 uppnått en överföringskapacitet på 500 vagnar i vardera riktningen på leden Trelleborg–Sassnitz.

Svealands konstruktion

Svealand konstruerades likt föregångarna på routen med slutet förskepp; som en sk högsjöfärja, som vänder på redan och backar in i hamn. Det har dock förekommit att färjor, öppna både i för och akter, tillfälligt seglat på Trelleborg–Sassnitz, exempelvis **Warnemünde** (1962). Då leden betecknades som stor kustfart, tilläts **Svealands** huvuddäck vara öppet i akterkant.

De utdragna spåren garanterade ett i möjligaste mån obehindrat utnyttjande av den totala spårlängden 568 meter. Denna utnyttjades dock till fullo endast i riktning Sassnitz, då man lastade spår 1, 3 och 5 sist och dessa sålunda hade längst tågsätt.

I riktning Trelleborg lastades spår 2 och 4 sist, vilket gav den något mindre spårlängden 554m.

Mittspåret användes för tungtransportvagnar. Vidare var vagnarna bromsade ombord med hjälp av tryckluft. Kylvagnar kunde få strömförsörjning, och lastförmågan på vagnäck blev 45 tvåaxlade vagnar.

För transporten av lastbilar fanns ovanpå vagnäck akter om inredningen det av plexiglas täckta bildäcket med fri höjd 4,5 meter. Här fanns plats för 18 lastbils-ekipage med högsta totalvikt 750 ton. Eftersom endast en maskinkapp fanns och fartyget gjorts bredare än **Skåne**, blev lasthanteringen förenklad och den gick till så att ekipagen i Trelleborg körde upp för rampen och in genom porten i styrbords-sidan och, i Sassnitz körde ut genom de två aktra portarna, och vice versa.

Maskin

Svealand försågs med fyra medelvarviga 4-takts S.E.M.T. Pielstickdieselmotorer av trunktyp (vevstake lagrad i kolven), byggda på licens av Lindholmen. Dessa drygt tre meter höga motorer, var ett naturligt val då det genomgående huvuddäcket gjorde det mindre lämpligt med en lågvarvig, så kallad katedralmotor.

Två av motorerna är av typ 6PC2L, och de andra två av typ 8PC2L: således två sex-cylindriga och två åttacylindriga motorer som via Asea-växlar parvis är kopplade till två ställbara KaMeWa-propellrar (6+8 cylindrar till vardera propellern). Maskineriets totaleffekt är 10300 kW, tillräckligt för en servicefart av 18,5 knop och toppfart på 20 knop. Genom en ökning från de tidigare färjornas servicefart 18 knop uppnåddes kompensation för den längre tid det tog att backa in och dra ut fem tågsätt.

Fyra hjälpmotorer av typen B&W 726 MTBH-40 på vardera 1260 hk vid 600 rpm var kopplade till var sin Asea-generator för strömförsörjningen ombord.

Manövreringen i hamn underlättades av bogroder, samt två bogpropellrar med tvärskeppstryck på ca 8800 kp.

Fartyget hade vidare fullt utrustad brygga i såväl för som akter varifrån man kunde fjärrmanövrera maskineriet, koppla om de dubbla gånglaternorna, när den tekniska aktern skulle vara för, samt manövrera förliga och aktra rodren för backgång.

Fenstabilisatorer av märket Brown Brothers var installerade för att skydda lasten vid hårt väder, något som för övrigt funnits på Trelleborg-Sassnitzfärjorna sedan 1958.



Bildäcket var försett med ett plexiglastak.

Besättning på denna första rutt utgjordes av 26 personer, nämligen befälhavare, överstyrman, två andrestyrmän, bås, timmerman, fyra matroser, två lättmatroser, chief, förste maskinist, två andremaskinister, reparatör, fyra motormän, stuert, kock, samt tre ekonomibiträden. Passagerarantalet uppgick till 36, i huvudsak chaufförer. Godstågfärjan **Svealand** fick dock vid några tillfällen vikariera som resandetågfärja, då hon tog med "Sassnitzexpressen" (Stockholm-Berlin), och "Meridian" (Malmö-Belgrad). Vid dessa tillfällen lastades dock endast fyra spår, då passagerarna måste kunna stiga av vagnarna.

Trailerfärjan Svealand av Malmö
Svealands karriär på leden Trelleborg-Sassnitz skulle komma att vara åtta år. Chartern gick ut 1981 och SJ hade inte för avsikt att förlänga denna. Bonnierföretaget Bonship AB som ägde Lion Ferry, beslöt att lämna shippingverksamheten i huvudsak för att det finansiella läget var osäkert.

Svealand lades då upp i Nyhamnen i Malmö 1 september 1981. Ytterligare en anledning till Bonships tveksamhet var att kontraktet med Sagalinjen Malmö-Travemünde hade gått ut 1980. De nya aktörerna Rederi AB Svea, Svelast samt TT-Linie G.m.b.H. bildade poolsamarbetet TT-Saga och beslöt att koncentrera all Travemündetrafik på Trelleborg, varvid först **Nils Dacke** (1975) och senare 1 januari 1983 även **Gustav Vasa** (1973) lämnade Malmö.

Det tomrum som uppstod skulle komma att bli av betydelse i sammanhanget.

Rederi AB Nordö, som förvärvats av bröderna Ebert och Lennart Peterson 1952, hade under sjuttitalet bland annat bedrivit crosstraderverksamhet mellan å ena sidan

Volos, Grekland (senare överflyttad till Koper, nuvarande Slovenien), och å andra Tartous, Syrien, samt hade dessutom varit engagerade i Gedser-Travemündetrafiken. Koper-Tartoustrafiken som bedrevs med ett jugoslaviskt rederi i ett joint-venture-förfarande, gick bra trots totalförlusten av trailerfärjan **Zenobia** (1979).

I december 1981 köptes **Svealand** från Bonship för 38 miljoner kronor, och Nordö hade först för avsikt att låta bygga om henne i Cadiz, vilket sedermera ändrades till HDW Hamburg. Routen Koper-Tartous var först aktuell våren 1982, men i juni samma år planerade Nordö istället att fartyget skulle gå mellan Koper och Akaba

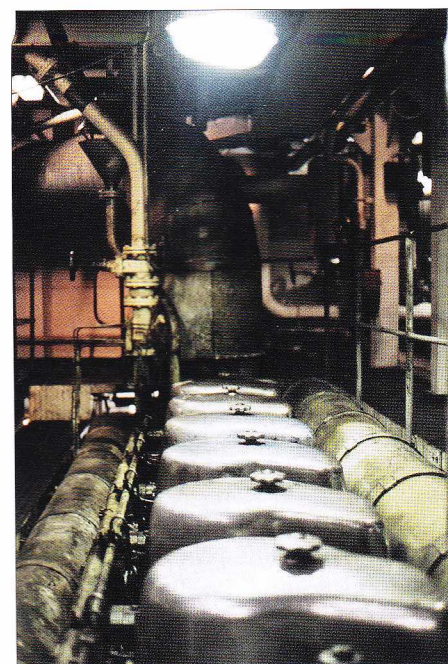


Bild från maskinrummet som visar en av de 6-cylindriga motorerna.

(Jordanien).

I ett telex daterat 28 september upplystes slutligen Sjöfartsverket om att oroligheterna i Mellanöstern uteslöt denna trafik och att fartyget under det nya namnet **Svealand av Malmö** skulle sättas i trafik på Malmö-Travemünde från och med 6 oktober 1982. Då hade Medelhavstrafiken inklusive de två kvarvarande **Zenobiasystrarna Ariadne** och **Scandinavia** (1980) avyttrats till bulgariska intressen.

Bröderna Peterson var medvetna om att man kunde kringgå tumregeln som säger att snabbare transporter alltid är dyrare, och istället erbjuda ett alternativ som var *både snabbare och billigare*.

Nordö kunde på Östersjön locka till sig frakter till kontinenten i konkurrens med framförallt transitvägen genom Danmark, men även trafiken över Trelleborg. Förlängning av en gammal färja gav större kapacitet till ett billigt pris på en övergiven trad, som var attraktiv för åkerierna. Malmö låg närmare E4 än Trelleborg; förarnas vilotid blev nio timmar i en lugn miljö: den dygnet runt uppdokade buffén ingick i fraktpriiset.

Förlängning hos HDW Hamburg 1982

Denna ombyggnad kostade 40 miljoner kronor, ungefär det samma som inköpspriset. En 34,5 meter lång sektion byggdes till akter om inredningen. Denna nya sektion saknade spår, då det var tänkt att fartyget i första hand skulle frakta trailers och långtradare. Djupgåendet ökade från 5,5 till 6,2 meter, deplacementet från 2985 till 6850 dödviktston, och bruttodräktigheten från 5160 till 6621 bruttoton.

Ett underrum skapades med tillhörande hiss med kapaciteten 40 ton. Den nya sektionen gav ett nytt lastdäck i höjd med byggdäck ovanför trailerdäck.

Fartyget fick också nya ramper, dels en rörlig sådan mellan tågdäck och trailerdäck, som förutom att förbinda de båda däckerna fungerade som vattentät lucka och i denna funktion förmådde lyfta 100 ton till trailerdäck. Dels anordnades en fast ramp mellan trailerdäck och det nya väderdäcket.

Nordö lät vidare giljotinporten försvinna, till förmån för en egendesignad, lång ramp, vilken kunde fungera både som trailer- och tåglastningsramp (i kombination med klaff), samt vattentät akterport. Detta ramparrangemang innebar att Nordö Line nu hade ett fartyg som kunde gå i oinskränkt fart, då detta var vattentätt till väderdäck.

Rederiet hade vidare utökat antalet bäddplatser för i huvudsak chaufförer till 100.

Motorerna blev genomgångna, och nya förtöjningsvinschar installerades. Den 6



Övre delen av rampen sedd förifrån.

oktober 1982 började **Svealand av Malmö** frakta lastbilar och trailers på den nya traden.

Bröderna Peterson lämnade över rodret till sönerna 1983, och 1984 inköptes **Scandinavia** (1969) som ersättare för **Lucky Rider** (1981), vilken hade chartrats när den sista TT-Saga-färjan försvann från Malmö, 1983, och Nordö Line seglade nu med två avgångar i vardera riktningen per dygn förutom måndagar då fartygen låg still.

Kombifärjan Svea Link

Miljömedvetenheten i mitten på åttitalet, och trafikinfarkter på motorvägssystemen i framförallt Västtyskland, samt de olika statliga järnvägsförvaltningarnas monopol på tågfarjetrafik med åtföljande ineffektivitet, gjorde det intressant för Nordö-Line att frakta järnvägsvagnar.

Nackarederiet Sea-Link som var inriktat på transport av skog produkter hade liknande planer, och i februari 1986 övertog detta rederi aktierna i Nordö-Line, och det nya namnet på förvärvet blev Nordö-Link. Sea-Links vd Björn Kärfalk uttryckte det sålunda: "givetvis är konkurrensen från järnvägen skälet till att vi gett oss in i Nordö..."

Miljömedvetenheten under åttitalet, som då mer gällde skogsdöden än den globala uppvärmningen, bidrog till att järnvägstransporter låg i tiden. Silja Line utredde möjligheten att utrusta jumbofärjorna **Svea** (1985) och **Wellamo** (1986) med två spår vardera. Trafikstockningar kunde vidare göra hamnarnas anslutningsvägar till flaskhalsar för lastbilstrafiken.

Faran för överkapacitet vad gällde spårbundet gods motverkades av en förutspädd total ökning av godsflödet, samt att de relativt billiga (20 miljoner kronor) nya tågdäcken på Nordö-Links blivande

kombifärjor i nödfall kunde lastas med långtradare och/eller trailers. Nordö-Links VD Bert Berntsson uttalade sig i en intervju för tidningen Transport & Hantering: "Vår kapacitetsökning med 1 miljoner årston är marginell jämfört med den totala ökningen från 7 till 14 miljoner ton."

Det finska rederiet Railships framgångar i den 1975 inledda trafiken Hangö-Travemünde var inspirerande. Trots olika spårssystem och ett omständigare lasthanteringssystem, med hissar och vagnar på flera däck, vilket tog fyra timmar i hamn, var trafiken lönsam.

Skogsindustrin, vars produkter utgjorde 60 % av det utgående godset på SJ:s tågfarjelinjer, eftersträvade vid denna tidpunkt (medio 1980-talet) högre transportkvalitet och snabbare transporter till Kontinenten. Tre omständigheter verkade i gynnsam riktning för Sea-Links planer. För det första hade SJ, DSB och DB invigt Dan-Link, (Helsingborg-Köpenhamn-Rödby-Puttgarden) november 1986, vilken kostade 2 miljarder kr, samtidigt som tågfarjetrafiken lades ner på linjen Malmö-Köpenhamn. Gamla tågfarjestationen i Malmö revs och tågfarjeläget med tillhörande bangård, som låg granne med Nordö-terminalen, blev i ett slag tillgängliga för Sea-links travemündetrafik.

För det andra hade TT-Line och SJ:s dotterbolag Swedcarrier planer på att hösten 1988 öppna en tågfarjered Trelleborg-Travemünde. Här skulle Sea-Link med dotterbolaget Nordö-Link ha en naturlig fördel om man kom före i tid med tågtrafik över färjeläget i Travemünde som man delade med Railship. **Nils Dacke** och **Robin Hood** avsedda att bli TT-Lines nya kombifärjor, skulle emellertid aldrig komma att sysselsättas i trafiken Trelleborg-Travemünde.

För det tredje menade Nordö-Link att

deras alternativ med kombifärjorna **Svea Link** och **Scandinavia Link** över Malmö-Travemünde istället för Dan-Link, skulle bli *både* billigare och snabbare.

Eftersom Dan-Link gick via fyra hamnar istället för två, utgjorde hamnavgifterna 1 000 kronor av järnvägsvagnens totalfrakt på 5 000 kronor, medan Nordö-Links alternativ endast utgjorde hälften. Alternativet till transitvägen över Danmark och Fehmarn-Bält, alltså från Malmö till Europas största rangerbangård Hamburg-Maschen via Travemünde gick dessutom fortare. Nordö-Links alternativ tog 13 timmar medan Dan-Link behövde 15–16 timmar till Hamburg. Dan-Linktågen i Helsingborg matades med vagnar från 29 olika förbindelser varefter nio tåg per dygn gick till Hamburg med många tidsödande uppbyggnader av tågen. TT-Lines fraktchef Eile Lindqvist uttryckte det sålunda i en T&H-intervju hösten 1987: "Risken för trasel och felväxlingar är uppenbar".

Ytterligare en omständighet som gjorde det smidigare att skicka vagnarna med Nordö Link över Travemünde, var att de lastdryga **Svea Link** och **Scandinavia Link** kunde svälja fullvuxna tåg på ca 50 vagnar om 2 000 ton, beräknat efter 40 ton per vagn. Eftersom spårbyggnaden mellan Puttgarden och Hamburg endast tålde 1 800 tons totalvikt, tappade tågen ca fem vagnar i Puttgarden och fick således följa med i nästa tåg. Väntetiden blev i bästa fall några timmar, men om dessa eftersläntare missade anslutningar i exempelvis Hamburg-Maschen och sedan Basel, kunde förseningen bli ett dygn. Om vagnen dessutom kom fram sent på eftermiddagen, lossades den kanske inte förrän nästa dag.

Sålunda stod Malmö stad för investeringar i hamnanläggningar, och Nordö-Link förband sig att bygga in spår i de två lastbilsfärjorna. Konverteringen av de båda Travemündefärjorna skulle komma att kosta 100 miljoner, och Malmö stad fick investera 70 miljoner.

Wärtsilä, Åbo 1987

Rederiet beslöt att satsa på ett arrangemang med 50 meter, lång landbaserad fem-spårig klaff, vilken levererades av Kockums. En 175 meter lång färjepir anlades vid det gamla tågfarjeläget, där **Malmöhus** (1945) som upphört med trafiken hösten 1986. Bangården rustades upp, och genom utfyllnad av Nyhamnen erhöles ytterligare 60 000 kvm yta för terminal och bangård. Såväl **Svealand** av **Malmö** som **Scandinavia** konverterades till kombifärjor vid Wärtsilävarvet, Åbo. Den förstnämnda fick återigen spår på huvuddäck. Den nya spårlängden blev drygt 750 m för båda fartygen, tillräckligt för att svälja hela blocktåg med företrädesvis skogsprodukter. För

att göra huvuddäck plant fick den forna Sassnitzfärjan fick impregnerat trävirke inlagt i spåren.

För att öka kapaciteten på trailerdäck lyftes hela inredningen upp och lastrummet förlängdes förut med färdigbyggda sektioner varpå varvets bockkran åter placerade inredningen på dessa. Detta däck fick också två nya sidoportar på babords sida. Den tidigare plexiglas konstruktionen på väderdäck ersattes av ett stäldäck. 21 nya hytter ökade passagerarkapaciteten till 150, företrädesvis lastbilschaufförer.

Bruttodräktigheten ökade till 6962 bruttoton; en ökning med 341 bruttoton således.

Det nya namnet på fartyget, som hade en besättning på 28 personer, blev **Svea Link**.

