LÄNSPUMPEN

60:-

KLUBB MARITIM
GÖTEBORG

2010:2

Öppet hav

Den här sidan sidan är för läsekretsens synpunkter på tidningen. Den används även för information från redaktionen och Göteborgsavdelningen. Red Bertil Söderberg.

Ordförandeträff i Göteborg den 13 mars

Det har under några år anordnats en konferens där ordförandena från alla Klubb Maritims avdelningar har samlats och diskuterat frågor av gemensam karaktär och även frågor om framtiden. Först i år ser det ut som om vi funnit den rätta formen för denna, ack så viktiga, aktivitet.

Det fanns representanter med från alla våra avdelningar (utom en) och från huvudstyrelsen vår nye ordförande Per Lycke, samt *Båtologens* redaktör Tomas Johannesson. Samtalen fördes i en mycket uppsluppen och kreativ anda.

Från styrelsen berättade man, att man nu tillsatt en PR-grupp som var i full färd med att utveckla nya produkter som avdelningarna kan använda vid t ex mässor och på bibliotek och museer. Det talades om roll-ups och dekaler men man efterlyste också idéer från medlemmarna.

Klubb Maritim har under många år anordnat resor när och fjärran. Numera finns det inte någon eldsjäl kvar som är villig att genomföra sådana resor, varför vi enades om, att reseverksamheten i Klubb Maritims regi läggs ner och överflyttas på avdelningarna.

Så kom vi in på framtiden. Per Lycke klargjorde att när Tomas Johannesson inte längre vill göra Båtologen tar styrelsen beslut i så god tid att tidningen kan fortsätta att komma till medlemmarna. På sikt kommer ritningsarkivet och biblioteket att slås ihop och placeras i Malmö.

År 2013 fyller Klubb Maritim 50 år. Redan nu planerar man hur detta skall genomföras. Eftersom klubben bildades i Helsingborg så kommer också femtioårskalaset att hållas där. Det ser vi alla fram mot.

Mötet hölls i Göteborgsavdelningens lokal Kajutan där avdelningens klubbmästare Ragnar Magnander såg till att alla hade det bra. Från inledande kaffe och bulle till avslutande buffé med lite vin för den som så önskade. Ett stort tack för den insatsen Ragnar.

Innan vi skiljdes åt för denna gång hoppades vi på att stämningen inom föreningen skall vara lika fin i framtiden som den var nu. Då kan vi utveckla Klubb Maritim ytterligare.

Krister Bång

TIDSKRIFTEN **LÄNSPUMPEN** GES UT AV KLUBB MARITIM-GÖTEBORG
FÖR MEDLEMMAR I KLUBB MARITIM.

Årgång 37. Nummer 153 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 2010: 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 september 2010

Redaktionellt

Handen på hjärtat! Har inte också Du något som Du vill berätta om Ditt speciella intresse eller om Dina egna upplevelser? Något som det kan vara intressant att dela med sig till en vidare krets? Du kan vara säker på att det finns många i vår läsekrets som kommer att uppskatta det. Så varför behålla dessa kunskaper för Dig själv? Så fatta pennan och hör av Dig.

Varje år brukar Krister åka runt i landet och titta på båtar och lika säkert har det varit att det kommit ett litet kåseri om detta i vår tidning. Vart tycker Du att han skall resa i år? Var med och tyck till. Det finns mycket att se och beskriva i det maritima kulturarvet. Är det något alldeles speciellt som Du tycker skall uppmärksammas så hör av Dig! Kristers resa börjar den 27 juni.

Vi vill önska Dig en skön sommar. Ditt manus enligt ovan vill vi ha senast den 15 juli, men vi kan inte lova att det kommer med redan i nummer 3. Men som tur är: Det kommer fler nummer av Länspumpen.

Redaktörerna

SISTA MANUSDAG FÖR NÄSTA NUMMER ÄR DEN 15 JULI 2010

Mitt liv till sjöss: från lättmatros till styrman 4
Erik Sahlgren
M/f Vind i trafik i Göteborgs skärgård 1937 12
Bertil Holmström
USA-byggda standardfartyg under första världskriget 16
John E. Persson
Bilder ur gamla fotoalbum 24
Redaktör Bertil Söderberg
Paragrafare 25
Krister Bång/Bertil Söderberg
En resa på Nordpacific/Hawaii år 1960 41
Sven Nilsson
Ett amerikanskt ångfartyg år 1838 42
från Gunnar Sillén
Groteskt fiskefartyg 53
Krister Bång
Till flydda tider 54
Bertil Palm
Horisonten Runt 57
Red Jan Johansson
Böcker på Frivakten 62
Red Lennart Bornmalm

Omslaget
*Ångaren **August** av Panama för tankarna till Den Statslösa Handelsflottan som Lennart Pettersson skrev om i Länspumpen under 1990-talet. Ångaren ägdes av exilbalter i Stockholm som registrerat henne på Cia Maritima Dover S A. Hon byggdes i Burntisland, Skottland 1935 och gick i många år i linjetrafik för Glenn Line mellan Skottland och Göteborg under namnet **Thelma**, vilket många göteborgare säkert kommer ihåg.*

Kajutan sommarstängd!

Under högsommaren håller Kajutan stängt och vi sänder våra duktiga tisdagsvärdar ut på grönbete. Tisdagen den 22 juni håller vi öppet som vanligt och öppnar åter den 17 augusti.

Om någon tillresande vill hälsa på i Kajutan under sommarperioden går det bra att ringa till någon i styrelsen. Kontaktadresser finns på hemsidan.

Under sommaren byter vi adress från Banehagsgatan 1 i till Sockerbruket 17. Lokalen är densamma. Det är bara adressen som ändras.

Höstens mötesverksamhet kommer att presenteras i Båtologen 2010:4 och kommer ut på hemsidan. Dessutom får alla inom Göteborgsavdelningen ett brev hem under september.

Trevlig sommar!

Mitt liv till sjöss: från lättmatros till styrman

Erik Sahlgren

Även om jag nu hade tillräcklig sjötid för att söka inträde i styrmansklass på navigationsskolan kunde jag inte gå och driva till dess att skolorna började, utan jag sökte strax efter avmönstringen från **Britta** ny hyra på Sjömansförmedlingen i Göteborg. Det blev som lättmatros på s/s **Kisa.** Jag mönstrade på 26 mars 1930 och jag kom att segla i henne några månader, till 7 juni.

S/s Kisa

Kisa var quarter-däckad, vilket innebär att däcket över akterskeppet var förhöjt, och att lastluckorna fanns uppe på trunken som gick mellan midskeppshuset och poopen. Vid ballastresorna tätades stormportarna och spygatten. Kondensorvattnet leddes upp på akterdäck så att det fylldes: på så sätt kom propellern djupare ned i sjön. **Kisa** gick huvudsakligen mellan Vänern och Mälaren och kontinenthamnar. 1930 var antagligen **Kisa** ett av de största fartygen som kunde gå upp i Vänern, dock inte med fullt utnyttjat djupgående. **Kisa** tillhörde Ab Kinnevik i Lidköping, och hon var byggd i Århus 1920. Bruttot var 1.478 ton.

Då jag mönstrade på **Kisa** låg hon i Göteborg med en last av råsocker från Spanien, och skulle gå med den till Lidköping. Isen i Vänern hade inte gått upp ännu, och på den tiden fanns ingen isbrytning på Vänern, så vi fick ligga och vänta en dryg vecka i Göteborg

Lättmatrosens arbete

Medan vi låg i Göteborg och väntade på att få komma upp till Vänern var jag sysselsatt dels som nattvaktman, dels med skrapning av däcket, som därefter ströks med Bitumastic. På den tiden fanns det inte någon bemanningsförordning utan redare och befälhavare kunde komponera besättningarna efter eget tycke. S/s **Eva** hade en lättmatros och fyra jungmän. **Kisa** hade fem lättmatroser, som varit till sjöss mellan 3–5 år, och de var ju förhållandevis billiga för rederiet. Som en av dessa fem fick man ju klara allt från backstörn till splitsning av vajer. En av lättmatroserna gick dagman, och han fick som regel göra de mer kvalificerade arbetena. Vi andra hade de vanliga 4–5 och 6-timmarsvakterna med två man på varje vakt. Till största delen var det rorstörnar och utkik, resten av tiden blev det rengöring och underhållsarbeten. Då vi gick i kanalerna blev det i stort sett inte mer än rorstörnar och slussning. I hamnarna var det av- och påluckning, och även vinschkörning vid lastning och lossning.