Nordö-Link behövde dock öka kapaciteten ytterligare, och tre år senare såldes de två ombyggda fartygen, de konverterade systerfartygen **Malmö Link** (ex **Finnhawk**) och **Lübeck Link** (ex **Finnrose**), sattes i trafik 1990. De för var avsedda för atlanttrafik kunde vardera ta 3 058 meter lastbilar eller 730 meter vagnar.

Svea Link såldes till Stena Line och sattes, efter vistelse på Götaverken Cityvarvet, in på Hoek van Holland-Harwich under namnet **Stena Seatrader**.

Ökningen av bruttodräktigheten

För att återkomma till färjans förändring med avseende på bruttodräktighet, kan vi se att följande värden finns noterade i Lloyds Register: 1973 var bruttodräktigheten 5 160 bruttoton, 1982 ökade denna till 6 621 bruttoton och 1987 uppmättes 6 962 bruttoton.

Enligt Lloyds Register 1995/96 anges bruttodräktigheten till 17 991 utan någon större rapporterad ombyggnation. Deplacementet anges också till sedan 1984/85 oförändrade 6 850 dödviktston.

Enligt en artikel av Ulrich Jahnke i SST 1980:41 är det i korthet så, att nya skeppsmättningsregler vad gäller tonnage, antogs av IMCO 1969 med avsikten att börja gälla 18 juli 1982 för fartyg över 24 meter som från och med detta datum kölsträcktes eller för fartyg som byggdes om med väsentlig förändring av deras gällande bruttodräktighet. För oförändrade eller mindre förändrade befintliga fartyg skulle dock denna konvention inte gälla förrän 18 juli 1994.

Avsikten med 1969 års konvention var att få ett enhetligt mer rättvist system för skeppsmätning. Det tidigare sättet att mäta hade sitt ursprung i att engelska Board of Trade under ledning av amiral Moorsom, utarbetade ett system enligt vilket 100 kubikfot, d v s 2,83 kubikmeter motsvarade ett registerton, och att ett fartygs bruttodräktighet skulle gälla dess slutna rum, i


form av lastrum, besättningsutrymme och maskinrum. Detta system trädde i kraft i Storbritannien år 1854, och bruttodräktighet angavs i bruttoregister-ton.

Det har dessutom för bil- och tågfarjors del gällt att sådana byggda och oförändrade före 18 juli 1982, har fått sin bruttodräktighet angiven *exklusive* bil- respektive tåg däck.

I det nya mätsystemet gäller att även bil- och tåg däck ingår i mätningen, och att bruttodräktighet till skillnad från tidigare uttrycks i *bruttoton* istället för *bruttoregister-ton*. Den nya benämningen bruttoton är enligt Ulrich Jahnke inte så mycket avsedd att uttrycka ett fartygs exakta volym i kubikmeter räknat, utan snarare en parameter framräknad i förhållande till det samlade tonnaget, utan någon egentlig enhet: större för mindre fartyg och mindre för större fartyg. Beräkning av hamnavgifter, bemanning etc, utgör som tidigare det primära syftet, men intentionen är en mer rättvisande skeppsmätning.

Sedan 18 juli 1994 gäller då att ett fartygs bruttodräktighet räknas ut genom att man till mallade linjer mäter alla inneslutna volymer, inklusive lastutrymmen ovanför samtliga däck utom vissa mindre master och ventilatorer. Den totala volymen uttryckt i kubikmeter (V) sätter man därefter in i formeln: $GT = (0.2 + 0.02 \log V)V$ och får då bruttodräktigheten angiven i bruttoton. Detta torde vara förklaringen till att värdet bruttodräktigheten för trailerfärjan **Stena Seatrader**, plötsligt ändrades från 6 962 till 17 991, utan att fartyget genomgått någon större synbar förändring. Den 1995 registrerade ökningen från 6 962 *bruttoregister-ton* till 17 991 *bruttoton*, har alltså sin grund i ett nytt sätt att mäta och räkna. **Stena Seatrader**, är ingalunda ensamt om att ha genomgått liknande omvandlingar. Fartygskonverteringar blev en trend på åttitalet, och hon är representativ för den här typen av modern fartygskirurgi. När beställningar på nybyggt tonnage minskade, utvecklade varven större skicklighet på att snabbt bygga om fartyg, samtidigt som detta gjordes till förmånligt pris, till en del beroende på subventioner till varven.

Man kan som en parentes peka på att hennes namne, den ursprungliga trailerfärjan **Svealand** (1972) gjort omvänd karriär, utrustats med spår och som idag seglar med järnvägsvagnar som kombifärjan **Sea Wind** på leden Stockholm Värtahamnen-Åbo.

Kanske någon läsare vet mer om varför **Svea Link** och **Scandinavia Link** ersattes av **Malmö Link** och **Lübeck Link**, samt hur karriären som Stena Seatrader vidare har gestaltat sig? 



Två gubbar på kanalbanken. Båten i kanalen är *Vieille Montagne No 2*. Via H. Karlsson.

Kapten Lindquist – en ovanlig kanalbåtskeppare

Olle Gustafsson

I Länsypnen 2001:1 skrev jag om gruvbolaget *Vieille Montagne* och dess fartyg. Man kan inte börja söka i detta bolags annaler utan att träffa på Wilhelm Lindquist, och i viss mån hans far. De var båda befälhavare på bolagets fartyg. Sonen kom hem från en karriär i England och efterträdde fadern på *Vieille Montagne No 2* 1896. Fadern hade då arbetat för bolaget från det att sjöfarten med egna fartyg startade på 1860-talet.

Det är den yngre Lindquist som denna artikel skall handla om. Ett kort sammandrag av hans meritförteckning, eller CV som det numera heter, får man enklast om man citerar *Matrikel 1927 över Svenska Ångbåtsflottans Befäl*. Om Lindquist står på sidan 229 följande:

VIEILLE MONTAGNE III: 94 n. Rg.-t Trade: Åmmeberg – Göteborg.

Befälhavare: A. Wilh. Lindquist, f. 13/3 1862. Kptex. 1885 i Västervik, engelsk d:o 1884 i London. Tj.-gj. 1:a styrm. Å flera



Lindquist ungdomsbild. Via Zinkgruvans museum.

engelska, canadensiska och amerikanska segl. Samt å tre svenska ång.; underbefäl å stora engelska; flaggskeppare å en grekisk segl.; befh. Å ång. *Vieille Montagne II* > 1896 – 1915 och *VM III* sedan 1916.

Det är svårt att hitta en pampigare antecedentia än denna i matrikeln. Man kan väl förmoda att den i alla fall har retat upp en och annan av de övriga kanalbåtskepparna.

AWL som jag i fortsättningen kommer att kalla honom var född i Stockholm men uppväxt i Åmmeberg, studerade vid läroverket i Strängnäs, men tog sannolikt ej studentexamen utan gick till sjöss efter några års studier som så många andra grabbar har gjort före och efter honom.

År 1896 kom han alltså hem och övertog befälet på *VM No 2* efter sin far som då pensionerades. AWL övertog *VM III* vid leveransen från varvet i Motala 1916 och förde sedan detta fartyg fram till sin pensionering. AWL pensionerades 1931 och

dog i Askersund 1944.

AWL var en tidig släktforskare men framför allt hembygdsvetenskapsman. Han antecknade på små lappar, som han ständigt bar på sig, händelser i Åmmeberg, små och stora; detta i första hand under vintern då hans båt låg upplagd. Han måste också ha förhört sig med äldre människor i trakten om tidigare tilldragelser. Dessa anteckningar skrev han sedan ner i bokstavsordning, och dessa finns nu samlade i ett litet häfte kallat *Kapten Lindquists Krönika*, som kan köpas från gruvmuseet i Zinkgruvan. Självfallet finns också händelser som rör gruvbolagets fartyg med i denna krönika.

AWL producerade flera små böcker. En kallade han *V.M s Båtar*, en annan handlar om företagets tjänstemän och är väl i huvudsak av intresse för släktforskare med rötter i bygden. Det är om anteckningsboken *V.M s Båtar* som denna artikel skall handla.

V.M s Båtar

Boken har hårda pärmar och rutade skrivblad och är något större än formatet A5.

AWL skriver med bläckpenna. Viktigare saker, som tex namn, är ofta skrivna med rött bläck. Skriften är väl bibehållen efter alla dessa år, säkerligen beroende på att denna anteckningsbok liksom de övriga först fanns hos bolagets dåvarande direktör, Otto Torell, och därefter sedan många år är i tryggt förvar i ett kassaskåp på det nuvarande gruvkontoret i Zinkgruvan. Jag har haft förmånen att få skanna denna bok, som alltså ligger till grund för nedanstående.

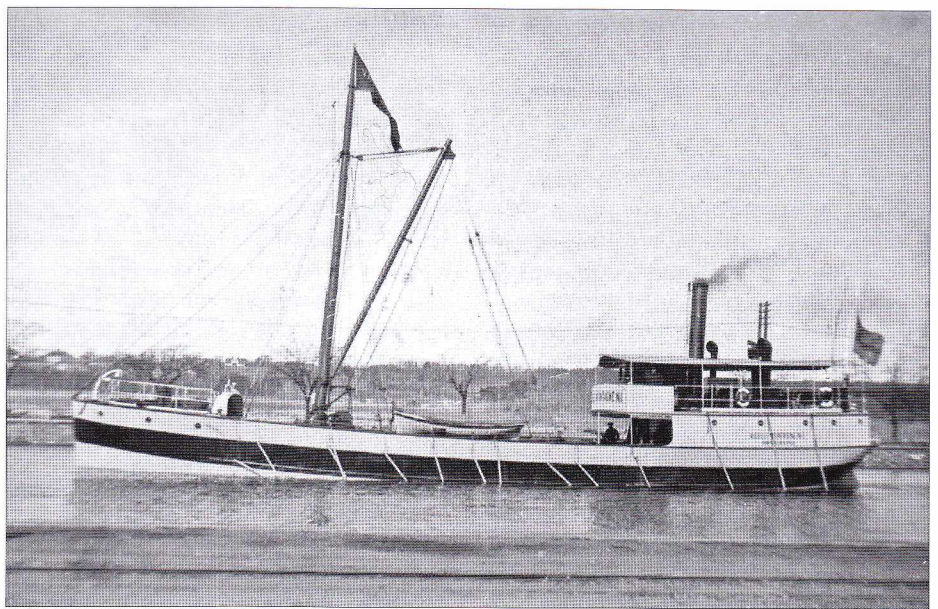
Boken börjar 1896, den 12 april, då VM No 2 gjorde en kortare provresa ut i den då isbelagda Vättern. Den 14 april 9.32 am, som kaptenen skriver, avgick VM No 2 mot Göteborg. Man kommer den första dagen inte längre än till Bastedalen, dit man anlände 6.35 pm och låg för natten. Någon mer anteckning från den första resan finns inte. Säsongen avslutades med att båtarna kom till Åmmeberg den 9 respektive 10 november. Den 11 gick VM No 2 till Motala Werkstad, där hon låg över vintern. Fartyget hade då gjort 40 resor.

Följande år, 1897, förlöpte på ungefär samma sätt, men vid avslutningen för året skrev kaptenen följande: 2/12 upptäckte en spricka i B.B. ramlager i Maskin.

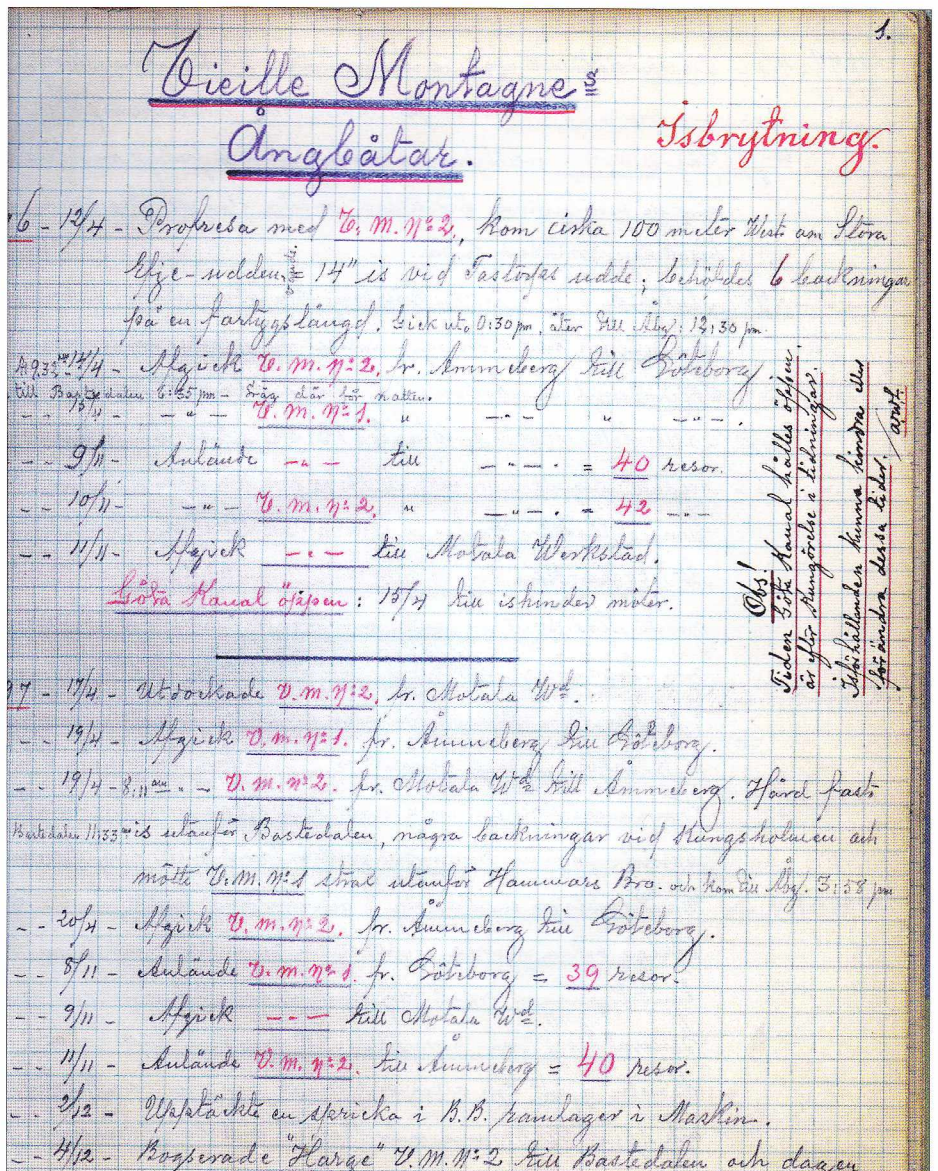
4/12 Bogserade "Harge" VM II till Bastedalen och dagen därpå till Motala Wd.

Gotha Kanal öppen "20/4 t.o.m. 15/12

Här kan man fundera lite. "En spricka i BB ramlager". BB torde stå för babords. Det är den gängse förkortningen ombord i fartyg. VM No 2 hade vid denna tid en högtrycksmaskin och var en propellerångare. Ramlagren bör ligga i linje för/



Vieille Montagne No 1.



Första sidan i boken. Nu har Lindquist tagit över Vieille Montagne No 2.

akter och något babords lager bör inte ha funnits. AWL var ännu inte särskilt van vid maskindrivna fartyg och hade sannolikt missuppfattat vad maskinisten sagt till honom.

Under 1800-talet och början på 1900-talet gick fartygen i regel mellan 35 och 40 resor per säsong. Längre fram, från 1920-talet och så länge jag med hjälp av kaptenens anteckningar kan följa transportererna, dvs. till slutet på 1930-talet ökade antalet resor för att hamna på mellan 50 och 60 resor per säsong. En anledning till detta kan vara att man nu körde ända fram till dess kanalen stängde för vintern. Varför man inte gjorde det tidigare har jag inte kunnat reda ut. Öppettiderna för kanalen under alla dessa år, 1860-talet fram till slutet på 1930-talet, varierade naturligtvis från år till år men är i medeltal från mitten på april till mitten på december.

Några större möjligheter att rationalisera transportererna tycks inte ha funnits.

I slutet på maj och början på juni 1898 rustades VM No 2 i Göteborg, och hemma i Åmmeberg. Konung Oscar II med kronprins och följe skall besöka Åmmeberg. Besöket var tydligen mycket viktigt för bolaget, eftersom den belgiske generaldirektören Gaston de Sinçay hade rest upp till Sverige för att närvara.

Kostnaderna för allt detta, målning, tält, flaggor, "dräkter" till besättningen och mycket annat gick på 2113 kronor och 23 öre, utom bränslet, bunkerkol alltså, meddelar AWL.

Oscar II:s besök, som inträffade den 4 juni, avlöpte lyckligt, och kaptenen fick en kråsnål av kungen som tack för sin insats. Efteråt, berättar den gode kaptenen:

"drack jag ett stort glas Champagne med Generaldirektören, som sade: Ett hjärtligt tack för allt som Kapten gjort till allas belåtenhet, och nu får Kapten hvila och själv bestämma när Kapten vill börja resorna på Göteborg."

Ett sådant besked lär nog ingen befälhavare få i dag! Även om det väl tog sin tid att plocka bort all utsmyckning och sedan lasta så verkar det som besättningen fick en viss vila, för II:an går inte till Göteborg förrän den 13 juni.

Fyrar och utprickning

På sidorna 41 till 43 (sidan 40 finns inte), förtecknar AWL fyrar och annan utprickning, inte minst den utprickning som fanns i farleden upp till Åmmeberg och vilken till stor del initierades av AWL.

Ett par exempel kan nämnas:

1898- Insattes telefon i Nafvens fyrhus

1908- Ny fyr i Svartskär (Min skrifelse) Wenern

1919-1/8 Indrogs Medgrundets Fyrskipp (Byggt vid Motala W1883) i st. ett högt AGA

fyrturn. Wenern

1929-22/10 Anlände till Sjötorp nya Lotsbåten "Polstjernen" fr. Motala Werkstad der maskin, inredning etc gjordes, skrovet byggdes vid Lindholmens Wd i Gbg. (Gamla Polstjernen såldes till Mariestads Bryggeri AB för 7:000 Kronor.) Lotsbefälhavare Sjökapten K Torkel Larsson. Ämål ~ Född i Ämål - 1871 ~ Dog på Vänersborgs laz. den 30/9 1936.

Det kan tilläggas att den Polstjernen som nämns ovan är den som finns kvar än i dag, numera hemmahörande i Karlstad.

Sidan 44 är en handgjord karta, färglagd, över hamnen i Åmmeberg med bryggor, byggnader och prickar i inloppet utritade. Kartan saknar skala. Efterföljande sida behandlar just prickarna i inloppet till Åmmeberg. Rubrik: Åmmebergs prickar etc. Underrubrik: Sedan 1896 har jag ordnat der med.

Lustresor

Ända från starten och så länge bolaget hade egna fartyg gjordes lustturer, i regel på Vättern, både till närbelägna platser som Askersund och Stjersunds slott, och

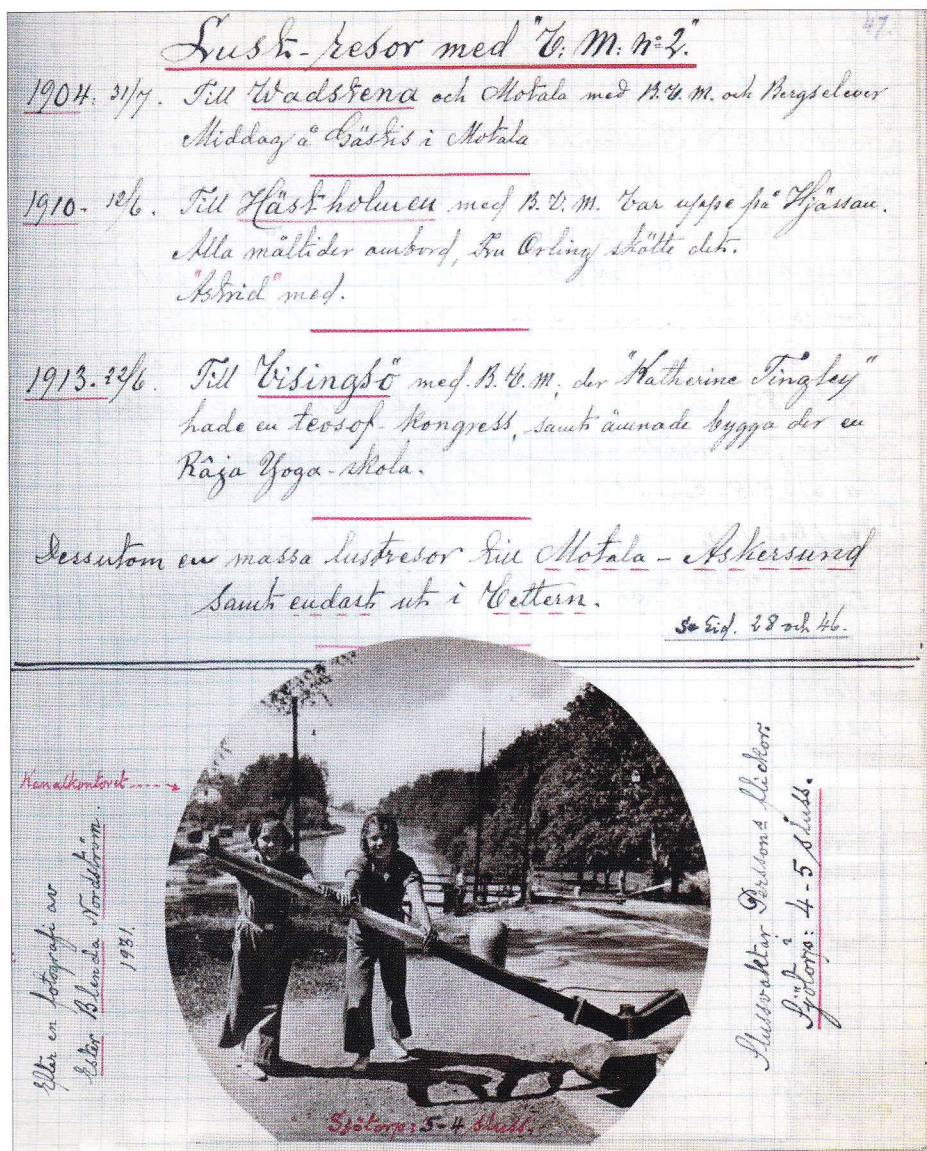
till orter längre bort som Motala, Vadstena, Gränna och Visingsö.

På de ordinarie resorna till Göteborg togs också passagerare, både bolagets egna anställda och utomstående. Vissa personer, tjänstemän från det Belgiska moderbolaget t.ex., åkte med till Göteborg, och ibland till Töreboda, sannolikt för att därifrån ta tåget till Göteborg. Med ett sådant byte kortades resan av med ungefär ett dygn, vilket kanske räckte för att hinna med en sternhagenbåt till Belgien.

Passagerartrafiken till Göteborg och mellanliggande orter tycks ha tunnats ut under första världskriget och verkar efter detta bara ha förekommit sparsamt. Anställda och deras familjer, i första hand barn, kunde dock få följa med på en rundresa till Göteborg ända in på 1950-talet; detta gällde också de ombordanställda, åtminstone befälet.

Många av lustresorna beskrivs mycket målande av AWL. Ett par exempel citeras nedan.

Söndagen den 7 Aug:1910



Lustresor mellan 1904-1913 med Vieille Montagne No 2.

Fr. Åmmeberg - 3:13 em. Fr. Askersund -10:35 em

Till Askersund - 5:16 em. Till Åmmeberg - 11:20 em

Gick genom Stora Sundet, vände vid Moholms pricken, gick in genom Lilla Sundet - Direktörens Son Henri, Mr Edourd Maneuvrier, alla Åbg + Gruffamiljer med.

6 pm middag på Stadskällaren. Dans, musik från Åmmeberg. Främmande: Ing J Stollenwerk med Fru, fru Stollenwerk Schmidt, Frk Berta Flodin, Herr och Fru D Pinet, Borgmästar Blidberg med Fru, Frk Hanna Ljungkvist, Fru Möllerström, Frk Greta Ljungstedt (hos Doktor Grapengiesser) Herrarna voro Ing E Stollenwerk England.)

Fruarna Brandelius, Corcy, Grapengiesser, Rahtsman, Lilja. (Nicolin voro ej bjudna.)

Besättningen fick 30 Kronor. ~ emedan de demonstrerade med att gå i smutsiga kläder.

Tisdagen den 7 april 1914

Riksdagsmannaval i Hammars Kommunalhus. Åmmebergsmusik = Kr 22:05.

Fr Åmmeberg 8:05 am. Fr Hammar 8:45 am

" - 9:30 " " - 12:00

" - 1:30 pm " - 2:00 pm

" - 5:00 " " - 8:30 "

" - 9:15 " " - 10:20 "

Snöyra: +5°C. Oprickat farvatten:

Lite månsken på qvällen

Nöjesresorna gick i regel på söndagar. Oftast fick besättningen ingen ersättning. Självklart blev de inte heller medbjudna på de evenemang som eventuellt stundade på ankomstorten. Vid några tillfällen nämner AWL att han blev medbjuden, säkert den enda från besättningen. Vid ett tillfälle nämner han att alla medföljande, han också, fick betala maten, kronor 3:50. Han fick dock i regel ta med fru och döttrar.

Om fartygen

På sex sidor skriver AWL om fartygen. Det är uppgifter om byggnationen, befälhavarna, ombyggnader m.m.

Man kan i detta avsnitt följa båtarna fram tills AWL pensioneras 1931.

Vieille Montagne No 1 fick 1907 sin gamla "vinkelvefmaskin" utbytt mot en compound-maskin på Motala Werkstad. Samtidigt blev stäven ombyggd och utfylld och fartyget fick ett nytt bryggdäck med inredning. En originell sak med **Vieille Montagne No 1** och **2** var att dessa fartyg ursprungligen hade befälsinredningen förut, åtminstone befälhavarens och styrmannens bostäder, medan manskapet och troligen maskinisten bodde akterut. Ångbåtar var något nytt, och man tänkte antagligen att det inte var "fint" att bo intill den här nymodigheten. Rätt snart upptäckte man antagligen sitt misstag, och

befålet flyttade tillbaka akterut, där man ju alltid hade bott på segelfartygen. Om några fler båtar än **Vieille Montagnes** hade detta arrangemang vet jag inte. Däremot var det inte helt ovanligt att på midskeppsbyggen befälhavaren och styrmännen bodde akterut. Jag har ett minne från barndomen av en finsk ångare som låg på Göteborgs Varv, där befälhavaren kom ut från poopen när jag olovandes hade gått ombord. Han var dock vänlig och jag fick tillåtelse att se mig omkring. Rexbolagets gamla ångare **Korsö** hade ett liknande arrangemang.

Den 15 december 1926 lade man upp **Vieille Montagne No 1** på Lödöse varv. **VM 1** har gått sammanlagt 2342 resor med malm för bolagets räkning. Fartyget skall nu säljas. Kaptenen skriver:

1927 - 12/5 Foro Ing: Frank Hinke (Lindholmen) och jag i Bil till Lödöse Varf för att värdesätta "VM N^o1" = Kr 20.000:--

Fartyget blev emellertid inte sålt det året, utan först den 23 april året efter såldes ångaren med hjälp av skeppsmäklare K Olsson i Göteborg till konsul E H Edman

i Marstrand för 14.500 kr och med 3 % arvode till mäklaren. Båten döptes om till **Sigrid** och avgick den 14 maj genom Göta Kanal till Stockholm.

AWL ägnar två sidor åt **Vieille Montagne No 2**. Kaptenen börjar:

1876 29/2 : Underskrefs kontraktet med Motala Wd om byggandet af denna båt, under uppsigt af Sjökapten P Aug: Lindquist.

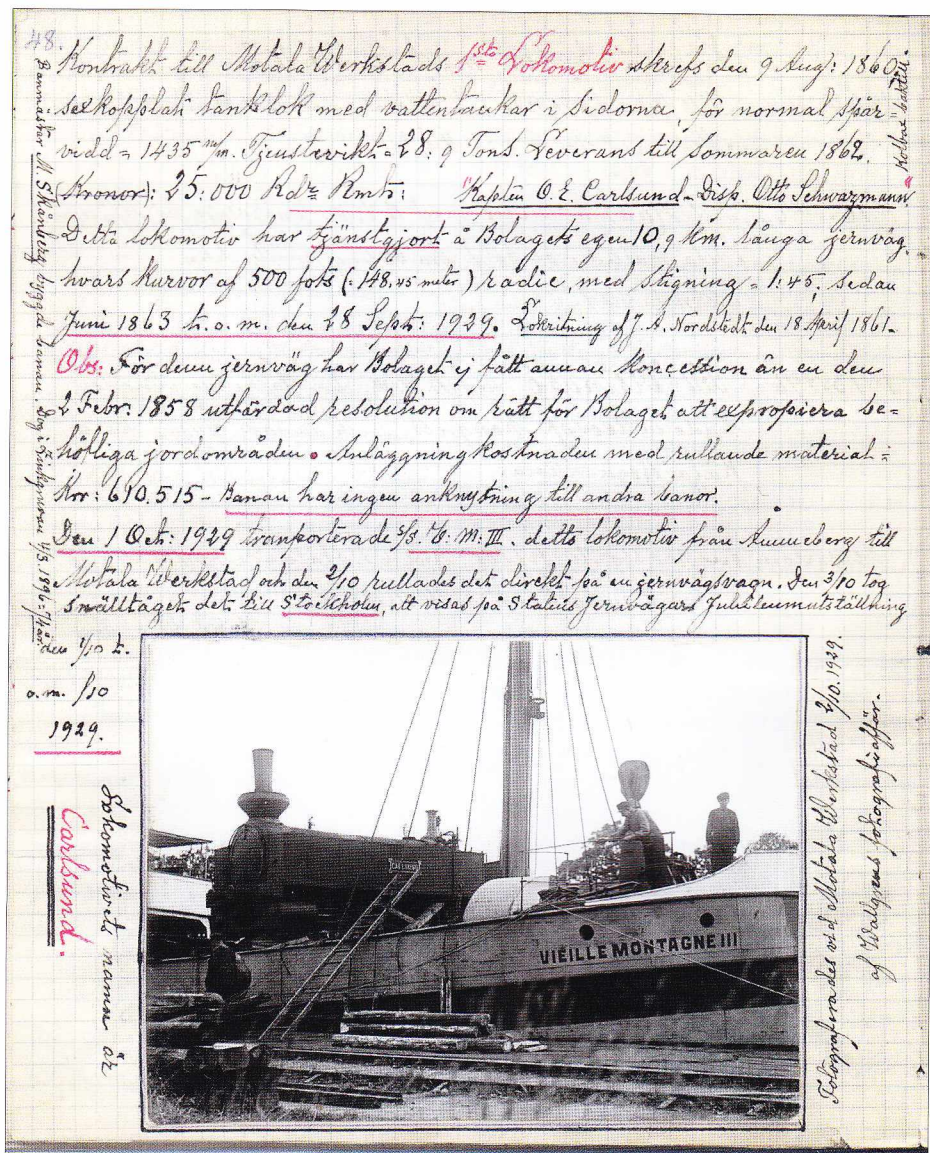
1877 26/4. Afgick fr Åmmeberg 1:sta resan med malm = 200. T. till Göteborg.

Efter anteckningar om befälhavare, AWL:s far, han själv m.fl., kommer han på andra sidan in på fartyget igen. Jag citerar:

1916 ~ 8/7 - Anlände fr Motala Wd till Åmmeberg. Hade då fått insatt en 72 HKR. Bergsund motor - och Motor - Wunsch efter att ha tagit bort O E Carlsunds högtrycksmaskin.

I marginalen skriver han: "Jag övervakade detta arbete." Året efter byggde man under våren om inredningen på liknande sätt som gjorts på **VM No 1**.

1918 gjordes inga malmresor utan båten gick i norra Vättern och lastade ved för bolagets räkning. Det var nu mycket svårt



Sidan 48 i boken handlar om järnvägen och transporter.

att få tag i kol, och dessutom var moderbolaget i Belgien kanske inte i stånd att ta emot malm i någon större utsträckning, eller kanske ingen alls. 1921 fortsatte man och avslutade ombyggnaden av fartygets bostäder; detta skedde också i Åmmeberg. Samma år byttes Bergsundsmotorn ut mot en 100 hk 2-cylindrig Bolindermotor. Båda dessa motorer var tändkulemotorer. Man kan alltid spekulera över den korta livslängd Bergsundsmotorn hade. Var den så dålig eller hade man misskött den? Den nya motorn hängde med till strax före andra världskriget innan det var dags för nytt motorbyte, nu åter en Bolinder om än byggd på Bolinder Munktells verkstad i Eskilstuna. Man behöll namnet Bolinder då deras motorer ansågs bättre än de av Munktells egen konstruktion.

1927 omtalar AWL att man satte in en ny värmepanna samt bytte ut motorvinschen mot en ångdriven. Pannan måste alltså ha varit en ångpanna, en sk donkeypanna. I detta sammanhang tillåter jag mig en liten fundering. Längre fram i denna artikel omnämns köpet av ångaren **Vieille Montagne IV ex Ester**. Ester hade med största säkerhet två bommar och två vinschar när bolaget köpte henne från Thorskogs Varv, som vid denna tid höll på att avvecklas. Men efter ombyggnaden hade hon en lucka och en vinsch. Vågar man gissa att VM II fick den överblivna vinschen?