Under min tid ombord i **Kisa** fraktade vi tändsticksvirke, stockar av asp och poppel från Danzig och Gent till Lidköping. Vi gick också med pit-props från mälarhamnar till West Hartlepool. Det blev mycket arbete med att säkra lasterna och göra klart för lossning under dessa förhållandevis korta resor. Blev det någon tid över i hamn användes den till att bättra på målningen på utsidan. Även om vi använde fendrar gick i allmänhet slussningen illa åt denna målning.

Besättning

Besättningen på **Kisa** omfattade befälhavare, två styrmän, två maskinister, en stuert och en kock. Däcksmanskapet var fem man, och maskinmanskapet var tre man. Besättningen var alltså totalt 15 man.

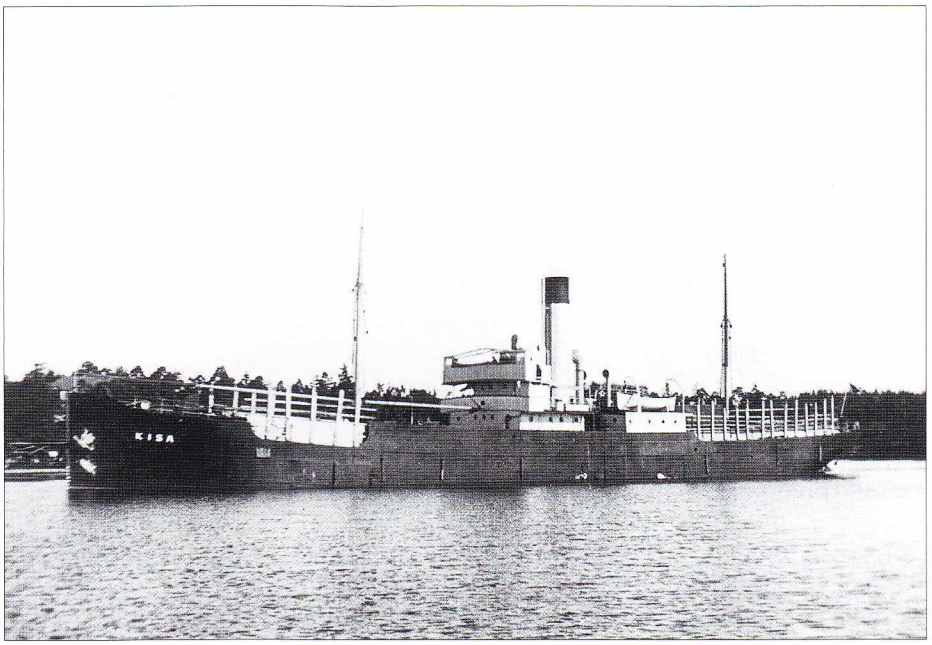
Däcksbesättningen hade sina bostäder förut under backen. **Kisa** hade tidigare varit danskt, och hade ovanligt stora utrymmen för manskapet. Vi fem lättmatroser, bebodde en tremanshytt och en tvåmanshytt, men det fanns ytterligare två tvåmanshytter. Vår mäss var också stor. Det var alltså gott om utrymme men inredningen skapade knappast någon trevnad.

Maskinmanskapet bodde längst akter där en kapp på poopen ledde ner till bostäderna. Befälet och kökspersonalen hade sina hytter midskepps och där fanns även salong och befälsmäss. Det fanns inte någon båtsman ombord, och som vanligt fungerade då andrestyrmannen som arbetsledare, och han utförde också mycket manuellt arbete. Även förstestyrmannen kunde hugga i om det behövdes.

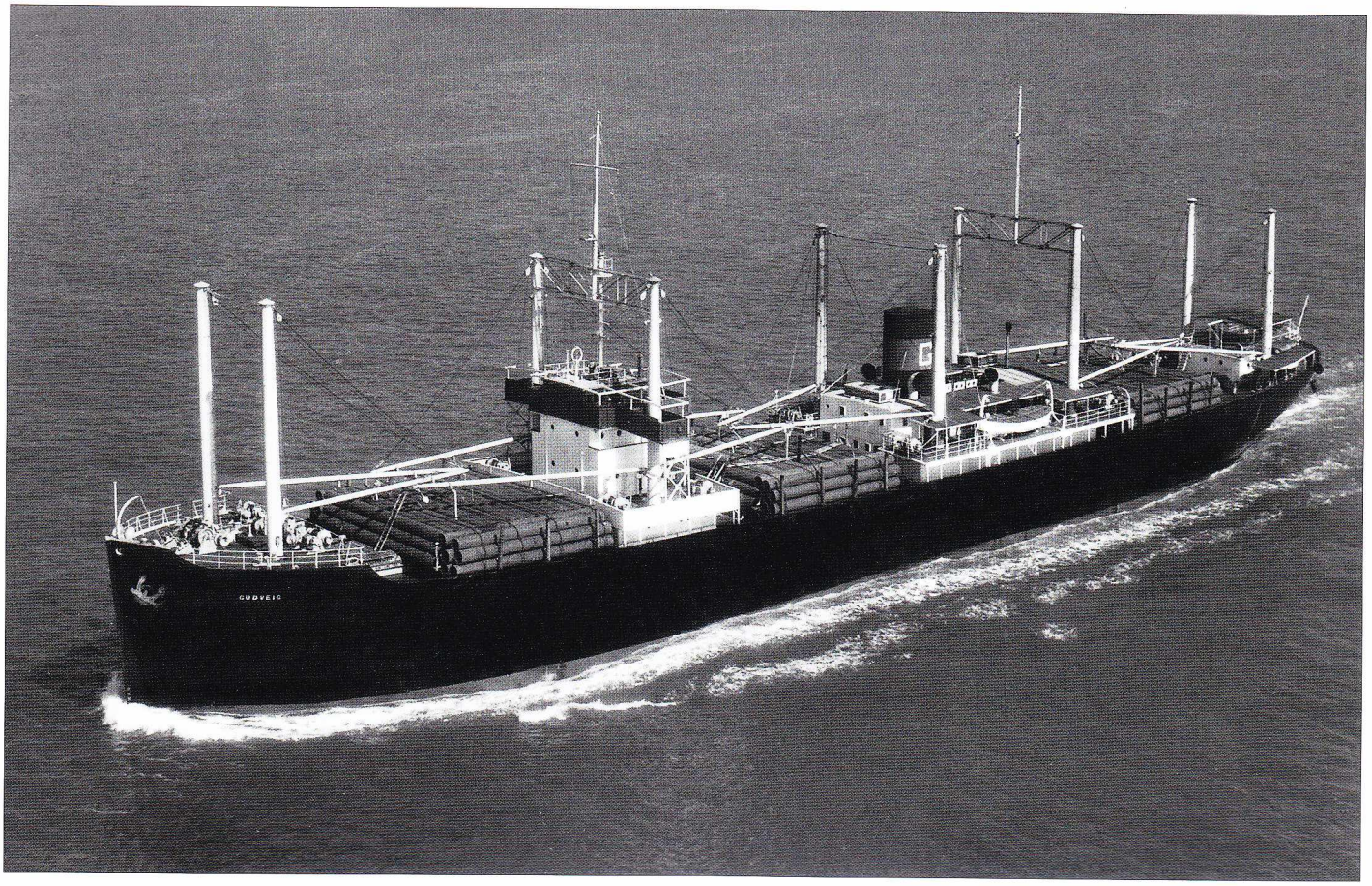
Kosthållet var bra med den stuert **Kisa** hade under mitt gästspel ombord.

Mellanspel

Då jag lämnat **Kisa** i juni 1930 i Grums började jag förbereda mig för inträdet vid någon av navigationsskolorna. Då jag avlagt styrmansexamen i Göteborg våren 1931 planerade jag att fortsätta min utbildning till hösten. Jag ville dock pröva på ett styrmansjobb någon tid under sommaren, men det lyckades inte eftersom tiderna var allt annat än gynnsamma. Då jag våren 1932 var klar med min sjökaptensutbildning var sjöfartskonjunkturerna ännu sämre. Hade man inte några kontakter i sjöfartskretsar



***Kisa** tillhörde Ab Kinnevik i Lidköping. Bild från Bertil Söderbergs arkiv.*



***Aurora** såldes till Norge och fick som synes omsider namnet **Gudveig**. Bild Fotoflite.*

så var det i det närmaste omöjligt att få arbete. Jag hade genom personliga besök sökt plats på flera göteborgsrederier, samt kontaktat många andra rederier i hela Sverige och erbjudit mina tjänster. Något arbetslöshetsstöd existerade inte då, men jag hade möjlighet att låna av min far. Andra fick ta udda ströjobb eller tigga sig fram. Några av mina kamrater från navigationsskolans sjökaptensklass kom aldrig till sjöss igen.

Jag hade tur och 8 december 1932 fick jag min första anställning som styrman i den nybyggda m/s **Aurora**. Innan jag beskriver mina upplevelser ombord på **Aurora** är det på sin plats att jag berättar något om det märkliga rederi som hon tillhörde: Rederi Ab Zenit.

Rederi AB Zenit

Aurora var byggd av Götaverken 1932. Hon tillhörde som nämnts Rederi Ab Zenit i Göteborg. Jag gör presentationen **Auroras** rederi lite mer omfattande eftersom massmedia har haft dålig kännedom om Rederi AB Zenit, detta egendomliga rederi som endast har eller har haft ett fåtal av sina båtar under svensk flagg. Rederiet kom i samband med varvskrisen att kosta de svenska skattebetalarna miljarder: jag har sett en uppgift att det rörde sig om 25 miljarder, men då var viss avveckling inräknad. Även om årtalet för tillblivelsen av Rederi AB Zenit varierat något, så har det satts i samband med bildandet av det statliga företaget AB Svenska varv. Rederiet är faktiskt mycket äldre. Under den ekonomiska krisen i slutet av 1920-talet och början av 1930-talet fick Götaverken en beställning på ett specialbyggt motorfartyg på ca 8.300 ton dödvikt. På den tiden gavs i allmänhet inga förmånliga krediter till beställarna. En del av betalningen skulle erläggas vid kölsträckningen, ytterligare en del vid sjösättningen, och resten vid leveransen. I det här fallet ångrade sig beställaren, eller om han inte kunde få fram tillräckligt kapital. I varje fall bröt han kontraktet och Götaverken stod där med ett halvfärdigt fartyg utan ägare.

Då, 1932, bildades Rederi Ab Zenit av en del chefstjänstemän på Götaverken samt dem närstående personer, för att överta fartyget. Verkställande direktör blev Torsten Pettersson som var verksam i Wallerbolagen: "Rederi Ab Unda, Concordia och Castella".

Administrationen och inspektionen kom att skötas därifrån. 1936 hade det blivit bättre tider för sjöfarten och fartyget som vid sjösättningen fått namnet **Aurora** kunde utan förlust säljas till Norge. Bolaget upplöstes inte utan blev ett vilande bolag. Efter kriget löste Götaverken ut de sista enskilda ägarna och Zenit blev ett helägt dotterbolag till Götaverken. När staten övertog Götaverken fick de alltså Rederi Ab Zenit på köpet. Jag vet inte om Zenit hade något fartyg i drift mellan försäljningen och statens övertagande.

M/S Aurora

Auroras brutto var 4059 ton. **Aurora** avvek till sitt yttre mest genom det stora antalet höga pålmaster. Det sades att beställaren avsett att få fram ett fartyg som var speciellt anpassat för transporter av timmer och trävaror från den amerikanska västkusten. De tre lastrummen hade stora luckor med en längd av 60 fot och en bredd på 24 fot. Stuvarna på den amerikanska västkusten var inte helt belåtna med längden på lastrummen när det gällde att på bästa sätt utnyttja stuvningsutrymmet.

Det däckshus på shelterdäcket som vanligen inrymde salong, pentry och några hytter var här omvandlad till en vattentank. Salongen, pentryt och befälhavarens hytter låg ovanpå denna tank. På fjärde däcket fanns kommandobrygga med styrhytt, navigationshytt och radiohytt. Det hela var en hög tornliknande konstruktion där ett par pålmaster gick rakt igenom de mycket smala bryggvingarna. Den ovan

nämnda vattentanken var en helt misslyckad konstruktion. Då den var fylld blev skakningarna på bryggan så våldsamma att det nästan var omöjligt att skriva: sändarrören i radioanläggningen gick sönder och konstruktionen som bar upp förmasten utsattes för svåra påfrestningar. Efter ett drygt halvår försågs tankutrymmet med tonnageöppningar och kom att användas som förråds- och lastutrymme. De tunga pålmasterna gjorde också fartyget vekt i ballast även utan denna tank.

Jag mönstrade på **Aurora** 8 december 1932, och kom att stanna i nästan 3½ år, till 8 juni 1936.

Jag skaffar uniform

Befälhavaren som utlånats av Transatlantic var en av deras mer erfarna och kvalificerade förstestyrmän. Han hade bland annat tjänstgjort som förstestyrman på Transatlantics skolfartyg **G. D. Kennedy** (senare omdöpt till **af Chapman**). Både förste- och andrestyrmannen på **Aurora** hade ett förflutet i Trans och de hade seglat med vår kapten som elever. Att jag av befälhavaren betraktades som elev var väl inte så underligt, men ibland tyckte jag mig märka att han också betraktade de båda andra styrmännen som rätt gröna.

Då jag fått anställningen framförde förstestyrman till mig önskemålet att jag skulle skaffa uniform. Ja, jag hade kredit hos Ströms i Göteborg så uniformen anskaffades, men någon uniformersättning utbetalades aldrig. Någon standarduniform för handelsflottan fanns inte då, utan den mest använda uniformen var kopierade efter Kungliga flottans, men galonen saknade ögla. I hamn gick däcksbefälet alltid i uniform i tjänsten, men uniformen fick inte bäras hur som helst: till mörk uniform skulle det vara vit skjorta, svart slips och svarta skor, kom man i en annan kombination höjdes ögonbrynen. I början tyckte jag att det var rätt jobbigt att vid separering av last krypa i och ur uniformen ett stort antal gånger under dagen. Maskinbefälet hade inte uniform, men hade möjligen en uniformsmössa. Uniformsmössan var också i regel styrmännens enda rangbeteckning till sjöss.

Tredjestyrmannens arbetsuppgifter i hamn

Efter leveransen var **Aurora** för ett halvår framåt befraktat av Rederi Ab Transatlantic. Vi lastade i östersjöhamnar, Göteborg och Fredrikstad för Sydafrika där lasten skulle lossas i ett flertal hamnar. I hamnarna blev min huvudsakliga uppgift att under förstestyrmannens ledning övervaka lastningen och se till att olika partier separerades. Vi lastade både trävaror och en del styckegods, men sågade trävaror av olika slag övervägde dock. Jag skulle även göra upp min egen lilla lastplan, vilket nog mera var en övningsuppgift än en verklig arbetsuppgift. Förstestyrmannen hade ju sin egen lastplan och det var den som gällde. Sågade trävaror skulle i de flesta fall märkas med färg, torr färg blandad med fotogen. Hyvlat virke separerades med manillakardeler. Det blev mycket klättrande upp och ner i lastrummen även om också andrestyrmannen deltog i detta arbete. I mina uppgifter ingick också att se till att flaggorna hissades och halades i rätt tid. Det där med flaggorna hade ju ingått i min första jungmanstjänst ombord i s/s **Lübeck**, men här var det betydligt noggrannare att tiden hölls och att flaggorna verkligen kom upp i rätt läge och inte hängde några fot från stångens knopp.