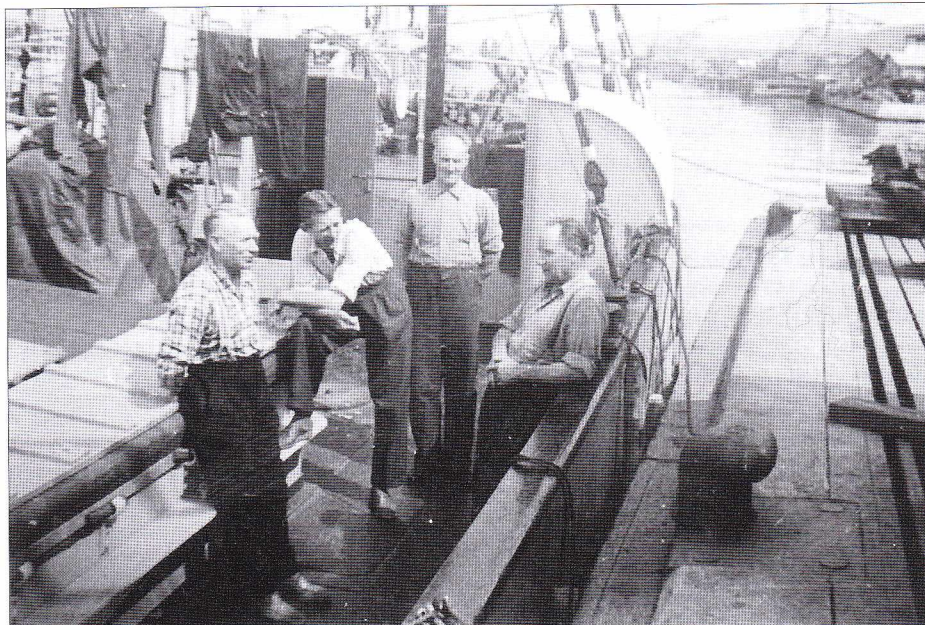
Under tiden hos Vieille Montagne hann VM II, som hon nu hette, få ännu en motor. I början på 1950-talet byttes den sista tändkulemotorn ut mot en Lister dieselmotor på Lödöse varv. Det kan nämnas att denna motor hängde med länge och först på gamla dagar byttes mot en Caterpillar nere i Medelhavet, dit fartyget då hade kommit. Denna motor sitter troligen fortfarande i nu när hon ligger på havets botten nere i Karibien.

Vieille Montagne II får nog anses som ett "lucky ship". Hon seglade i nästan 100 år för sin första redare, gick sedan ett antal år med sand i Finland och fick därefter vara med om skattletning i Medelhavet och senare i Västindien, där hon till sist sjönk; orsaken sägs vara ett trasigt kylvattenrör.

Nya fartyg

Under den tid AWL verkade hos Vieille Montagne tillfördes bolaget två nya fartyg. Man var av allt att döma också spekulant på ett tredje. Alla dessa omnämns i boken, men inte med så stort utrymme som man hade kunnat vänta sig.

Vieille Montagne III levererades som bekant från Motala Werkstad 1916. Den gode kaptenen hade varit med från början och kunde lägga sina synpunkter på fartyget. En bild som figurerat vid flera tillfällen visar direktör Otto Torell och AWL vid



Besättning på okänd Vieille Montagnebåt vid kaj på Marieholm. Via Anders Engdahl.

kölsträckningen. Denna äger tydligen rum vintertid i varvets torrdocka. Kaptenen står på kölen, och bredvid på dockans botten står Otto Torell.

På sidan 16 i boken skriver AWL: *1916 8/1 Direktör Otto Torell och Motala Wd under-tecknade kontrakt om byggandet a VM III ("Det största jern. fartyg på Göta Kanal.")*

Nästa anteckning är på samma sida och lyder:

23/6 anlände VM III fr. Motala Wd till Åmmeberg.

Därefter nedanstående rad på samma sida. Hon låg tydligen kvar några dagar i Åmmeberg innan hon gick på sin jungfruresa till Göteborg.

29/6 Avgick VM III fr. Åmmeberg till Göteborg med 270 T. malm

Längre fram i boken där AWL beskriver båtarna i tur och ordning återkommer han givetvis till III:an. Han omnämner i korta drag de två kollisioner fartyget var med om under hans tid ombord. I slutet på september 1929 kolliderade man strax söder om Göta på nergående till Göteborg med mariestadsångaren **Katrinefors**, som var på läppen. VM III erhöll enligt kaptenen "rätt så svåra skador å stäv". **Vieille Montagne III** gick för egen maskin ner till Göteborg och lossade lasten och därifrån till Motala Werkstad för reparation.

Året efter hände på nästan samma plats en betydligt värre olycka. Jag citerar AWL: *1930 9/12 kl 19.40. Kollision mellan VM III malmlastad = vaskmalm och Hamburg ångaren Kressman kapten H Wachter, tom. (Cirka 100 t last inne) mellan Haneklo fyr (Röda Berget) och Röda Stens fyr, Lilla Edet, där III:an sjönk; men Kressman oskadad fortsatte till Lilla Edet. Vi blevo alla räddade i III:ans "eka"!*

Detta haveri och sjöförklaringen därefter har jag skildrat i Länsumpnen nr 2002:3.

Fartyget bärgades och reparerades under vintern på Lödöse varv. AWL hade säkerligen ingen skuld i detta haveri. Han hade frivakt och satt i salongen och läste. Bolagets direktör Otto Torell tyckte antagligen att det nu var tid att pensionera AWL, som var 68 år. Han lät dock AWL få behålla befälet på våren efter, 1931, och sedan förde kaptenen båten fram till juni månads slut. Den första juli tillträdde Carl J. Johansson som ny befälhavare och AWL kunde påbörja sitt liv som pensionär utan att behöva känna att detta berodde på haveriet året före. Föredömligt gjort av Otto Torell!

VM III fortsatte hos bolaget fram tills man slutade med sjötransporter i egen regi, var därefter kvar i svensk kust- och kanalfart ett antal år för att slutligen bli ombyggd till passagerarfartyg 1989-1890 i Falkenberg och heter numera **Riddarholmen**. Det är inte mycket som i dag vittnar om att det är en gammal kanalbåt när man tittar på henne. För- och akterstävorna skvallrar dock om att man har att göra med ett gammalt fartyg. Synd att hon inte kom upp till bolagets 150-årsjubileum 2007!

Det sista fartyg som bolaget Vieille Montagne skulle köpa blev **Vieille Montagne IV ex Ester**. Hon var byggd på Thorskogs Varv och Mek Verkstad i början på 1920-talet på spekulering, men blev liggande osåld fram till varvets avveckling.

Det går en hel del historier om detta fartyg och dess lastförmåga. Den nu avlidne K.A. Feldt, som var befälhavare på II:an i många år och arbetat i bolagets båtar redan på 1920-talet och början på 1930-talet, han var född 1914, har berättat att man blev lurade på lastdrygheten. Den lastförmåga man uppgav gav ett djupgående som var större än det tillåtna i Göta kanal, varför

fartyget endast kunde gå med full last när hon hade lastat i Otterbäcken, vilket skedde då och då. Hur som helst med detta, så här skriver kaptenen om förvärvet av VM IV:

1926-30/7 – Direktör O Torell, AWL m.fl. för järnväg fv Göteborg at 7:15 am till Thorskogs Varf och besåg grundligt s/s Ester.

Långa och mångskiftande resonemang om mest lastdrygheten. (AWL föreslog "lasta III noga i Kg; tag Ester till Marieholm, lasta "Ester" fr III;an tills hon ligger 2,82 för och akter, väg sedan noga det som är kvar i III;an." For i Bil öfer Kungelf till Marieholm för att Ing. E Nilsson (Thorskogs Varf) skulle få se på III;an.

– 15/11 Direktör Torell, AWL, fartygsinspektörer, m.fl.= 14 personer foro fr Göteborg at 11:11 am till Thorskogs Mek Wd för att göra en profresa ner till Älfängen. I styrmans-hytten låg en standert = Vieille Montagne IV. Jag fick fullmakt att mottaga båten och skriva under.

Kr: 62:500:-

För den oinvidde bör kanske nämnas att "Marieholm" var bolagets zinkupplag i Göteborg från 1916 och fram till dess man slutade att gå till Göteborg och i stället lossade malmen i Otterbäcken för vidare transport därifrån till Belgien. Adressen var Marieholmsgatan 20.

Den 4 april påföljande år avgick VM IV

från Lödöse till Åmmeberg. Hon var nu ombyggd för sin roll som malmfartyg. De två lastluckorna hade ersatts med en och samtidigt togs en mast och en vinsch bort, hon försågs också med barlasttank i form av dubbelbotten.

Enligt befälhavaren Olsson som förde henne på 1950-talet var hon vad gäller sjöegenskaper den bästa kanalbåt han hade farit i. (Uppgift från sonen P. Olsson, Lerberget)

Fartyget lämnade Åmmeberg två dagar efter ankomsten dit, lastad med 228 ton malm. Befålet övertogs av Nils G. Lilja, tidigare befälhavare på VM No 1.

Efter att ha skrivit om ovanstående fortsätter AWL med något mer kryptiskt:

1928 – 19/4 Jag på Göteborgs Rådhusrätt, 2dra afd. (noon – 10 pm)

Borgmästare K. G. C. Bretzner. Rådman Per Dalén ~ (Ingeniör John Ljung Åbg) Karl Axel Winge, advokat för fru Ester Larsson. (Grand Hotel)

Går man in i Domboken för Göteborgs Rådhusrätts Andra Avdelning upptäcker man att Otto Torell (Bolaget Vieille Montagne) hade stämt änkefru Ester Larsson, då fartyget inte lastade så mycket som upp-givits vid köpet. AWL var ett av vittnena vid denna ganska komplicerade rättegång som började i april 1928 och höll på till

dom avkunnades i oktober samma år. Det hela försvarades bl a av att man efter köpet byggde om båten på flera punkter.

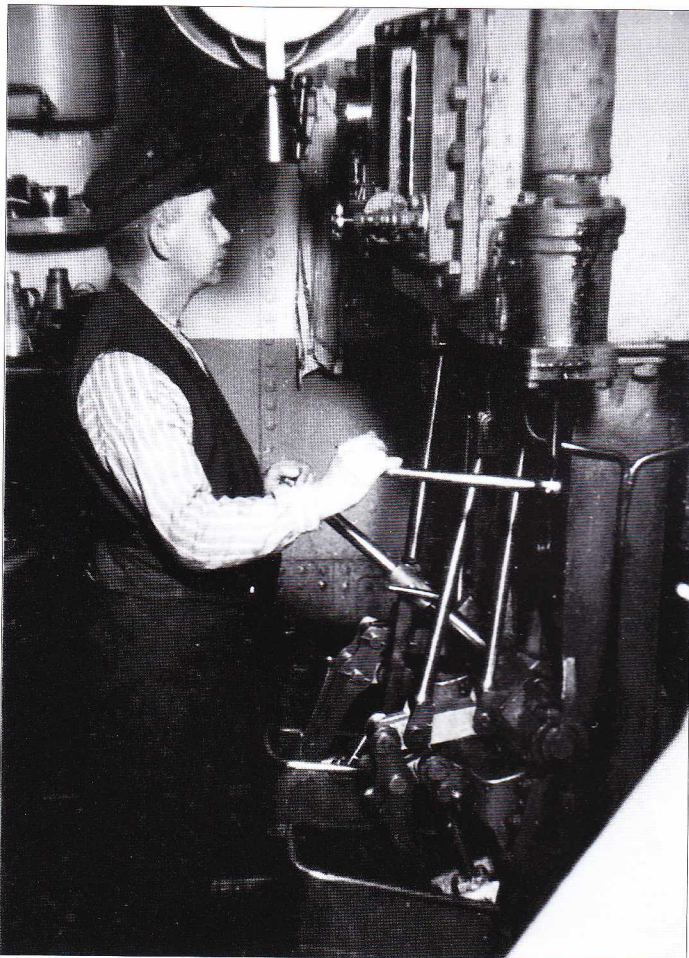
Den ovannämnda fru Ester Larsson var änkan efter den sista ägaren till varvet, Eskil Larsson. Änkan hade inga kunskaper vad gällde att driva ett företag som Thorskogs varv, och när hon inte kunde hitta någon köpare tvingades hon att så fort som möjligt avveckla varvet.

Otto Torell kom vid rättegången med bland annat det orimliga kravet att ersättning skulle erhållas motsvarande de förluster man kunde tänkas få i framtiden, då fartyget under hela sin livstid skulle tvingas gå med 20 ton mindre last än utlovats.

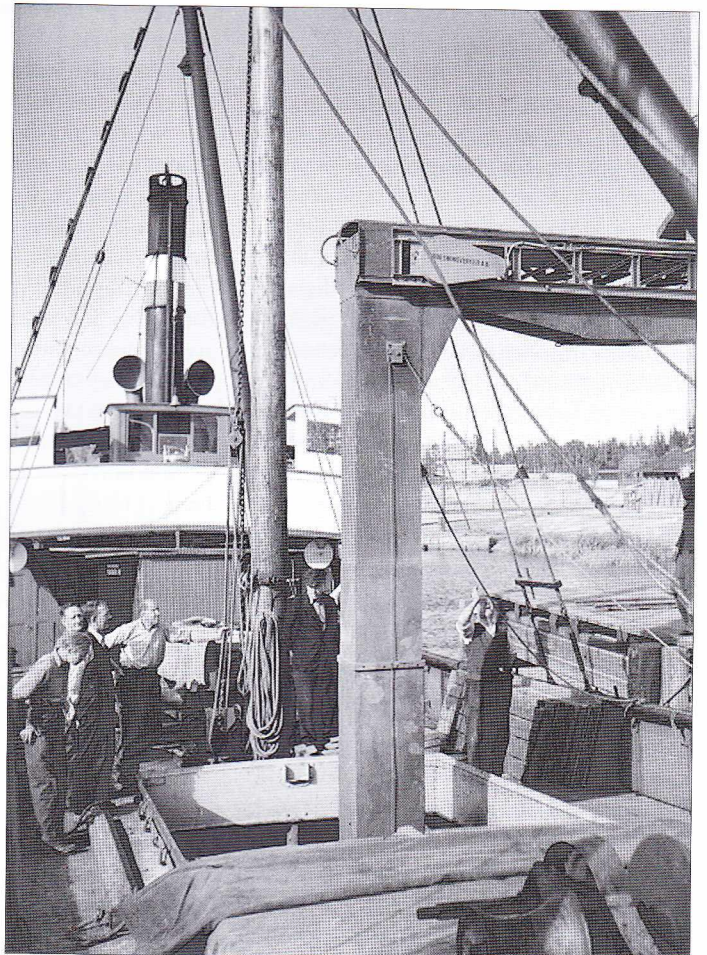
Den ovannämnda K.G.C. Bretzner var borgmästare i Askersund och företrädde Otto Torell. Karl Axel Winge drev en känd advokatfirma i Göteborg och var sannolikt van vid sjömål, vilket Bretzner troligtvis inte var.

Resultatet var i alla fall att Torell förlorade och tvingades betala fru Larssons rättegångskostnader med 2 595 kronor. Som motiv för domen sades bl a att man inkommit för sent och att det hela kunde anses som ett handelsköp.

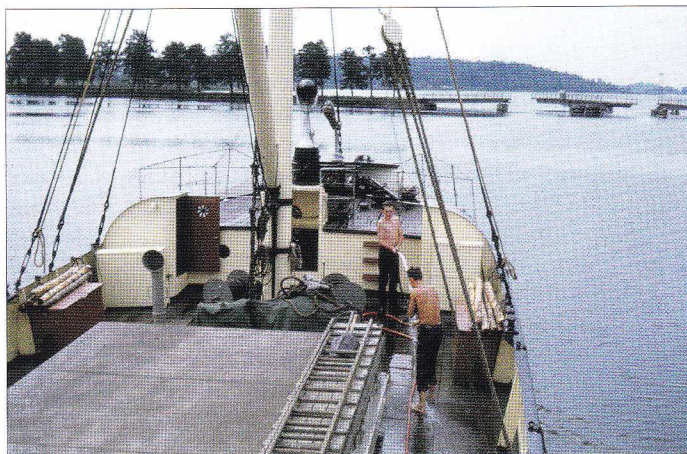
Efter det att AWL skrivit om båtarna räknar han upp en mängd personer som



Okänd maskinist klar för manöver av Vieille Montagne No 2. Via Anders Engdahl.



Åmmeberg, lastning 1947 i en okänd båt från samseglingen. Foto via Anders Engdahl.



Vieille Montagne III mot den öppna bron i Hammar den 8 augusti 1963.
Foto Anders Engdahl.



Utlastningskajen något av de sista åren. Foto Anders Engdahl.

varit mönstrade i de olika fartygen, i regel med datum och ibland med deras befattning. Ingenstans bland alla dessa personer kan jag hitta intendenturpersonalen, som ju var kvinnor – märkligt. En möjlighet är att dessa kvinnor var anställda på andra villkor, eller var restauratrisen att betrakta som egen företagare och hon i sin tur anställde köksbiträdet, eller som hon också kallades, städerskan? Sådana arrangemang förekom i en del fartyg.

Personerna i dessa besättningslistor är listade i bokstavsordning och ej efter fartyg. Vilka fartyg de seglade i nämns överhuvudtaget inte, vilket är synd bla ur släktforsarsynpunkt.

Besättningslistan följs av en beskrivning över hamnen i Åmmeberg. Denna är lång och detaljerad och förbigås här.

Något runt fartygen

Nästa del, sidorna 66 till 70, är en slags seglationsbeskrivning över den route som Vieille Montagnes båtar normalt gick på sina resor från Åmmeberg till Göteborg.

Sidorna 71 och 72 behandlar malmupplaget med kaj i Göteborg. Detta låg som tidigare nämnts i stadsdelen Marieholm och kallades av göteborgarna allmänt för Zinken. Jag tar här endast med vad AWL skriver om den kran som anskaffades till kajen för lastning och lossning av malm:

1916 Började bygga en tråkaj.

Längd = 60 meter

Höjd = 2 meter öfer medelvattnen

med spår och en rörlig kran. (Elektrisk fr.

A.S.E.A.)

Arbetet utförs af Ing. Magnus Granberg och arbetschef = Ing. Härder.

14/9 var jag med VM III nere vid Hacket, Göteborg och hämtade en Elektrisk Kran från A.S.E.A. – (2e bitar vägde över 8 T pr styck.) och gick med den till Marieholm der Göta Werkens ponton kran tog den i land och ställde underredet direkt på railsen.

12/10 – profkär ovannämnda Kran med

A.S.E.As montör.

13/10- Do med Gripskopa (ett Belgiskt fabrikat) med att taga malm ur VM No 1 och lägga dit den igen. Jag med.

Vidare beskriver AWL kranen med tillbehör mycket ingående. Här kan det kanske räcka med att nämna att den hade en lyftkraft på 5000 kg. För att köra den på rälsen måste man ta till handkraft. Senare ordnade man så att den kunde dra sig fram själv med hjälp av hisswiren.

På sidan 74 och framåt har AWL fört in en hel del statistik, mest från Åmmeberg: regnmängder, temperaturer osv. Av intresse för oss båtologer kan dock några siffror nämnas.

AWL transporterade under de år han tjänstgjorde i Vieille Montagnes fartyg 319 048 ton malm. I retur tog han hem 76 997 ton kol samt en obekant mängd styckegods. Han transporterade också plank och props, de två sista lastslagen inte nödvändigtvis för VM:s räkning. Då och då tog nämligen fartygen också last för andra befraktare. Dessutom tog man som tidigare nämnts, åtminstone fram till ca 1930, också passagerare, både i salong och som däckspassagerare, de sistnämnda troligen enbart på korta sträckor.

På sidan 83 har han tagit upp tiderna för en resa från Åmmeberg till Göteborg (24–25 november) och en resa från Göteborg till Åmmeberg. Resan Åmmeberg–Göteborg redovisas här:

VM III, Djupgående för 2,82, akter 2,82 meter.

Avg. Åmmeberg Kl	2,25 em
Orrholmens fyr	4,08 "
Carlsborgs udde	5,48 "
Forsviks sluss	6,53 "
Tåtörps sluss	9,12 "
Sjötorps sluss	7,57 fm
Krokhall's lysboj	8,48 "
Djurö fyr	10,19 "
Lurö fyr	11,28 "
Lemon lysboj	11,56 "
Hinna lysboj	1,45 em

Gällö fyr

3,29"

Venersborg y. vägbr

4,31"

Lilla Edets sluss

8,13"

Till Göteborg

11,31"

Gångtid: 33 timmar 06 minuter

Hinder för Venersborgs järnvägsbro 38 min.

Laber ostlig vind. Snöat lite. Barometerstånd 746,2 Temp +2°C

Om resan åt andra hållet kan kortfattat nämnas att den tog 29 tim. och 37 min., alltså ca 3½ timma kortare tid. Enda stoppet var Töreboda järnvägsbro, 7 minuter. Barometerstånd 754, Temp +18° C. Vind, laber SO.

Vi ser alltså att det tog knappt ett och ett halvt dygn för en besättning på 11–12 man/kvinnor att transportera ca 250 ton malm från Åmmeberg till Göteborg. Med tanke på traden skulle man inte kunna göra resan mycket snabbare i dag, men besättningen skulle vara betydligt mindre, max tre man/kvinnor och ingen restauratris.

I slutet av boken finns en sida om motorfartyget **Wille**. **Wille** är ett ganska okänt fartyg, byggt 1920 på Bastedalens varv i Hammars socken, inte långt från Åmmeberg, som ligger i samma socken. Även här var AWL inblandad. Så här beskriver han båten:

1920: 27 Januari Var hos Harald Giöbel för att se på båten, den är byggd på träspant, en mast midskepps ~ 2 lastluckor ~ spetsig akter ~ 2 grofa syster kölsvin ~ samt helt träskott framför öferbyggnaden, på direktör O Torells uppdrag (var der den 26/2 ~11/3 ~ 15/3 ~ 17/3 ~ 13/4) ordnade under dessa dagar med allt som passar för malmlastning, samt allt hvad Fartygsinspektionen fordrar, samt anskaffandet af alla inventarier m.m. samt förordade Styrman å m/s VM N^o 2 C.J. Johansson att vara Befälhavare.

Vidare berättar AWL att fartyget var 30,03 meter långt, lastade 241 ton och hade en Avancemotor på 92 hk samt en Lidansvinsch med en 12 hk motor. Fartyget hade också två segel. Farten uppger AWL till 8 knop "på tom köl".



Månfiskaren ex Vieille Montagne No 1 under skrotning. Foto Christer Samuelsson.

Giöbel erbjöd nu Vieille Montagne att köpa **Wille** för 225 000 kr eller hyra henne för 30 000 kr/månad. Det var höga priser nu efter första världskriget! Något köp blev det inte. **Wille** gick en säsong för VM och hamnade så småningom i Stockholm med namnet **Simson X**. Det var säkerligen klokt av Otto Torell att avböja förslaget att köpa **Wille**. Sex år senare kunde han köpa **Ester** för 62 500 kr och fick då en ny ångare byggd i stål för mindre än en tredjedel av **Willes** pris. Priserna hade ändrats radikalt på dessa få år.

Avslutning

AWL slutade skriva i början på 1930-talet. Sommaren 1931 gick han i pension och flyttade från sin tjänstebostad i Casinot där han bott ända sedan han efterträdde sin far. Han flyttade nu till Askersund, där han blev kvar livet ut. I detta sammanhang bör kanske nämnas att Casinot var ett slags personalhotell, byggt av belgarna redan från början. Byggnaden kan fortfarande ses i Åmmeberg och är numera vanligt hotell och innehåller bla en pampig festsal på andra våningen. Borde K-märkas, om det inte redan är gjort.

AWL gifte sig, okänt vilket år, och paret fick två döttrar, Astrid och Sonja. Sonja gifte sig med tiden och fick tre döttrar, som alla är i livet när detta skrivs, så släkten lever vidare.

Den läsare som inte är bekant med den svenska gruvindustrin frågar sig kanske: "Hur gick det med Vieille Montagne då?" Jo bolaget fortsatte i Zinkgruvan och Åmmeberg. Frånsett problem med leveranserna under andra världskriget gick allt sin gilla gång. 1957 firade man 100-årsjubileet

med en fest som man talar om i trakten än i dag.

Längre fram kom andra tider. I mitten på 1960-talet började man skeppa ut sligen från Otterbäcken i stället för från Göteborg som man gjort ända sedan starten. Nu behövdes endast två båtar, och **Vieille Montagne II** såldes till Finland och sandfarten där. Hon gick sedan andra öden till mötes och slutade sina dagar i Karibiska havet.

Betr. numreringen av fartygen hade **Vieille Montagne No 1** från början inget



Kapten Lindquist på äldre dagar. Foto via Zinkgruvans museum.

nummer, utan fick det när nästa fartyg kom. Det tredje och fjärde fartyget, **Vieille Montagne III** och **IV** fick romerska siffror redan från början. Ettan fick det aldrig och tvåan långt senare. Jag har här försökt skriva som den gode kaptenen skrev, men han var inte alltid konsekvent. Läsarna får ha överseende med detta!

Under första hälften av 1970-talet byggdes ett nytt anrikningsverk i Zinkgruvan. Detta medförde stora förändringar i hela bygden. Från Åmmeberg, där hela tiden företagets huvudkontor, anrikningsverk och flera andra industribyggnader funnits, blev all verksamhet flyttad till samhället Zinkgruvan, d v s orten där gruvan fanns. Sligen transporterades nu med lastbil till Otterbäcken och båttransporterna och järnvägen lades ner. Mycket av detta hade nog varit nödvändigt under alla förhållanden. Trafiken på Göta Kanal hade ju minskat, östgötadelen var redan nu endast öppen under sommarmånaderna och västgötadelen stod säkerligen på tur. Man kunde ju inte ha driften i gång endast för zinktransporterna. Dessa skedde på slutet med inhyrda fartyg, och vintertid hade man börjat köra till Otterbäcken med lastbil.

1990 registrerades gruvbolaget som Vieille-Montagne Sverige, filial till ACEC Union Minière SA, Belgien, och 1993 ombildades bolaget i Sverige till aktiebolag, Union Minière Sverige AB. Andra tider kom och 1995 sålde belgarna gruvan vid Vätern till det australiensiska bolaget North Ltd för 1,2 miljarder kronor, och efter 138 år var gruvan inte längre belgisk. 1997 fick gruvbolaget namnet Zinkgruvan Mining Aktiebolag. Nu gick allting snabbt. År 2000 köptes den australiensiska koncernen upp av Rio Tinto, ett engelskt-australiensiskt företag. Redan 2004 blev det ny affär, Lundin Mining köpte nu företaget, och för första gången på 147 år var gruvan svenskägd!

Avslutningsvis är bara att säga att bolaget går bra, efterfrågan på zink är stor och priserna höga.

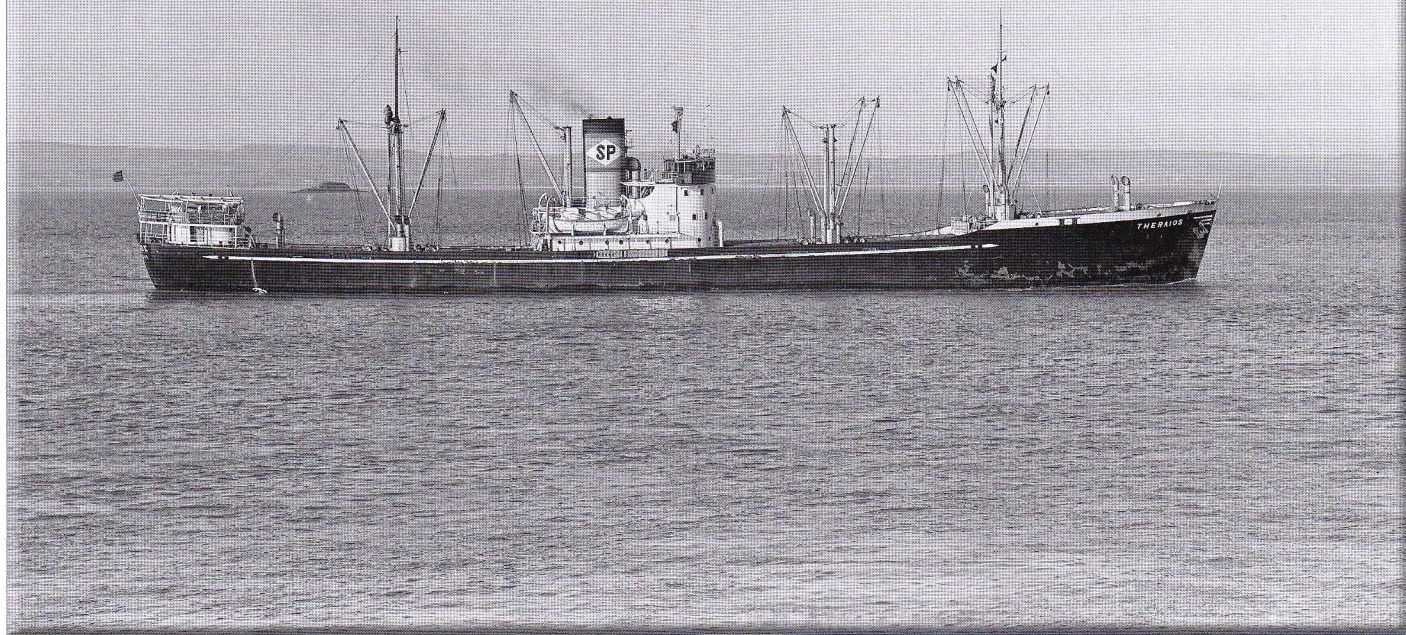
År 2007 firades företagets 150-årsjubileum med pompa och ståt. Festdeltagarna fick både uppleva 1800-talets levnadssätt och se och lyssna till kända underhållare av idag. Festen avslutades med ett storslaget fyrverkeri.

Tack

För att kunna göra denna artikel har jag haft stor hjälp, främst av Sol-Britt Jansson på Zinkgruvan Mining, som för flera år sedan lät mig ta del av AWL:s böcker och annat material i arkivet samt varit vänlig att läsa igenom och rätta detta manuskript, och av Tomas Karlsson (bilder och minnen) samt gruvmuseet i Zinkgruvan. ☼