*Här står Erik Sahlgren vid maskintelegrafen på **Aurora**. Foto från Erik Sahlgrens album.*

Jag kom också i kontakt med något som kallades "stopptörn", en jourtjänst som en del av däcksbefälet och även maskinbefälet hade. Tidigare hade jag inte tänkt på att befälet kanske inte var fria i hamn efter arbetsdagens slut. På de mindre fartygen tror jag inte att befälet hade några stopptörnar, men på en del av de större fartygen jag tjänstgjort förekom det. På däck delades denna jourtjänst mellan andre- och tredjestyrmännen, och samma ordning tillämpades på de flesta större svenska handelfartygen. Det innebar att man var helt fri varannan kväll i hamn och kunde lämna fartyget om man inte var beordrad till övertidsarbete. Hade man stopptörn skulle man ge nattvaktmannen

order angående utpurrningarna påföljande morgon och tillse att erforderlig belysning tändes. Skulle något inträffa under natten skulle i första hand stopptörnsstyrmannen tillkallas av vaktmannen. Det inträffade rätt ofta att vaktmannen behövde hjälp med landgång, förtöjningar och lucksegel om vädret var dåligt.

Det dröjde ända till efter andra världskrigets slut innan det blev avtalsenlig ersättning för dessa stopptörnar.

På **Aurora** fick båtsmannen varje morgon sina order från förstestyrmannen, men i hamn var det i regel andrestyrmannen som instruerade båtsmannen om vad som skulle göras och sedan övervakade att det blev gjort. Tredjestyrmannen hade alltså inte så stor uppgift som arbetsledare. Det var för egen vaktpersonal och under klargöringsarbeten för lastning och lossning som han hade en arbetsledande roll. I samtliga fartyg jag varit i som haft båtsman, har samma ordning rått, varför jag förmodar att denna arbetsfördelning var vanlig i svenska handelsflottan.

Vakterna till sjöss

Till sjöss fick jag börja med att tjänstgöra på 8–12 vakten. Då var i regel befälhavaren uppe och kunde hålla ett öga på mig. Efter några veckor till sjöss då jag blivit van vid bryggtjänsten fick jag ta över hundvakten, alltså 00–04 vakten, och den hade jag sedan under så gott som hela min tid som tredjestyrman på **Aurora** och efterföljande fartyg. Vakttjänsten på bryggan omfattade många olika sysselsättningar, först och främst navigering och manövrering. I trängre farvatten övervakade befälhavaren som var en ytterst skicklig yrkesman. Efter det att jag lärt mig mer praktisk navigation ingrep han ytterst sällan, han höll så att säga bara ett öga på vad jag gjorde. Ute på öppna havet måste jag på min eftermiddagsvakt kontrollera standardkompassens deviation, samt om möjligt göra en longitudbestämning på grundval av middagshöjdens latitud.

Bryggvingarna och däckshusen på kommandobryggan var av teak, som användes på de flesta större fartyg innan lättmetallen tog över. På **Aurora** inledde jag mitt teakskrapande som sedan förföljde mig i ett tiotal år. Det ansågs vara andre- och tredjestyrmännens uppgift att hålla teaken fin och välfernissad, och det gjordes dels under pågående vakttjänstgöring, dels under fritid. På **Aurora** fanns ingen gyrokompass med autopilot, utan där stod alltid en man till rors. Höll man på med något arbete som gjorde att man inte hade sikt föröver sade man till rorsmannen att hålla utkik och säga till om något dök upp. Var det inte teaken som skulle snyggas upp så var det segelsömnad. Det rörde sig om tillverkning av kapell till luftrör och livbåtar och reparationer av lucksegel och presenningar. Befälhavaren, en gammal djupvattenseglare, kunde dessa saker, så nu fick jag som styrman lära mig något som jag egentligen skulle ha gjort redan som besättningsman. Nu må framhållas att sådana här arbeten inte utfördes i livligt trafikerade farvatten, utan ute på de stora havsvidderna där andra fartyg sällan sågs. Enligt då gällande Sjöarbetstidslag kunde trevaktsindelad styrman beordras till maximalt 18 timmars arbete under två på varandra följande dygn, alltså i praktiken 9 timmar per dygn. Det innebar 8 timmars vakttjänstgöring plus en timmes annan tjänst, egentligen avsedd för observationer och skrivarbete. På **Aurora** fick man den här timmen syssla med litet av varje. Sedan skulle man som det hette "visa intresse", det var transstilen påstods det. Nu gjorde varken jag eller de andra styrmännen dessa arbetstimmar regelbundet eftersom mycket berodde på väderleksförhållandena. Till sjöss utförde befälhavaren i regel mycket arbete, och han älskade snygga trädäck, och jag brukade tillsammans med honom driva och kitta däck. Jag skulle tro att min medelarbetstid tills sjöss under min tid på **Aurora** låg på över tio timmar per dygn. Någon motsvarighet till detta vårt arbete hade ju inte maskinbefälet. De hade maximalt 8 timmar per dygn och hade övermaskinisten kommit och bett sina undermaskinister att arbeta extra av intresse så hade han nog blivit utskrattad.

Som nämnts tidigare var tiderna mycket dåliga. Som enda fartyg jag varit ombord på så hade **Aurora** kvalificerat eller överkvalificerat befäl i samtliga befattningar då vi gick ut från Sverige. De tre styrmännen hade samtliga sjökaptensexamen, och de fyra maskinisterna hade övermaskinistexamen. Det var det sistnämnda som nästan var unikt eftersom det varit brist på maskinbefäl även under depressionen. Maskinbefälet hade en starkare ställning än vi styrmän, och det retade mig och andrestyrmannen en hel del. Men även om det var ett utnyttjande av oss, som inte hade stöd i vare sig lag eller avtal, så tycker jag nu så här efteråt att det nog var lika bra att syssla med något annat än kortspel!

Andra arbetsuppgifter

Under åren jag var med **Aurora** hade vi fartygsbefälselever, något som då var ganska nytt för svenska handelsflottan. Befälseleverna skulle ha såväl praktisk som teoretisk handledning och det påbörjades ganska ambitiöst. Eftersom jag var nyutexaminerad från navigationsskolan och förmodligen ansågs ha glömt minst så utsågs jag till lärare i matematik. Förstestyrmannen tog själv ämnena författningskunskap och sjömanskap. Jag kommer inte ihåg hur många timmars undervisning i veckan vi hade till sjöss, men i hamn var det inte någon undervisning. Undervisningen var förlagd så att den inte inkräktade på den ordinarie arbetstiden, vilket innebar att den var hölls på fritiden både för lärare och elever. För min del tog jag en del av arbetsvakterna i anspråk för undervisningen. Troligen var jag inte särdeles duktig att på ett intresseväckande sätt bibringa mina adepter matematiska kunskaper, eller så var de för utröttade när de kom till lektionerna: de brukade alltför ofta somna eller i varje fall vara ganska frånvarande. Förstestyrmannen gjorde liknande erfarenheter och efter 1,5 år gav vi upp undervisningen.

Då fartyget i allt större utsträckning börjat trafikera hamnar i USA och Kanada fick jag befälhavarens uppdrag att förse Hydrographic Office i Washington med uppgifter om havsströmmarna samt att kasta deras flaskpostmeddelanden överbord. Jag var ständigt på jakt efter lämpliga tomflaskor. Formuläret att fylla i var enkelt, det viktigaste var positionen, men flaskan skulle vara ren och torr inuti och korken skulle göras vattentät med vax eller harts. Strömberäkningarna innebar att man helst skulle göra positionsbestämningar flera gånger per dygn. Förutom middagspositionen fick man, om vädret tillät, göra observationer under gryning och skymning. Om stjärnor var synliga på kvällen tog befälhavaren regelbundna observationer, vilka jag senare använde mig av. På 0 – 4 vakten brukade jag räkna ut strömsättning, och införa dessa uppgifter i formulären. Som tack för dessa observationer fick vi utan kostnad Hydrographic Offices Pilot Charts och en del andra publikationer.

En av Erik Sahlgrens kvinnliga bekanta från Auroratiden. I hans album kallas hon för Grisungen. Foto från Erik Sahlgrens album.

Förutom dessa göromål hade tredjestyrmannen tillsyn över livbåtarna och annan

livräddningsutrustning samt signalmaterielen, så nog hade han tillräckligt att göra.

Auroras resor

Jag nämnde tidigare att **Aurora** hade en tidsbefraktning för Rederi AB Transatlantic. Vi lastade för Sydafrika. Efter utlossning där blev det lastning av kol i Durban för en bunkerstation på Palau Weh (Sabang); därifrån till Västaustralien med lastning av vete i säckar i Geraldton och Freemantle för UK. Resan Freemantle – Barri gick via Goda Hoppsudden. Efter utlossning av vetelasten följde en resa med kol från Bristolkanalen till Alexandria, därmed var det slut med Transatlantics befraktning. Vi gjorde två resor med jordnötter från Indien till medelhavshamnar och Rotterdam. Jag tror att de var de enda befraktningar som rederiet Zenit tog mer aktiv del i. Efter det blev vi åter tidsbefraktade, denna gång till Dansk Vestindisk Handelscompagni AS. Sedan blev vi ibland bortfraktade i både andra och tredje hand, men vår sysselsättning blev i stor utsträckning fart mellan USAs västkust, Kanada och Japan.

Skrot, trävaror och bomull var våra vanligaste laster. Vid ett par tillfällen lastade vi soyabönor i Fjärran Östern, som vi tog till Danmark, där vi sedan lastade cement till Västindien, norra Sydamerika och Mellanamerika. Det var mycket omväxlande resor som var både lärorika och omväxlande.

Boskapstransporter

En av de märkligare lasterna vi hade med **Aurora** var oxar. De lastades i Puerto Coveñas som då i mitten på 1930-talet var en samling hyddor som låg intill ett stort slakteri och konservfabrik som byggts under första världskriget, men som aldrig tagits i drift. Jag tror att Puerto Coveñas numera är en oljehamn. Någon hamn i egentlig mening var det inte då och djupsiffrorna var så osäkra att befälhavaren på **Aurora** med hjälp av sin tredjestyrman för säkerhets skull gjorde egna sjömätningar. Boskapen skulle över till Colombias stillahavssida där lossningen skedde i Buenaventura. Det var tydligen danskar som hade hand om dessa transporter. De räknade med mindre transportförluster om man tog djuren sjövägen än att driva dem över Andernas utlöpare. Vid inlastningen hade vi fortfarande en hel del av cementlasten kvar i underrummen. Luckorna till dessa skalkades och försågs med skyddande brädbeklädnad, spygattpluggarna från huvuddäck öppnades och det ströddes ut en massa sand på däcket och sedan fick oxarna gå lösa där nere. På fördäcket sattes det upp stängsel så att det kunde lastas boskap där också. Jag tror att vi lastade mellan 800 och 900 djur. Såväl inlastning som lossning skedde i ett sträck. Åtminstone vid lastningen och jag tror även vid lossningen hade vi vinschmän från besättningen. Det fordrades att man kunde köra "mjukt", annars knäcktes nacken på djuren. De som slingade, det vill säga satte stroppar på djurens horn var svarta spansktalande cowboys som sedan följde med till Buenaventura. Cowboysen hade också med sig privata djur, men inte oxar utan stridstuppar som de antagligen sålde där.

Lastningen måste ha varit ganska påfrestande för oxarna. Foto från Erik Sahlgrens album.

En av cowboysen var Gabriel, en jättestor neger som även var slaktare. Om något djur fick nacken knäckt slaktades det omedelbart av Gabriel och det tog inte lång stund förrän han flått och styckat dessa stora djur. Det var prima kött och befälhavaren köpte det billigt som proviant. I det tropiska klimatet hade dock inte stuert inte några möjligheter att möra köttet utan det åkte nyslaktat direkt in i frysen och biffarna blev synnerligen sega. Inlastningen i Puerto Coveñas tog ungefär 1,5 dygn; resan via Panamakanalen drygt tre dygn och lossningen ungefär 12 timmar. Boskapen var alltså ombord ungefär fem dygn. De fick vatten i stora tråg som stod under de öppna shelterdäcksluckorna. Trågen fylldes via spolledningarna, och en del stråfoder kastades ner till djuren.

Det var allt annat än djurvänliga transporter. Kampen om att komma åt vatten var hård. Vattnet svämmade över trågen och blandades med urin och gödsel vilket gjorde att däcksplåtarna blev hala så att djuren fläkte sig trots allt sand som strötts ut. De flesta djuren förlorades just genom fläkning. En del blev så desperata av törst att de drack av det vatten som förorenats av urin och gödsel och därför blev sjuka. Cowboysen gick ner i lastrummet och stroppade de döda som hivades upp och ut över sidan där stroppen kapades. Den första transporten ansågs ha gått mycket bra. Ett par tre oxar fick Gabriel slakta vid inlastningen och sedan var det ungefär lika många som blev hajmat. Vid en transport ungefär ett år senare gick det sämre. Vi fick proviantförstärkning i form av ett par tre oxar även denna gång, men sedan blev det betydligt fler som överlämnades till hajarna. Det totala antalet som förlorades under inlastningen och transporten den gången var bortåt ett tjugotal. Vi hade dock denna gång flera djur än vid förra transporten och djurens allmänna kondition vid urlastningen var sämre.

Efter utlossningen av boskapen skulle fartyget rengöras. Det var ett rätt drygt arbete och jag utsågs vid båda tillfällena till överste utgödslare. Om detta var i egenskap av tredjestyrman eller om det var min lantliga bakgrund som gjorde att jag ansågs vara särskilt kvalificerad vet jag inte. Nåväl, grovjobbet gjordes av folk från land, och däcksplåtarna var så blanka att sandblästring inte hade kunnat få dem renare!

Bostäder, mässar och mat

Besättningen på **Aurora** var på omkring 30 personer. Befälhavaren hade sin hytt med sovhytt och badrum ovanför salongen i den tornliknande bryggkonstruktionen. Resten av befälet, tre styrmän, radiotelegrafist och fyra maskinbefäl hade sina hytter runt maskinkappen. Hytterna var enmanshytter med kontor för maskinchef och överstyrman. De övriga hytterna var som vanligt i storlek efter rang och värdighet, så att jag själv, radiotelegrafisten och

fjärdemaskinisten hade ungefär lika stora hytter. I stort sett likvärdiga hytter hade stuert och kock. Hytterna var utrustade med koj och utdragslådor under denna; en byrå med utdragsskiva; en fällstol och en kommod med tvättmöjligheter. Madrass hölls av fartyget, sängkläder fick man hålla själv. Hytterna var varken stora eller lyxiga, men de var ljusa och det var en himmelsvid skillnad mellan denna hytt och de förläggningar som jag tidigare haft som besättningsman. Mässuppassaren skötte städningen som också såg till att det fanns vatten i kommoden och karaffen. På förkant av maskinkappen fanns 2 tvåmanshytter: den ena beboddes av salongs- och mässuppassarna, den andra av de två befälseleverna.

Befälsmässen och pentryt låg också i midskeppsbygganden. På akterkant av maskinkappen låg toaletterna och tvättrum bordvarts, och byssan med oljeeldad spis i mitten. På huvuddäck akter om maskinkappen fanns förråd och frysrum.

Manskapet hade mässarna i däckshuset på poopen, och hytterna på huvuddäcket. Hytterna var tills största delen tvåmanshytter av Götaverkens standardutförande.

Kosthållet var ganska bra, även om vi inte var särdeles förtjusta i de sega biffarna från Puerto Coveñas, eller all den alaskalax vi fick ombord då vi lastade i Columbia River eller British Columbia. Jag tror inte heller att det var någon skillnad på den mat som befälet serverades och den som manskapet fick. Var det någon skillnad var det i uppläggning och servering. Samtliga som bodde midskepps åt i mässen där. Måltiderna intogs dock inte samfällt. Först åt styrmän och maskinister sin måltid, därefter kökspersonal och befälselever. Det fanns överhuvudtaget en mycket klar gräns ombord mellan befäl och manskap. Till sjöss gjorde vi däcksbefäl många gånger lika mycket manuellt arbete som manskapet, men aldrig tillsammans med dem. Gjorde vi till exempel rent lastrummen efter en kollast bildade vi styrmän ett eget rengöringsgäng, lika svarta och smutsiga som det gäng som båtsman basade, men för oss själva.

Aurora säljs

Under befälhavarens ledning lärde jag mig mycket under de drygt tre år som jag tjänstgjorde på **Aurora**. När jag ser tillbaka på mitt liv till sjöss, och då i synnerhet min befälhavaretid, förstår jag att jag nog blev präglad i stor utsträckning ombord på **Aurora**. Jag var yngst av styrmännen, men mina kollegor var bara 4, respektive 6 år äldre. Radiotelegrafisten kom från en av Wallers båtar och var i 30-årsåldern, så vi var ett förhållandevis ungt gäng som trivdes ombord och som följde fartyget ända till försäljningen. Övermaskinisten, en av Götaverkens garantimaskinister, liksom även stuerten var också med hela tiden.