TILL FLYDDA TIDER

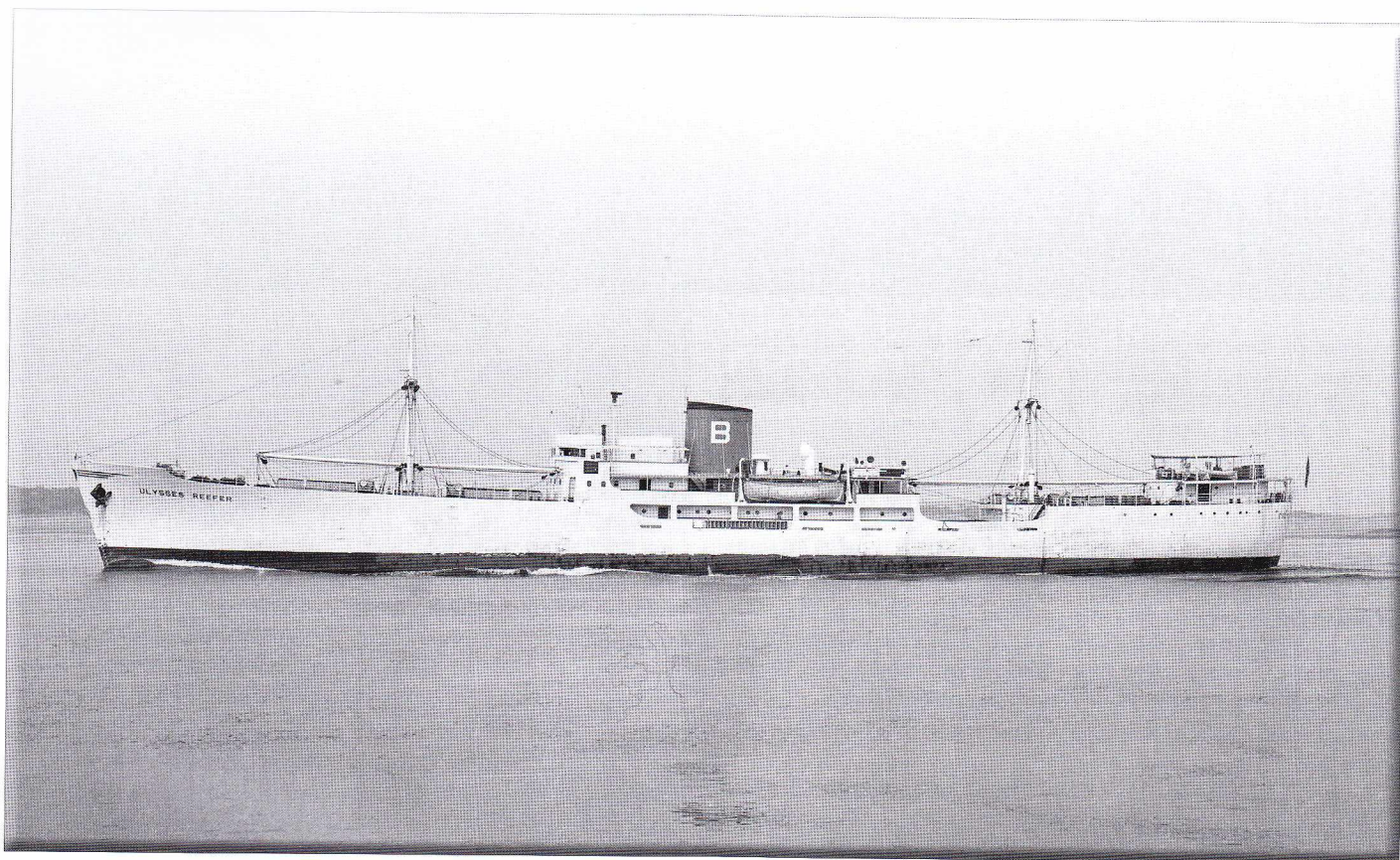
Text och foto Bertil Palm



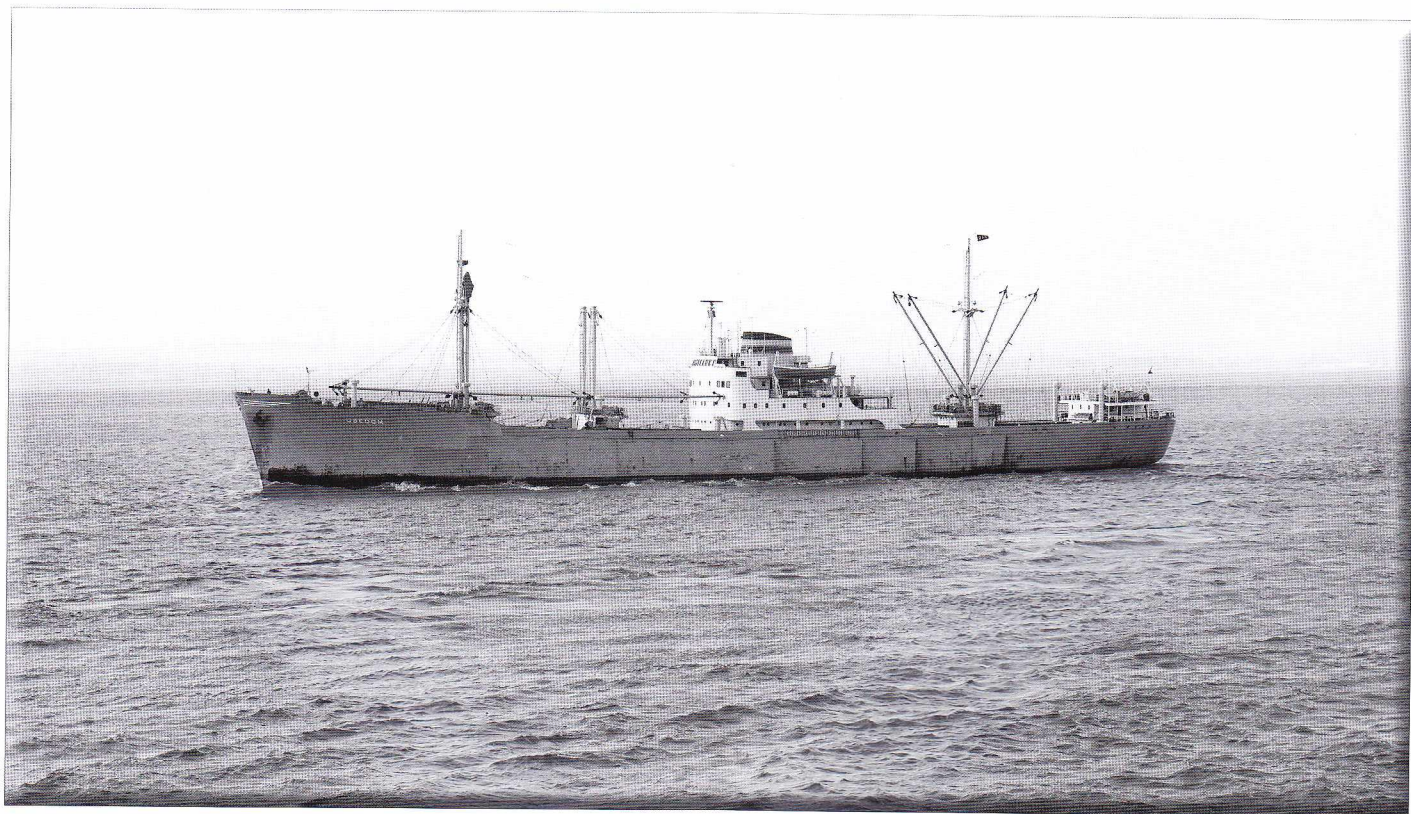
1 september 1976 passerar *Theraios* utanför Vlissingen, på väg ut från Antwerpen. Hon var på 4700 ton dw och byggdes 1935 av E M V som *Birkaland* till Ångf. A/B Tirfing. Sålades 1960 till Rederi A/B Timex, Göteborg och blev *Browind*. I november 1963 såldes hon till A.Sigalas & Platis Bros., Piraeus, behöll namnet fram till 1966, då blev hon *Theraios*. Seglade som sådan fram till 1978, då hon skrotades i Piraeus.



Stävande genom Kielkanalen, ser vi *Lombardia* i juli 1969. Hon var på 9000 ton dw och byggdes 1942 av Götaverken, som *Barranduna*. Lades upp efter leveransen fram till juni 1945, då hon gick i trafik för Transatlantic på Australien. Fick 1960 en charter till Sv. Lloyd, med option på köp. Hon köptes också av Svenska Lloyd 1967 och fick namnet *Lombardia*. Gick som detta fram till 1970 då hon såldes till Newstar Shipping Co.S.A., Panama och blev *Newstar*. Sälld till skrot 1973 och anlände Kaohsiung den 10 januari 1974.



Grekiska **Olysses Reefer** på väg in till Rotterdam i juni 1970. En gammal fin kylbåt, byggd 1950 hos B&W i Köpenhamn. Hon var på 2750 ton dw och levererades till Lorentzens Skibs A/S i Oslo, som **Jessie Støve**. Sålades 1958 till Erling Hansen, Kristiansand och fick namnet **Ranhall**. Grekisk flagg 1966 då hon köptes av Antikleia Cia.de Vapores S.A.Ithaka, omdöpt till **Ulysses Reefer**. Togs över av Andina Cia.Nav.S.A., Panama, fick namnet **Ithaki Reefer**, med grekisk flagg 1972. Gick fram till 1973 då hon såldes till skrot i Blyth och anlände dit den 8 maj.



Östtyska **Usedom** på 6400 ton dw på väg in till Antwerpen i maj 1970. Levererad från Öresundsvarvet i april 1952 som **Othem** till Rederi AB Volo i Slite. Sålld 1962 till VEB Deutsche Seereederei, Rostock, fick namnet **Usedom**. Sålld 1971 till Imperatur Enterprises Inc., Mogadiscio, blev **Adajo**. 1975 köpt av Cia, Amadora de Sudamericana S.A., Piraeus, nytt namn **Prometheus**. Upplagd 1978 i Piraeus och såld 1980 till Ionian Fortune Marine Inc., Panama, omdöpt till **Eugenia V**. På resa Le Havre-Jeddah, fick man 7 februari 1981 explosion och brand i maskinrummet 20 sjömil från Rasel Hilal. Hon övergavs och besättningen räddades, så när som en man, av östtyska motorfartyget **Fliegerkosmonaut Der DDR Sigmund Jahn**. Det övergivna vraket strandade den 12 februari 10 sjömil öster om Derma i Libyen och blev total förlust.

Horisonten runt

Redaktör Jan Johansson



Svar till De okändas bildkavalkad

Den sk Getteröbåten hette **Ingeborg** och trafikerade linjen Varberg-Getterön. Detta fartyg var på 43 fot och byggt 1910 i Landskrona. Jag skulle kunna tänka mig att hon byggdes som kvass. Hon utrustades med en Avance-motor på 20 hk vilken byttes 1918 mot en av samma märke men på 30 hk.

Första noteringen om VG 103 **Ingeborg** som jag har är från 1928. Hon strandade då den 9 oktober utanför Träslövsläge men blev senare bärgad in till Varberg. Hon var då så skadad att hon ströks.

Men hon återuppstod som VG 1 **Ingeborg** med Johan Nilsson som skeppare. Han hade bytt Avance-motorn mot en Bolinder. Vet tyvärr inte vart hon sedan tog vägen. Men det kanske finns någon annan som vet?

Tant Pruselius som Tore fotograferat i Gävle, är ingen mindre än **Jessie Höst** (13998) som byggdes med just detta namn i Esbjerg 1946. Namnet är från Astrid Lindgrens figur ur Pippi Långstrump, Prusseluskan. Detta gamla fiskerfartyg har fiskat i Sverige med namnen **Böljan**, **Donita** och **Viken av Rörö**.

Den gamla fiskebåten i Nynäshamn tror jag hette **Lena**. Jag har tyvärr inget annat foto av henne men tycker mig ändå minnas hennes namn. Är det så, är hon identisk med det i Marstrand 1908 byggda fiskerfartyget **Fågeln** av Öckerö. Hon blev registrerad 1983 som lustfartyg med namnet **Lena** (13091) av Stockholm.

Krister Bång

I De okändas bildkavalkad i förra numret frågades efter några fiskebåtar bla en med namnet **Ing-Marie**. Detta är riktigt. Båten låg vid Nya Varvet och jag vill minnas att den hade hemort någonstans på Gotland, kanske Visby.

Innanför **Ing-Marie** ligger **Jan Mayen** och båten man ser häcken på är **Catania**.

Arne Jakobsson

Ing-Marie inköptes till Sverige 1981 med namnet **Barragana** från H-R Joel i Lübeck, och fick reg-nr 12960 (SJRD). Hon ägdes, liksom de andra ovan nämnda av Stenssons Havsfiske.

Red anm

Fotot på fartyget längst upp till vänster i De okändas bildkavalkad är troligen taget vintern 1929 och visar då ångloggern (inte trälaren) **Dina**, fiskernr VL 203, byggd 1911 i Vlaardingen av Gebrs van der Windt av stål för De Visserij Maatschappij "Vlaardingen" - VMV - i Vlaardingen. 209/96 ton brutto/netto. Dimensioner: 35,46x6,80x3,65 m. Tripleångmaskin på 225 ihk tillverkad av Wilton, Rotterdam. Den 24 april 1941 rekvirerad av tyska Kriegsmarine och tjänstgjorde som bevakningsfartyg med beteckningarna DW 026, VS 73, VS 118 och VS 73. 1945 återlämnad till rederiet. Upplagd den 1 januari 1960 och såld för upphuggning i september samma år. Det finns ett nästan identiskt foto i häftet *Stoom op haring - De geschiedenis van de stoomlogger in de Nederlandse Zeevisserij* av M.P. Zuydgeest.

Torsten Hagnéus

Bilder ur gamla fotoalbum

Trevligt att flera har hört av sig angående fotona i *Bilder ur gamla fotoalbum*. Här är både svar och funderingar angående fotona. Men ännu vet vi inget om vem som var ägare av albumet innan vi fick det till Kajutans samlingar.

Bertil Söderberg

VM II

Bertil Söderberg presenterar i förra numret en del gamla trevliga foto från förr. Ett av fotona har bildtexten *Storm på Vättern*. Båten på bilden föreställer **Vieille Montagne II** på resa med zink mellan Åmmeberg och Göteborg. Jag har själv varit mönstrad ombord på **VM II**.

K-G Wetterhill

På sidan 16 finns *Bilder ur gamla fotoalbum*. Tyvärr vet jag inte vem ägaren till detta album är. Däremot är jag ganska övertygad om att bilden *Storm på Vättern* är tagen på **Vieille Montagne II**. Har ett liknande foto som min far tagit på Väneren i slutet av 1940 talet. En del ombyggnader har skett mellan bilderna men jag tror fortfarande att det rör sig om samma båt.

Anders Engdahl

Några tankar om bilden på Wallonia

I *Bilder ur gamla fotoalbum* på sidan 17 i föregående LP frågas i vilken hamn **Wallonia** ligger. Här är mina funderingar:

Vad jag noterat i bilden är att kajspåret har 2 spårvidder. Det ser ut att vara dels normal-

spårvidden 1435 mm och den vanligaste smalspårvidden i Sverige dvs 3 svenska fot eller 891 mm. Vidare verkar det som om att de högra rälssträngarna är avbrutna i bildens framkant.

Vilka platser hade både dessa spårvidder? Fritt ur minnet nämner jag de platser som har haft dessa spårvidder:

Göteborg, Karlstad, Kalmar, Oskarhamn, Falkenberg, Hudiksvall, Norrköping, Västerвик? Uddevalla, Skoghall under en tid, Uppsala, Hästholmen och Motala. Vad gäller Västerвик var det från början en ren 891-stad men Linköping - Västerвик blev normalspårig i mitten på 1960-talet och då var resten av N.V.H.J. dvs Västerвик-Hultsfred fortfarande smalspårig med 891 mm.

De finns andra hamnar med både normalspår och smalspår tex Blekinges hamnar och Halmstad 1435 & 1067 m.m. samt Köping 1435 & 1093 m.m.

Det vore intressant om Ni kan finna ut vilken hamn det är samt när bilden togs. Kranen och det avbrutna spåret kan kanske hjälpa till.

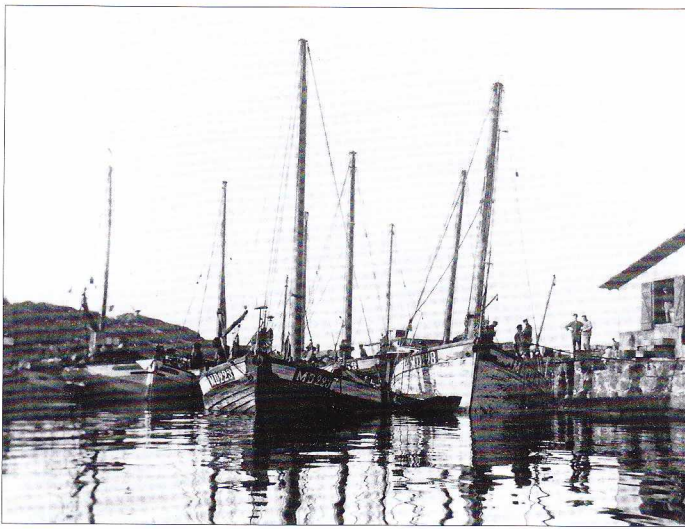
Janne Rydbergh

C.B. Pedersen

I nr 4 var det en bild på **C.B. Pedersen**. Bilden är tagen när hon seglar in genom Söderhamns skärgård till Stugsund. På sidan går bogserbåten **Marma**. Kapten Dahlström, som var en djärv seglare och seglade hela vägen in till Stugsund, med bogserbåtarna **Marma** och **Långgrör I**, som fick gå okopplade för om bogen, tills man kom till Stugsund, där de fick assistera vid förtöjningen.

Lars Brolin

Vinjettbilden med Högskärs fyr och Högskärs kummel i Ålands hav. Foto Kaj Standwerth, Norrtälje.



MD 233 *Svea* och MD 148 *Neptun*. Foto via Henry Jansson.

Fler fiskefartyg identifierade

I december 1908 levererades från Hällekind i Strömstad fiskebåten **Kungen** till beställaren Carl Andersson i Varberg. Hon var byggd på kravell med måtten 14,06x5,68x2,20 m. Brutto 28,71 ton, netto 17,96 ton. Maskin en 2-cyl Skandia på 25 hästkrafter.

I maj 1911 är hemorten Öckerö och ägare Aron Karlsson. Fartyget heter nu **Magda** (GG 445). Det meddelas att fartyget undergått förändring. Ingen uppgift om vilken.

År 1929 har Amandus Olsson från Hönö Röd köpt båten och ber kommerskollegium om upplysningar om båten för fiskerilån. Samma år blir hon inskriven i tullboken som **Ca-rency** (GG 127) av Hönö med Oskar Johansson som ägare. Den 27 februari 1935 är J.W. Berg på Hälsö ägare. Blir även förbyggd, förmodligen med större lastlucka och användes nu i fraktfart. Finns en notering att tullen i Skärhamn den 28 mars 1935 prejat galeasen **Ca-rency** från Hälsö på resa mellan Lysekil och Malmö med last av sten. Skeppare var då E. Karlsson. Hon registrerades 1938 och fick nummer 8283.

Carl Andersson var handelsman i Varberg och innehavare av firman Varbergs Export. Han var även redare för ångträlare bla **Aries** och **Meera**. 1918/19 fick han leverans av en motordäcksbåt från Höganäs Varv döpt till **Carl**. Mått den 22 maj

1919; längd 13,96 m, netto 13,38. Den 23 april 1920 är Skandia-verken i Lysekil redare och därmed namnbyte till **Skandia VII** (LL 341). År 1924 omdöpt till **Skandia** och den 14 mars 1924 omdöpt till **Magda** hos Laurin Karlsson i Grundsund. Allt enligt mätbrev och tullbok.

Den 3 juli 1929 annonserar Laurin Karlsson i *Lysekilsposten* att **Magda** av Grundsund idkar motorbåtstrafik mellan Henån, Nösund och Lysekil. Resten av historiken finns i *Fiskebåtsboken*.

Hittade nyligen ett foto som ytterligare spår på oklarheterna om MD 148 **Neptun** Åstol/Dyrön och därifrån såld 1919 till Gustav Samuelsson på Styrso och ombyggd till passagerarbåt. Att denna **Neptun** är byggd 1910 är helt klart. Det framgår klart av mätbrevet. Även att hon 1919 såldes till Styrso. Vad som är oklart är byggnadsvarvet. Som framgår av fotot är det ett Skåne-bygge. Jag har inte hittat någon annan båt med detta distriktsnummer. På ett annat foto från Åstols hamn ligger denna båt delvis skymd men ändå med läsbart nummer och klystavla.

Det som är märkligt är att de foton som finns av passagerarbåten **Neptun** inte har denna klystavla. De mått som anges i skeppslistan är de mått som finns i 1910 års mätbrev.

Henry Jansson

Mer om Aldebaran

Henry Jansson skriver i förra numret om **Aldebaran**. Den 9 september 1908 var denna lilla notis införd i *Bohusläningen*:

"Aldebarans triumftåg

Motorjakten **Aldebaran** (LL 667), ägare kapten Carl Carlsson i Smögen, har gjort ett sannskyldigt triumftåg utefter norska kusten. Jakten, som är 50 fot lång och har en 25 hk maskin av Lysekils Mekaniska Verkstads välkända tillverkning, vara utställd "utom täflan" på utställningen i Trondhjem. Där och likaså på de 28 platser **Aldebaran** besökte på hemresan väckte den vackra jakten med dess präktiga maskin stort uppseende, och flera norska tidningar har skrivit berömande artiklar om den. Kapten

Carlsson gick med **Aldebaran** från Risør i Norge på söndag fm kl 08.30 och anlände till Smögen samma dag 16.30. Farten var då 9–10 knop, i sanning duktigt!"