På de 3,5 år som **Aurora** seglade under svensk flagg besökte vi Sverige två gånger för dockning vid Götaverken, samt slutligen då båten efter försäljning skulle överlämnas till den norske redaren. Jag hade då inte besökt mitt hem under denna tid. Jag hade ingen egen familj och var förhållandevis ung, men nog var det stor skillnad mellan då och nu med alla dessa sena tiders kompensationsledigheter.

Vid avmönstringen fick jag ut semesterersättning för några dagar. Den danske befraktaren var rätt frikostig, i alla fall mot befälet på **Aurora**. Vi fick åtminstone vid ett par tillfällen gratifikationer, något som väl inte var ovanligt, men det brukade bara bli till befälhavaren, maskinchefen, och möjligen förstestyrmannen. Här fick vi personliga checker, och när båten såldes var min check på 50 engelska pund, en massa pengar för en tredjestyrman på den tiden, över två månadshyror.

Det var faktiskt med ett visst vemod jag lämnade detta fartyg i juni 1936.

Nuolja och Pajala

Efter **Auroras** försäljning fick jag av Zenits direktör, Torsten Pettersson, en vink om att möjlighet till ny anställning fanns i Grängesbergsbolaget. Jag blev antagen som vikarie under sommaren 1936 som tredjestyrman på m/s **Nuolja**, och jag kom att stanna i Gränges under större delen av mitt yrkesverksamma liv.

Nuolja och **Pajala** var systerfartyg av precis samma konstruktion och storlek. Båda var byggda i Göteborg. **Nuolja** (6.864 bruttoregisterton) levererades 1923, **Pajala** (6.865 bruttoregisterton) 1924. Dödvikten var ungefär 10.300 ton, och de var efter den tidens förhållanden stora lastfartyg. Det var bara s/s **Sir Ernest Cassel** som då var större i grängesflottan. Dessa tre fartyg var för stora att gå in i Östersjön till malmhamnarna i Luleå och Oxelösund. De hade därför sin huvudsakliga sysselsättning på narvikstraden: Narvik – kontinenthamnar; Narvik – Baltimore; St Lawrencefloden och Wabana - kontinenthamnar. Det var malmlaster i ständig ström med kanske en eller annan last av fosfat från Florida som ett kärkommet avbrott. I och med utbrottet av andra världskriget i september 1939 blev dock vår verksamhet helt annorlunda.

Jag kom att tjänstgöra i **Nuolja** under andra halvåret 1936 innan jag mönstrade som tredjestyrman i **Pajala** där jag avancerade till förstestyrman. När **Pajala** sänkts 1940 kom jag tillbaka som andrestyrman i **Nuolja**. En tredje törn i **Nuolja** blev det som vikarierande befälhavare under några månader sommaren 1948.

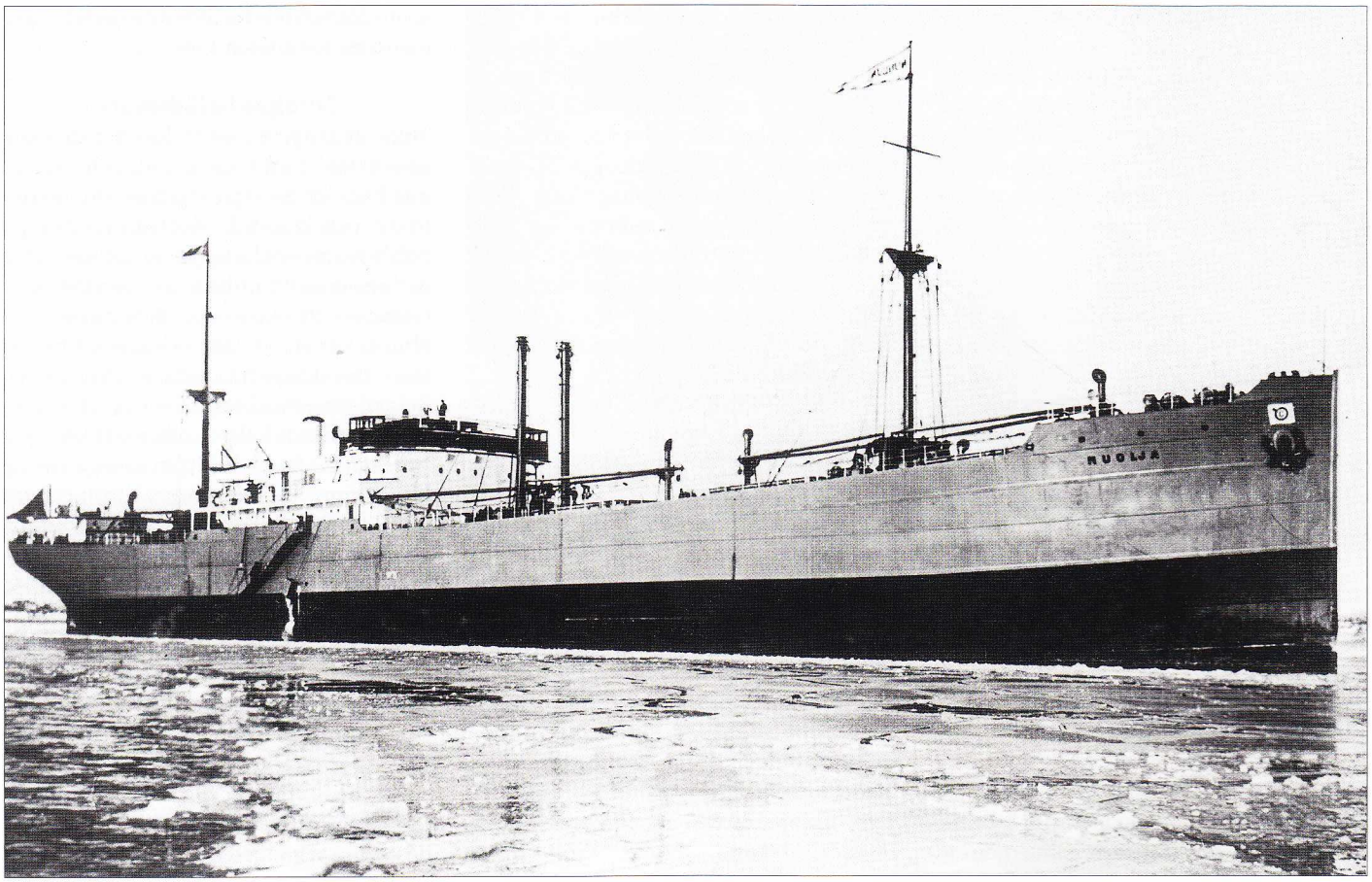
Nuoljas befälhavare

Trots att fartygen var så lika var de dock ganska olika att tjänstgöra i, och det var inte bara att tjänstgöringen skedde under freds- och krigstid. Mycket berodde på befälhavarnas olika läggning. De hade bara det gemensamt att båda var befälhavare i Gränges och icke-rökare. Befälhavaren på **Nuolja** var en rätt lång och kraftigt byggd man från Skånes framsida, en man vad en del sjöfarare från övriga Sverige, åtminstone förr brukade kalla "kullaboyankee." Jag tror att hans far hade fört stora segelfartyg. Han var mycket mån om sin värdighet och sociala status, och han hade stora krav på befäl och besättning och var en man som höll styvt på lag och ordning. Under de cirka tre år som jag for med honom kan jag inte komma ihåg att han höjde rösten över det normala, och ännu mindre svor och domderade. Han var en man som hade stor resning och som jag högaktade, men han var tröttsam!

Han hade i flera år en förstestyrman från Brantevik, förresten den som var ombord då jag första gången mönstrade på **Nuolja**. Denne berättade senare för mig, då han själv blivit ordinarie befälhavare: "Vi hade gått hela den långa vägen från Port Arthur via Panamakanalen, och vi hade skrapat och målat och jag hade själv jobbat både vakt och frivakt och när vi kom upp i Nordsjön så säger skepparen: Synd att ni inte jobbat på bättre för då hade ni hunnit med en övermålning till. Då blev jag ledsen." Ja, jag kan förstå min sagesman för han hade säkert lagt ner hundratals timmar av sina frivakter för att få båten fin.