Svensk Sjöfarts Tidning 30, 1927 utkommen den 27 juli kommer med ytterligare en liten pusselbit.

"Motorfartyget **Aldebaran**, som under många år uppehållit förbindelsen mellan Restads hospital och asyl samt Vänersborg, men som numera blivit överflödigt för detta ändamål till följd av busstrafiken, har inköpts av båtbyggaren K.G. Munther, Åkerström vilken torde komma att insätta det på någon Trollhättan berörande trad."

Krister Bång

Rätt om Stegeholm

I *Till flydda tider*, sid 57 anger Bertil Palm att **Stegeholm** byggdes av Lindholmen och att skrovet byggdes av Götaverken. Det är precis tvärtom, huvudleverantör och det varv, som hade kontraktet med Svenska Amerika Mexiko Linien var Götaver-

ken, som i sin tur kontrakterade Lindholmen att bygga skrovet.

Allt utrustningsarbete efter sjösättningen gjordes av Götaverken.

Det var inte ovanligt, att Götaverken lade ut skrovbyggnaden till andra varv.

Henry Ström



Yachten **Bystander**. Foto Lars Eric Carlsson.

Bystander upphittad

I den alltid så läsvärda Läns-pumpen efterfrågas mer information om yachten **Bystander**. Här är lite fakta om fartyget: Ägs av en holländsk affärsman och används som familjeyacht och inte till charter. Det finns hytter till 10 passagerare och 9

besättningsmän. Förebilden är äldre tiders eskortfartyg.

Loa 42,18, bredd 9,15, maskin 2x720 hk Caterpillar, fart 13,5 knop (cruising range 5400 M), byggd 2006 av JFA Cantier i Frankrike

Lars Eric Carlsson

Mera om Liss

J Roger Toll skriver bla utförligt om den 1907 färdigställda **Liss**.

När Stockholms Transport- och Bogserings AB den 11 september 1911 anmäler **Liss** till registrering informerar man inte Kommerskollegium om att man använt några delar från kanonbåten **Fenris** och **Liss** anges i svenska handlingar byggd 1907. Redan den 19 maj 1911 anmäler Transportbolaget att fartyget skall strykas eftersom man sålt **Liss** till Ryssland.

J. Roger Toll anger försäljningen till den 27 maj och det kan vara den dag fartyget verkligen överlämnades. Mälarlotsarna rapporterar denna dag att man lotsat motorfartyget **Harjumaa** hemmahörande i

Reval, från Ekensberg varv till Köping. Till Köping kom man den 29 maj som årets första motorfartyg. Två dagar senare avseglar man malmlastad till Finland. Hemorten Reval, nuvarande Tallinn, behöll fartyget i fem år.

Genom ett salubrev den 5 september 1916 säljer August Jurjevitsh Hanko den i Kotka liggande motorseglaren **Harjumaa** till Rederi AB Karen OY (Herbert Janhonen), Helsingfors för 35000 rubel.

Vid den finska registreringen framkommer att Hanko fått **Harjumaa** registrerad i sitt namn i Reval den 3 juni 1911. Janhonen säljer redan den 28 november 1916 det under reparation liggande fartyget till AB

Brändö Villastad, Brändö. Man säljer vidare den 24 maj 1917 till Laiva OY Turku AB, Åbo, Turun Rahtilaiva OY (Matti Kontio och Hjalmar Johansson) i Åbo köper fartyget den 9 september 1920 och på bolagsstämman den 12 april 1923 beslutas att överlåta fartyget på Matti Kontio, Åbo.

På resa mellan Tallinn och Helsingfors med potatis strandade **Harjumaa** den 13 januari 1925 på Västra Gråskärsbådan utanför Gråhara, Helsingfors. Besättningen räddades. Bärningsförsöken misslyckades på grund av hårt väder.

De finska handlingarna anger, liksom de svenska, att fartyget byggdes 1907 vid Ekensberg medan Lloyds Register anger steel aux Sc 3mst **Harjumaa** ex

Liss ex Swedish gunboat **Fenris**.

Erik Hag

I Länspumpen 2008:4 skriver Roger Toll om den märkliga **Liss** ex kanonbåten **Fenris**, vilken vi hade uppe i Båtologen 6-86. Teckningen av tremastaren **Liss** är väl inget mästerverk, men det är faktiskt jag som gjort den efter en bild i *Svensk Flagga*. Jag var för blygsam att sätta ut mitt namn i artikeln i Båtologen 1986. En liten korrigerings: **Liss** signal var inte JORD utan JQRD. Man fick nämligen inte använda vokaler i de fyrställda signalerna. Detta ändrades inte förrän man påbörjade S-signalerna i början av 1930-talet

Tomas Johannesson



Galeasen **Hilma** under omlastning till eller från järnvägen. Foto från Åke Olofsson.

Hilma

Är det någon som kan berätta denna skutas historia? Namnet är **Hilma** och hon är fotograferad i Göteborg.

Åke Olofsson

Maskinskylt

Vid ett besök på puben *The Mermaid Inn* på Scilly Islands sommaren 2008 hittade jag denna skylt. Tyvärr visste ingen något om skyltens ursprung. Finns det någon bland Länspumpens läsare som kan hjälpa mig?

Sixten Johansson



Maskinskylt på Scilly Islands. Från vilket fartyg undrar Sixten Johansson,

Kanalpese identifierad

Under *Horisonten* runt på sidan 58 efterfrågar Bertil Söderberg namnet på en kanalpese från ett vykort. Bertils vykort är stämplat 1944. Själv har jag ett likadant vykort och mitt är stämplat 18 juni, 1930. Jag har letat efter något kort som skulle kunna stämma överens men inte förrän jag tittade i *"Minnen från min sjömanstid på Wänern och Wättern"* av Johan Svensson utgiven 1959 kom jag på en ledtråd. På sidan 35 i den boken finns en bild på ångaren **Hagfors** med text:

"Ångfartyget **Hagfors** tillhörande Uddeholms AB. Byggt i Göteborg 1916. Totalförlist den 28 november 1928 utanför Borkum på resa från Skoghall till Abbeville".

Hagfors har många detaljer som stämmer överens med ångaren på vykortet.

Enligt P-G Winnestad som tittat i Skeppslistor för tiden hade **Hagfors** regnr 5851 och signalbokstäver JVSQ. Mina egna skeppslistor har ett glapp mellan 1913 och 1935.

Anders Engdahl

Vrak på Tjurkö

Båten som ligger bakom fiskerbåten i Kristers reportage i nummer 3, 2008 är **TPS 229**.

Lennart Ramsvik



Ulven vid fd Sverres varv, Göteborg den 31 oktober 2008. Foto Carl Eric Granlund.

Från Carl Eric Granlund har vi fått ett par bilder av **Ulven** liggande i förfall vid gamla Sverres varv i Göteborg. **Ulven** torde vara identisk med landskronabygda **Oberon** som bla var fisketurståt i Lysekil under många år. Är det någon i läsekretsen som kan berätta om händelseförloppet?

Redaktionen



Oden, Björkö den 4 augusti 1963. Foto från Tore Olsson.

Vem är Oden?

På baksidan av detta fotografi finns noteringen "Oden-Björkö den 4 augusti 1963." Vem kan berätta om detta fartyg?

Tore Olsson

Finska fartyg

Bogseraren **Risto** som uppges ha bogserat **Turi** ex bla **Utklippan** och **Beluna** från Tallinn i juli 1997 är med allra största sannolikhet den i Estland registrerade **Risto** ex **West**, **Hermes** av **Stockholm** (SBHW/13996), **Tornen**, **Bulbider**, **Hermes**, byggd i Aalborg 1925.

I Länsumpen 2008:1 berättar Terje Fredh under rubriken *Brofjorden idag och under krigsåren* bla "Till och med en finsk motorseglare förrirade sig i maj 1942 in i Brofjorden. Seglaren hette **Kontio** av Helsingfors. Den kom som vinddrivare och blev liggande kvar till april 1945".

Att en finsk seglare vid den här tiden skulle tillbringa nästan tre år i Brofjorden verkar konstigt. Allt som flöt och som kunde undvaras i Finland seglade för Organisationen Todt,

till stor del i norsk kustfart. Någon finsk seglare, eller motorseglare, med namnet **Kontio** hittar jag heller inte registrerad den här tiden. Flera finska motorseglare passerade i maj 1942 bohuslänska vatten på resa till Norge. Raumoskutorna **Elna** och **Helena** på resa Köpenhamn-Brevik respektive Köpenhamn-Drammen samt i Björneborg hemmahörande **Gustaf** och **Svenborg** på resa Köpenhamn-Fredrikstad respektive Köpenhamn-Moss. Fastnar man för namnet **Kontio** så passerade den finska ångaren med detta namn bohuslänska vatten flera gånger i maj 1942; i början av månaden på resa Herøya-Gothafen och i slutet av månaden på resan Herøya- Hangö. Denna **Kontio** seglade fö som **Marie** 1910-1935 under svensk flagg hemmahörande i Malmö och Göteborg (RN 5126).

Erik Hag

Øger identifierad

Bogserbåten **Øger** känner jag väl till. Hon byggdes med det namnet i Trondheim och levererades i juni 1911 till Trondhjems Lægterkompani. Efter några olika ägare i Trondheim såldes hon i februari 1994 till Lupin Shipping i Köpenhamn och registrerades i S:t Vincent and Grenadine. Hon hyrdes ut

till Skjuve Skipsopphugning i Kristiansand för att användas i deras verksamhet. Hur länge hon var verksam där vet jag inte, men hon ligger uppenbarligen nu i Göteborg.

Uppgifterna är hämtade ur boken *Taubåtskompaniet AS*, Trondheim skriven av Finn R. Hansen.

Per H. Kjærøik



Okänt fartyg vid Stallarholmen den 21 maj 2008. Foto Sven Olof Sjöstrand.

Okänt fartyg

Hittade ovanstående flytetyg i Stallarholmen förra våren. Finns det någon i läsekretsen som kan säga vem det är?

Sven Olof Sjöstrand

Stoppdag för nästa Horisonten Runt är den 30 mars 2009



Sjömanskyrkan i Halmstad, där vi träffas, ligger vid Nissan rakt nedanför järnvägsstationen.

På träff med Klubb Maritim i Halmstad

Anders Bergenek

Besökarna kommer tidigt till Sjömanskyrkan i Halmstad den 4 december 2008. Temperaturen ute har sjunkit mot 0-strecket. Mörkret vilar tungt över staden. Idag blir det ingen risk att solreflexer stör bildvisningen. En snabb överblick i lokalen visar att det kommer att bli många besökare till mötet. Föredragshållaren Carl Erik Rydberg, sjöingenjör med förflutet i Lion Ferry, har tidigare hållit flera uppskattade föredrag. Han lägger alltid ner ett stort förberedelsearbete med faktainsamling, bilder och till och med musikackompanjemang. Förväntningarna är högt ställda.

I köket lägger Sjömanskyrkans personal en sista hand på smörgåsarna och kakorna. En härlig doft av kaffe sprider sig i lokalen. Besökarna som kommer hälsar på varandra. Det finns kamratskap och respekt i samtalstonen. Aktiva och före detta aktiva sjömän blandas människor som valt yrkeskarriärer på land. Umgänget är spännande och berikande.

Dagens besöksiffra stannar på exakt

50 stycken. Alla betalar sina 30 kronor för kaffet (kommer att höjas 2009) och många lägger lite extra som "kollekt". Det är trots allt en kyrka vi befinner oss i. Vid borden är samtalsnivån nu hög. Det finns mycket att prata om med gamla vänner. Efter en halvtimmes fika är klockan 19.00. En van sjöman har förtroendet att slå sex glas i en skeppsklocka. Ordföranden Anders Bergenek tar till orda och hälsar välkommen till årets tionde och sista möte. Föredragshållaren Carl Erik Rydberg presenteras med ett förflutet som maskinchef i Lion Ferry samt som inspektör på Lion och på Stena. Carl-Erik har ett stort lokalhistoriskt intresse. Han är också sekreterare i Klubb Maritim Halmstads lokala styrelse och en stöttelelare i arbetet.

Allt tycks också klaffa ikväll. Datorn surrar tyst och kommunicerar med projektorn. Högtalarsystemet är igång så att alla kan höra. Sorlet tystnar och Carl Erik börjar sin berättelse om sin tjänstgöring ombord på Lion Ferrys **Prins Bertil** (2:an från

1964). Han var med och byggde motorena till färjan i Augsburg och själva fartyget i Rendsburg. Sedan följde mer rutinarbete under knappa två år på linjerna Halmstad-Århus och Halmstad-Köpenhamn. Därefter var Carl Erik med och seglade färjan, då med namnet **Leif Eirikson**, över Atlanten till nya kanadensiska ägare. Om detta visar sig finnas mycket intressant att berätta. Maskinistkollegor och andra på mötet ställer intresserade frågor. Rydberg svarar initierat. Någon gång säger han "jag minns inte, det är trots allt mer än 40 år sedan".

En man i publiken visar sig vara gammal barndomsvän till Rydberg och har kommit för att få träffa honom igen. Det är 65 år sedan deras vägar skildes. Åren går. Kanske fick Klubb Maritim en ny medlem på köpet?

Efter föredraget blir det fotografering så att en bild kan bifogas referatet i lokaltidningen Hallandsposten. Då poserar inte mindre än tre personer som var med på

resan över Atlanten. Förutom Carl Erik också dåvarande styrmannen Jan-Erik Johansson och maskinisten Totte Eriksson. Normalt skriver Lars Ohlsson referaten i Hallandsposten men den här gången är han för en gångs skull frånvarande så ordföranden får ta till pennan eller åtminstone tangentbordet. Lars är med i styrelsen för Klubb Maritim Halmstad och har även han ett stort lokalhistoriskt intresse.

Vid 20.30 är mötet slut och deltagarna skingras. En del dröjer sig kvar och fortsätter diskussionen utanför kyrkan. Vi hälsar varandra god jul. Nu ses vi nästa gång i februari. Första torsdagen i månaden kl 18.30 är den fasta mötestiden med undantag för januari och juli. Vi önskar varandra en riktigt god jul och ett gott nytt år. På vårens program står föredrag om sjökriget under andra världskriget, svensk passagerartrafik 1914, erfarenheter från arbete på **Zenobia**, lotsminnen med mera. Vi ser redan fram emot att få träffas igen.

Vad är det som gör att Klubb Maritims Halmstadmedlemmar trivs så bra tillsammans? En viktig orsak är säkert den lugna, fridfulla och vänliga stämningen i Sjömanskyrkan. Personalen möter gästerna med ett leende och med gott, prisvärt fika. Föredragen är naturligtvis också viktiga. De håller hög klass och variationen i innehållet är stort. I höst har vi till exempel lyssnat på föredrag om Ostindiefararen, bogserbåtsäventyr och om Sjöräddnings-sällskapet. Medlemmar och andra ställer upp med sina kunskaper och sin tid. Den viktigaste trivsselfaktorn är naturligtvis mötesdeltagarna själva. De är intresserade, kunniga och artigt vänliga mot varandra. Det är aldrig långt till skratt.

Halmstad är en stad med sjöfartstradition. Hamnen låg en gång mitt inne i centrum. Den unika fullriggaren **Najaden** ligger idag där Hallandsbolagets passagerarångare en gång på 1800-talet hade sina kajplatser. Under knappt 25 år hade färjerederiet Lion Ferry sitt huvudkontor i Halmstad. Varje sommar firas numera en marinfestival inom ramen för Baltic Sail då ett 20-tal seglande fartyg gästar staden. Evenemanget besöks av 10000-tals gäster. Klubb Maritim har de senaste somrarna hyrt något av fartygen – **Aphrodite** eller **Störtebeker** – för gemensamma turer med medlemmar och deras respektive. Det är en speciell känsla att trampa däck på ett seglande fartyg. Turerna har i allra högsta grad bidragit till gemenskapen i föreningen. Det finns för övrigt flera sjöhistoriska föreningar i Halmstad – Najadens Vänner, Kranens Vänner, Olgas Vänner, Flottans Män och Halmstads Varvs- och Slipsällskap. På Klubb Maritims möten är också medlemmar från de andra föreningarna välkomna. Gemensamt vårdar vi ett



Koällens föredragshållare är Carl-Erik Rydberg, före detta maskinchef och inspektör i Lion Ferry.

maritimt arv i Halmstad.

Klubb Maritim i Halmstad har en lång tradition av att träffas. Redan på 1980-talet ordnade Nils-Emil Lundqvist och Sperling Bengtsson möten med föredrag. Verksamheten drevs sedan under flera år av Göran Freiholtz, som även var medlem av Klubb Maritims centrala styrelse. På 1990-taket formaliserades verksamheten med Anders Bergenek som ordförande. Under alla år har den nu 92-åriga före detta skutskepparen Gösta Carlsson spelat en avgörande roll för att föreningens möten praktiskt skall kunna genomföras. Gösta är den som normalt slår sex glas i skeppsklockan då mötena formellt börjar. Förr fixade han även kaffe med bröd. Gösta är en eldsjäl i föreningen Najadens Vänner och han ingår även i styrelsen för Klubb Maritim Halmstad.

I denna styrelse ingår förutom de redan nämnda i artikeln även den mångåriga kassören Per-Lennart Nilsson, vars huvudintresse är hamnar och som också arbetar på bilimportföretaget Skandiatransport. Som övrig styrelseledamot återfinns sjöofficeren Kjell Jönsson, som trots att han uppnått pensionsåldern fortfarande hoppar in som befäl på landets isbrytare. Kjell är också ordförande i Flottans Män i Halmstad.

När mötet är slut skyndar jag vidare i den mörka decemberkvällen och känner mig varm om hjärtat. Jag har lärt en hel del nytt kväll och sett några filmsekvenser som jag inte trodde fanns. Klubb Maritim är en pärla för alla sjöfartsintresserade. Ett möte med Klubb Maritim Halmstad lämnar goda vibrationer. ☀



Åke Hassbjer (t.v.) och ordföranden Anders Bergenek kopplar av ombord på Störtebeker.



Böcker på frivakten

Redaktör Lennart Bornmalm

M/s Atene – Ett Sekel under Segel

Susanna Leibovici, Klara Magnusson.
Rikt illustrerad, 168 sidor, inbunden.
Förlag Susanna Leibovici Förlag, Göteborg. ISBN 978-91-633-3375-0.
Pris 410 kronor vid beställning från Breakwater Publishing AB, Göteborg, tel. 031-62 95 75; e-post info@breakwater.se

Strax innan jul gavs en trevlig bok ut om segelfartyget **Atene**. Författare är två tjejer i tjuogaårsåldern, där den ena är fotograf och den andra journalist till yrket. Båda har ett stort intresse för hav och sjöfart och är inbitna seglare sedan tonåren. Boken inleds med ett förord av Leif Evertsson, känd skutskeppare från Rönäng, som varit aktiv skeppare ombord i m/s **Atene** under flera år. Därefter guidas läsaren ombord på fartyget och får följa med på olika seglatser med ungdomar i ord och bild, och stifta bekantskap med olika personer och miljöer både ombord och i hamnar. Denna del utgör ca halva boken och avslutas med att m/s **Atene** ligger vinterförtöjd i Skärhamn och därefter aktiviteten med påriggningen på västkanten. Sedan följer ett intressant avsnitt, särskilt för oss båtologer, och det är m/s **Atenes** historia fram till 1980 då hon blev skolfartyg med Skärhamn som hemmahamn. Vi får följa fartyget från det att hon byggdes vid J. Ring-Andersens varv i Svendborg i Danmark, och där möta varvets nuvarande ägare Peter Ring-Andersen, via alla hennes namn och ägare genom åren.

Fartyget har varit i såväl dansk, norsk som svensk ägo fram till 1964 då skeppsbyggmästare Einar Karlsson i Kungsviken köpte henne för att återställa fartyget i ursprungligt skick och enbart använda henne som lustfartyg. Författarna har på ett trevligt och inlevelsefullt sätt lyckats skildra **Atenes** historia i ord och bild. Det är en trevligt utformad bok som är välbalanserad i text och bild – och bildmaterialet är både i färg och svartvitt vilket är mycket smakfullt och synnerligen bra återgivet. Som rådgivare har författarna haft Bertil Quirin vilket inte minst märks i bildmaterialets fina bearbetning, men även i den eleganta grafiska formgivningen. Slutligen är boken tryckt i triplex vid Rolfs Tryckeri i Skövde och detta borgar för en extra fin och vacker bok!

Detta är verkligen en tilltalade och trevlig bok att läsa!

Lennart Bornmalm

Uddevallavarvet 1946–1986. En dokumentation om varvet och dess historia

Vambola Kallaste, Jan Hermansson m.fl.
Rikt illustrerad, 319 sidor, inbunden.
Förlag ABF Fotoklubbs förlag, Uddevalla. ISBN 91-972956-5-5.
Pris 200 kronor vid köp i Bohusläns museums museibutik, Uddevalla.

Varvshistorik är något som ligger mig varmt om hjärtat!

Enligt min mening kan det inte skrivas för mycket i detta ämne. Nyligen presenterade en grupp tidigare anställda vid Uddevallavarvet en spännande och intressant bok om varvsepoken under 40 år i Uddevalla. Berättelsen börjar med en inledning av Vambola Kallaste, som också varit den drivande kraften i bokens tillblivelse. Följt av en sammanfattande historik om varvets grundare Gustaf B. Thordén och Uddevallavarvet AB. Sedan följer ett avsnitt med utdrag från tidningsartiklar genom åren. Dessa ger både en intressant och givande inblick om vad som skrevs om varvet under olika faser i företagets historia.

Detta avsnitt följs av en längre kronologisk historik om varvet år för år, där underlaget i huvudsak bygger på artiklar tidigare publicerade i personaltidningarna *Varvet och vi* och *Thordén Times*, men även andra tidningar och tidskrifter samt personliga minnen. Därefter följer egna berättelser, kortare eller längre, av tidigare

varvsanställda som representerar olika yrkeskategorier på varvet. Dessa utgör ungefär en tredjedel av boken och blir också den stora behållningen för läsaren, som genom dessa berättelser ges en intressant och god inblick i de olika verksamheter som förekommer på ett stort skeppsvarv. Inte minst är det av mycket stort intresse för oss som inte haft förmånen av att arbeta vid ett stort skeppsvarv.

Flera av författarna har varit anställda vid varvet mellan 20 och 30 år och i några fall även flera år över 30 år, vilket ger ett långt och intressant historiskt perspektiv om utvecklingen på varvet. Berättelserna ackompanjeras av ett rikt och illustrativt bildmaterial av genomgående god kvalitet. Fotografierna har tagits av såväl varvsanställda som professionella fotografer, där de senares fotografier kommer från varvets stora fotoarkiv. Boken avslutas med bilder från hur det ser ut på varvsområdet idag!

Det är nu nästan 25 år sedan beslutet togs att lägga ned Uddevallavarvet, vilket för mig och många andra var ett förfärligt beslut. Därför är det oerhört viktigt att historien om Uddevallavarvet och dess betydelse för Bohuslän i allmänhet och Uddevalla i synnerhet hålls levande!

Jag vill slutligen rikta en stor eloge till gruppen som författat denna bok!

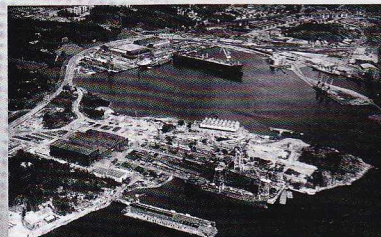
Boken rekommenderas varmt för alla kategorier inte minst för dem som är födda på 1980-talet och senare.

Lennart Bornmalm

En svunnen epok



UDDEVALLAVARVET 1946–1986



En dokumentation om varvet
och dess historia

Fiskebåtarna & Varven – Skeppsbyggarna

Lennart Bornmalm, Krister Bång, Christine Fredriksen och Curt S. Ohlsson m.fl.
Rikt illustrerad, 496 sidor, inbunden.
Förlag Breakwater Publishing AB, Göteborg. ISBN: 978-91-977697-0-9.
Pris 395 kronor plus porto vid beställning från Breakwater Publishing AB, Göteborg, tel 031-62 95 75; e-post: info@breakwater.se

Detta är den andra boken i serien om de svenska fiskefartygen, den första, *Fiskebåtarna & Varven – Fartygen*. Svenskbyggda motoriserade träfiskefartyg i svenskt fiske, presenterades 2002, och den behandlar svenska träfiskefartyg över 40 fot. Nu har turen kommit till de svenska varv som byggde dessa båtar.

Inledningsvis kan sägas att detta är en

storartad satsning som kommer att på ett fullständigt sätt dokumentera den svenska fiskeflottan. Man får innerligt hoppas att de följande delarna kommer att publiceras i något snabbare takt än vad som skett hittills, men samtidigt får man vara realistisk och inse att det ligger ett kopiöst arbete bakom varje volym, vilket är nödvändigt för att uppnå den höga standarden.

Den nyutkomna volymen, *Fiskebåtarna & Varven – Skeppsbyggarna*, behandlar en del av de varv som byggde fiskebåtar av trä, och en andra volym är planerad som skall täcka in de resterande varven. Det är inte bara byggen för svenska, privata beställare som presenteras, utan det är varje varvs totala produktion som tas upp, även fartyg byggda i stål. För övrigt är två volymer som behandlar de svenska ståltrållarna planerade i denna serie om de svenska fiskebåtarna.

De flesta varv som behandlas i denna volym är, eller var, belägna i Bohuslän och Göteborg, och dessutom avhandlas ett varv i Skåne (AB Gustafsson & Söners Skeppsvarv i Landskrona); tre varv i Blekinge (Väggavarvet i Karlshamn, Karlshamns Skeppsvarv och Hasslö Båtvarv); ett varv vid Smålandskusten (Ekenäs Skeppsvarv); och ett i Väneren (Sjörtorps varv).

Förutom de fyra författarna som anges ovan har ytterligare ett flertal personer bidragit till boken, och dessa presenteras i början på boken.

Den egentliga texten i boken inleds med ett kortare kapitel om motorerna, vilket följs av en redogörelse om Föreningen Sveriges Mindre Varv. Därefter börjar beskrivningen av de olika varven. Efter detta kommer en sektion med ritningar (ungefär 50 sidor), vilken följs av nybyggnadsförteckningar från de olika varven. Enligt min åsikt hade det varit överskådligare om nybyggnadsförteckningarna hade placerats i anslutning till beskrivningen av varven.

Det som är speciellt värdefullt är att varvens verksamhet beskrivs på ett mycket ingående sätt, och att det finns ett mycket rikhaltigt bildmaterial, inte bara på båtarna, utan även på varvsmiljöerna och verksamheten som bedrevs där. Många av de äldre bilderna, liksom givetvis även texten, har också ett vidare kulturhistoriskt intresse förutom den rent fiskerihistoriska dokumentationen.

Vissa av de äldre bilderna har en rent fantastisk skärpa, vilket delvis kan förklaras med de tryckeritekniska metoder som utnyttjats. Tyvärr är ett fåtal av bilderna något oskarpa, vilket blir extra påtagligt eftersom de övriga håller en sådan hög klass. Dock kan en bild vara av sådant stort intresse att man bör ha med den även om den fotografiska kvalitén inte är optimal.

När de planerade delarna har blivit verklighet kommer bokserien att bli en oöverträffad dokumentation om den svenska fiskeflottan och de varv i Sverige som byggde en stor del av dem! Frågan är om något inom svensk sjöfart och svenskt fiske någonsin kommer att bli lika väldokumenterat. Som sagt tillkommer också genom denna del även de kulturhistoriska aspekterna, vilket gör boken synnerligen värdefull för en större läsekrets!

Eric Hallberg

Dödlig Resa. Svenska handelsflottans förluster 1939–1945

Richard Areschoug.

Rikt illustrerad, 256 sidor, inbunden.

Förlag Svenskt Militärhistoriskt Bibliotek, Stockholm. ISBN: 978-91-85789-26-9

Pris 285 kronor för medlemmar i Svenskt Militärhistoriskt Bibliotek. Tel 0175-266 23; e-post info@smb.nu

Efter andra världskriget slut har två dokumentära böcker skrivits! År 1949–1950 gavs två band ut av bokverket *Svenskt sjöfolk i krig och fred* ut och 1963 publicerades Handelsdepartementets offentliga utredning om handelsflottans krigsförluster. Båda finansierades av staten och fackförbund.

Sedan var det stiltje beträffande dokumentärer om krigssjöfarten tills under tecknad 1975 gav ut min första bok, och därefter ytterligare ett 40-tal böcker och skrifter. Allt byggde på fritidsarbete som författaren själv finansierade. Olika ekonomiska betingelser har styrt det som publicerats. Därför är det med stort intresse jag börjar läsa *Dödlig resa* skriven av en ackrediterad militär skribent.

Bokens utformning och storlek visar att det funnits ekonomiska resurser som författaren Richard Areschoug haft god nytta av. Resultatet har blivit den prydligaste utgåvan någonsin i detta ämne. Alla svenska fartyg som förliste under

kriget finns i text och bild. Jämfört med tidigare publikationer har Areschoug bygggt på historien om varje fartyg med fler uppgifter.

Något nytt för den som kan handelsflottans historia innebär inte boken. All gammal historia har samlats på ett mycket prydligt och överskådligt sätt. Sammanställningen över förluster är exemplariskt lättläst och alla litterära källor finns med. Som gammal bildredaktör anser jag att förläggaren kunnat kostat på sig att göra dramatiska bilder något större. Vad jag dock saknar är några intervjuer med sjöfolk som bemannade handelsflottan under kriget. Det lever fortfarande ca 1500 krigsseglare i Sverige.

Terje W. Fredh

Blekinge Sjöfartsmuseum 2008

Rikt illustrerad, 65 sidor, häftad.

Förlag Blekinge Sjöfartsmuseum, 374 35 Karlshamn.

År efter år kan man glädjas av det livaktiga museet i Blekinge som ger ut en liten skrift med läsning av allt från seglande skepp till motorfartyg.

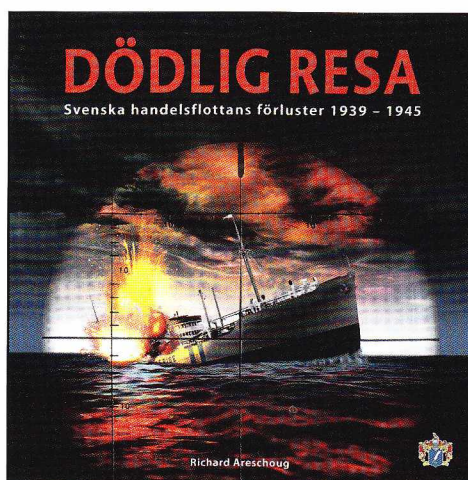
Ett av de många fartyg som sänktes under kriget var ahlmarksångaren **Mangen**. Befälhavaren Folke Lundqvist berättar när **Mangen** blev kvar väster om Skagerakspärren i samband med ockupationen av Danmark och Norge våren 1940. Hans berättelse vittnar om de stora besvärigheterna en skeppare ställdes inför och vilka beslut han måste fatta. När kökspersonalen inte var nykter fick Lundqvist själv laga mat. Annars hade inte eldare orkat hålla ångan uppe.

Helge Olsson skriver initierat om skeppsbyggaren Hugo Hammar och Arne Renström om seglaren **Omega** som 1911 seglade med den dyraste trälast någon seglare haft. Lasten var utvald oregonpine värd 63 000 US dollar och avsedd som däck på en atlantångare som var under byggad.

Skickliga modellbyggare finns i hela Sverige och i Karlshamn fanns Frans Oskar Karlsson som finns representerad på museet och porträtterad i årsskriften.

Boken är skriven med känsla och värme av de som slår vakt om sjöfartshistorien!

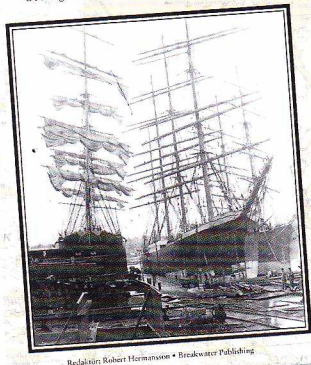
Terje W. Fredh



Läs om och beställ sjöfartslitteratur på www.breakwater.se

KRING KAJUTLAMPAN IV

Över ogästvänliga hav mot hägrande horisonter



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

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

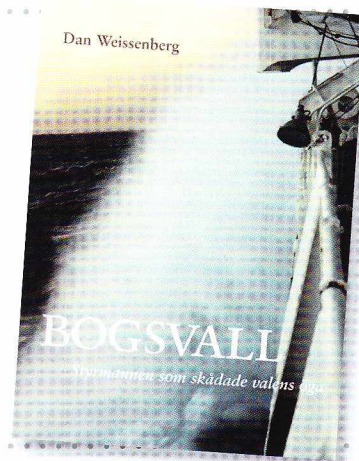
Kring kajutlampan I finns nu i nytryck – tredje upplagan. 135 kr (115 kr*). Se www.breakwater.se för priser på alla böckerna i serien och bokpaketet.

Kring kajutlampan III är tillfälligt slut.

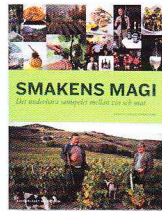


Roliga, spännande och överraskande berättelser om människor och båtar, hav och floder i gränstrakterna mellan skrönor, dikter och ren berättarglädje.

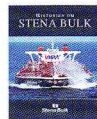
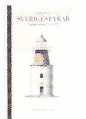
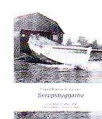
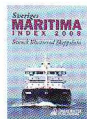
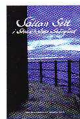
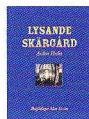
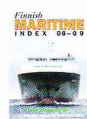
Dan Weissenberg, författaren till Nordsjöns kokbok, vidgar åter horisonterna. **Bogsvall** är hans fjärde samling kortprosa – fristående berättelser från Medelhavet, Östersjön, Nordatlanten, revolutionernas Kuba eller indonesiska djungelfloder. 169 kr (149 kr*)



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



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



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

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



BREAKWATER
PUBLISHING