Pajalas befälhavare

Befälhavaren på **Pajala** var den andres raka motsats. Han var en ganska kortvuxen, korpulent person med ett i det närmaste klotrunt huvud som nästan verkade sitta direkt på kroppen. Jag tror att han var född i Södermanland. Han hade varit skeppsgosse i flottan och efter genomgången utbildning där hade han avlagt sjökaptensexamen. Därefter återvände han till Flottan för reservofficersutbildning och slutligen hade han avlagt navigationslärarexamen. Det var en man med stor begåvning, främst inom matematiken, men han kunde snabbt sätta sig in i det mesta. Jag hörde sägas att han också med skicklighet kunde spela både piano och fiol. Han hade ett piano i salongen, men jag hörde aldrig några toner därifrån. De som varit i det militära brukar ju ofta ta med sig en del av den militära stilen då de kommer ut i det civila. Så inte denne befälhavare: någon mer omilitäriskt har jag svårt att tänka mig.



Grängesbergssystrarna ***Nuolja*** *och* ***Pajala*** *byggdes på Götaverken 1923, respektive 1924. Det är* ***Nuolja*** *som man ser på bilden. Bild från Fotopumpen.*

Befälhavaren på **Nuolja** hade uniform, men inte befälhavaren på **Pajala**. Han hade en uniformsmössa, men han bar den sällan. Nej, hans klädsel var vanligtvis en norsk yllegensare, ovanpå denna en vanlig kavaj, eller om det var mycket kallt en kort päls och på huvudet en basker. Han tog sällan några egna observationer, men han var hela tiden noggrant informerad om fartygets position. Underhållet lämnade han i stort sett till förstestyrmannen, även om han då och då kunde ingripa genom att skälla ut vederbörande om han tyckte att det var något som inte var bra. Han var både originell och kolerisk, men han var aldrig långsint. Jag var aldrig med om att han vidtog några disciplinära åtgärder.

Övermaskinisten som varit med honom länge berättade att det en gång skulle bli förhör och bestraffning av en tredjestyrman som varit på drift i Rotterdam. Övermaskinisten var kallad att närvara som god man. Som vanligt vid sådana högtidliga tillfällen skulle förhöret hållas i salongen dit syndaren hade kallats. Kaptenen sitter ilsken och irriterad vid salongsbordet och trummar med fingrarna på en låda bjudcigarrer: han rökte ju inte själv. Då tredjestyrmannen uppenbarar sig i salongen gör kaptenen ett extra hårt slag på cigarrlådan så att locket flyger upp. "Tackar, tackar", säger tredjestyrman och tar en cigarr. "Ut, ut din förbannade lymmel", skriker kaptenen, och så var det slut med den rättsskipningen. Enligt samme övermaskinist gick denne styrman under en julnatt då han hade hundvakten ner och lade sig i kaptenens sovhytt. Då förstestyrman skulle ta över vakten kunde inte någon tredjestyrman påträffas. Fartyget genomsöktes, och vid 5-tiden ansågs det nödvändigt att meddela kaptenen att tredjestyrmannen troligen hade gått över bord. Förstestyrmannen knackade på hos kaptenen för att meddela detta, och när ljuset tändes låg kaptenen i sin säng, och tredjestyrmannen på kaptenens soffa. Jag tvivlade på att historien var sann, men sista julen jag var tillsammans med denne befälhavare berättade han den själv för mig: "Jag hade en gång en jävla tredjestyrman och den fan gick på julnatten ner i min hytt och lade sig att sova på soffan där." Vad kaptenen sade då vet jag inte, men det var nog en ganska rejäl utskällning som tredjestyrmannen fick. Antagligen fick han reda på att det bästa han kunde göra var att mönstra av.

Skepparen blir sur

När jag första gången skulle vikariera som andrestyrman på **Pajala** blev det i början inte någon större succé. Andrestyrman hade vid förtöjnings- och avgångsarbeten sin plats på kobryggan akterut, eftersom han skulle kunna hålla reda på att de båda propellrarna var klara. Vid avgången från Narvik intog jag min högt uppsatta position. Jag hade nog märkt att båtsman inte var särdeles nykter, och det var ju han som skulle leda det direkta arbetet nere på däck. Till sin hjälp hade han tyvärr bara en ganska obefaren, och inte helt nykter jungman. Bogserbåten **Diana**, som var tämligen svårmanövrerad, kom för att ta ombord bogservajern. Mannarna nere på däck vinglade omkring och fumlade och de fick inte ombord bogservajern, så **Diana** fick göra en sväng ut i hamnen för att komma i rätt läge igen. Uppe på bryggan skrek och domderade kaptenen i sin aluminiummegafon tills han slutligen dängde den i däcket så att den blev alldeles tillbucklad. Därefter åkte hans basker samma väg och sedan han hoppat på den några gånger kom han rusande ner från bryggan och talade om för mig vad han tyckte att jag var värd som andrestyrman. Ja, jag borde nog ha varit nere på däck och med jungmannens hjälp fått ombord bogservajern, men då hade kontakten med bryggan blivit sämre och något annat tokigt hade kunnat inträffa.

Sådan var han vår kapten på **Pajala**. Vi som seglade tillsammans med honom kunde väl vara arga på honom ibland, men vårt slutomdöme blev i regel: Gubben är kul i alla fall! Omsättningen på folk var mindre än på **Nuolja** och trevnaden större. Det verkade som om denne be-

fälhavare ansåg att bästa sättet att hålla ordning i båten inte var att tillämpa lagar och paragrafer, utan att det var bättre att skälla ut vederbörande vid förseelser och dumdristigheter. Om det inte blev rättelse efter ett antal utskällningar fick personen i fråga en vink om att han borde lämna in sin uppsägning.

Maten

Kosthållet kunde växla något med stuertar och kockar, men var i regel bra. Någon större skillnad på den mat som befälet fick och den som manskapet serverades var det inte, och inte heller någon av de båda befälhavarna hade pretentioner på att få extra fin mat. Befälhavaren på **Pajala** brukade hos stuert beställa brylépudding då hans döttrar kom ombord i Narvik. Han skulle också ha all överbliven fruktsoppa då sådan serverats som efterrätt, och han hade den uppe i sin hytt som nattskaffning. Det var hans extravaganser. Annars fick han samma mat som vi i mässarna, och han slängde i regel i sig maten i största hast.

Befälhavaren på **Nuolja** intog sina måltider på ett mer värdigt sätt, där skulle det nog inte ha gått bra att nonchalera serveringen på samma sätt som i **Pajala**. Inte för att jag tror att befälhavaren på detta fartyg var en frossare, men om så var satte hans dåliga mage stopp för detta.

Mina arbetsuppgifter som tredjestyrman

Min tjänstgöring som tredjestyrman skiljde sig i en del avseenden betydligt från vad jag var van vid på **Aurora**. På **Aurora** var min plats vid ankomst och avgång på kommandobryggan där jag på maskintelegrafen slog de av lots eller befälhavare beordrade manövrarna. I kladden till skeppsdagboken infördes tidpunkten då den första förtöjningen sattes ut och när den sista togs in vid avgång. Det antecknades också när bogserbåtar gjorde fast eller kopplades samt när det var väl i maskin.

På såväl **Nuolja** som **Pajala** var tredjestyrmans plats vid ankomst och avgång på fördäcket där han var ansvarig för förspringet. I alla fartyg jag varit i, där vi haft mer än en styrman, så har förstestyrmans plats varit på backen och andrestyrmans varit på akterdäcket. Dessa båda fartyg var stora för sin tid och hade halvback och långt förskepp. Den styrman som stod längst framme på backen hade svårt att ha överblick nere på däck och akterspringet som leddes fram till en av första luckans vinschar. Detta var troligen orsaken till att tredjestyrman hade sin plats på fördäcket. Efter förtöjning skulle jag se till att navigations- och styrhytt blev låsta; lanternorna släckta och ta loggkladden till förstestyrman.

Arbetet i hamn bestod i att övervaka lastning och lossning. Lastningen i såväl Narvik som Wabana på Newfoundland gick redan då mycket snabbt. I Narvik fanns på den tiden tre kajer. 1:ans och 2:ans kajer var den höga och mäktiga valvbyggda betongkonstruktion som kanske fortfarande finns kvar däruppe, den motstod i alla fall tyskarnas sprängningsförsök. 3:ans kaj var en träkonstruktion som brann ner under striderna 1940.

Före kriget arbetades endast tvåskift, i varje fall på sommaren då arbetet började klockan 06.00 och avslutades 22.00. Vid 1:ans och 2:ans behövde vi bara göra ett par förhalningar, vid 3:ans ett flertal, men där lastade vi sällan.

Efter den ordinarie arbetstidens slut var det i allmänhet stopptörnsstyrmannen som med hjälp av 3–4 besättningsmän och kanske någon av slagbordsmännen som gjorde dessa förhalningar. Hade man stopptörn skulle man också se till att slagbordsmännen höll fartyget på rätt trim. De flesta av slagbordsmännen var hjälpsamma och hyggliga karlar, men törstiga: det var problemet. När vi fått ett visst djupgående skulle förstestyrman kallas för slutlastningen. **Nuolja** och **Pajala** kunde inte ligga fullastade vid någon av Narviks kajer vid lågvatten så vi fick alltid avsluta lastningen på stigande vatten, vilket gjorde att vi ofta fick avbryta lastningen för att invänta detta. Vårt kajliggande blev i regel mellan 9–12 timmar: på vintern då malmen var frusen kunde det ta betydligt längre tid.

I Wabana fanns det två kajer som låg en bit från varandra, båda med likartade lastningsanordningar. Malmlagret fanns i en ficka i berget och därifrån gick ett paternosterverk som transporterade malmen ombord. Malmen i Wabana var krossad, vilket oftast inte var fallet med malmen i Narvik. Vanligtvis måste vi lasta vid båda kajerna och förhalningen tog ungefär 35–45 minuter. En gång fick vi ta hela lasten vid en kaj, och då blev det 7,5 timmars kajliggande.

I lossningshamnarna Emden, Rotterdam och Antwerpen lossades malmen vid kaj, dels till upplag och dels till såväl järnvägsvagnar som pråmar. Lossningen av våra 10.000 ton tog i regel 10 – 16 timmar. I Emden fick vi ganska ofta vänta på kajplats, ibland 2–3 dygn. I Rotterdam skedde lossningen av narviksmalmen ute i Waalhaven med stora pontonkranar som arbetade på båda sidor av det uppankrade och till dyktalber akterförtöjda fartyget. Arbetet gick i treskift och jag minns att vi vintertid kunde komma in efter mörkrets inbrott och gå därifrån innan det blivit ljust nästa dag. Wabanamalmen lossades vid en kaj som hade en kranutrustning ungefär som i Emden, fastän inte med så många kranar.

När fartyget av avluckat var det i dessa hamnar inte så mycket för stopptörnstyrmannen att göra annat än att lämna instruktioner till vaktmännen angående belysningen. Till andrestyrmans arbetsuppgifter hörde även att föra övertidsjournal för däcks- och köksavdelningarna, samt att hålla reda på däckavdelningens inneliggande förråd. Vid stuertens månatliga inventeringar av proviantförrådet beordrades många gånger någon styrman att närvara som ett slags vittnen, även om radiotelegrafisten ibland kunde komma ifråga. En del kontorsarbeten fick man väl också då förstestyrman delegerade en del arbete som egentligen ålåg honom. Detta varierade beroende på vilken sort av förstestyrman som tjänstgjorde ombord.

Andrestyrmannens arbete

När jag blev andrestyrman fick jag 8–12 vakten. Den skiljde sig endast i ett avseende från min vakttjänst som tredjestyrman, då det var på denna vakt som solen passerade meridianen. Sedan gammalt hade observationen av solens middagspassage ansetts vara av den största betydelse genom att man då kunde få en säker latitud. Befälhavaren på **Pajala** tog sällan egna observationer om han hade en andrestyrman som han ansåg vara kapabel att klara saken på egen hand. Eftersom han hade förkärlek för longitudmetoden tog jag en longitudbestämning på förmiddagen om vädret tillät det, sedan tog jag meridianpassagen och med rätt latitud kunde jag korrigera longituden utan att göra några kortkonstruktioner. Det var det som han ansåg så fint med metoden. Kaptenen var i de flesta fall uppe på bryggan vid tiden för meridianpassagen, och det var inte många minuter efter det att man hade lagt ifrån sig sextanten förrän han ville veta var fartyget var. Eftersom han räknade mycket snabbt var det mer än en styrman som han tyckte tog för lång tid på sig.

Förstestyrman i Pajala

Jag hade sommaren 1939 haft min semester under juni och juli, och skulle för första gången vikariera som förstestyrman under en tid av 1,5 månader. Innan denna tid passerat och vi återkommit från en amerikaresa hade andra världskriget brutit ut. Förstestyrmannen som var reservofficer hade mobiliserats, vilket gjorde att jag fick kvarstå i min befattning. Det andra världskrigets utbrott kom att betyda en förändring av hela vår tillvaro, inte bara under de följande fem åren utan även i fortsättningen: den gamla tiden och det invanda kom aldrig tillbaka.

Fortsättning följer!

***Vind** i Strömstad efter ombyggnaden 1937. Delförstoring av vykort från författaren.*

M/f Vind i trafik i Göteborgs skärgård 1937

Bertil Holmström

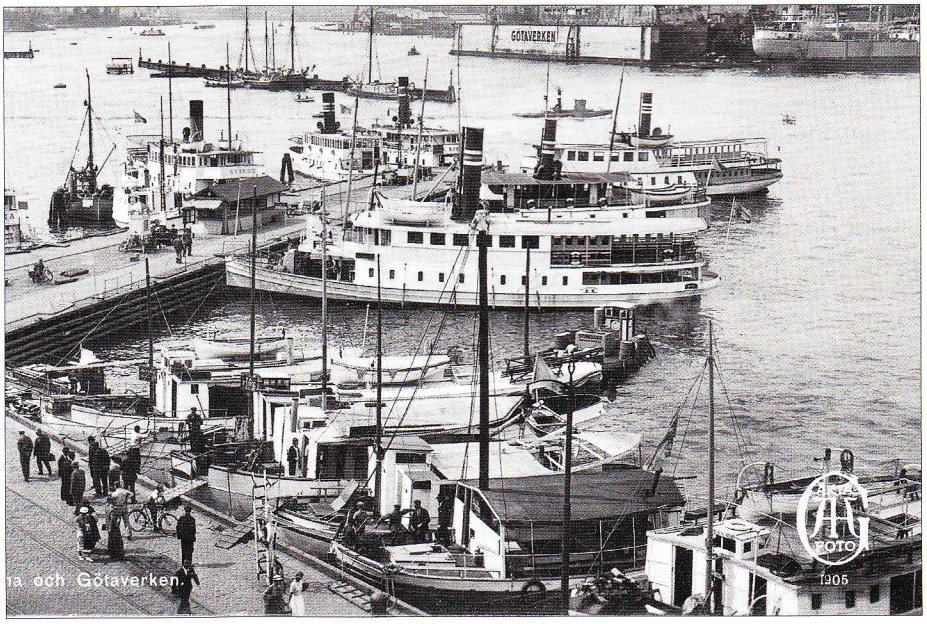
I Sandhamn på Blekinges sydostspets finns en liten fiskebåt med distriktsnummer KA 347 och namnet Vind. Båten är den fjärde i familjens ägo med detta nummer och detta namn. Denna artikel handlar om den allra första av dessa, SHKC Vind, byggd 1913 på Allmags varv och inköpt till Torhamn i december 1947 av Olof Pettersson tillsammans med Per Larsson och dennes söner Arnold och Alrik. Artikeln behandlar dock bara ett drygt halvår av fartygets mångskiftande nittioåriga historia, då Vind från juli 1937 till och med december gick i passagerartrafik i Göteborgs skärgård.

Vind byggdes som fiskebåt och slutade sin aktiva tid som fiskebåt med följande distriktsnummer: MD 238 (Åstol, Tjörnekalv), SD 778 (Rundö), LL 549 (Åstol, Rönnäng) och KA 347 (Torhamn). Båten beskrivs i boken *De seglade för Tjörn*, där kan man hitta detaljer om de många åren med MD- och LL-registrering.

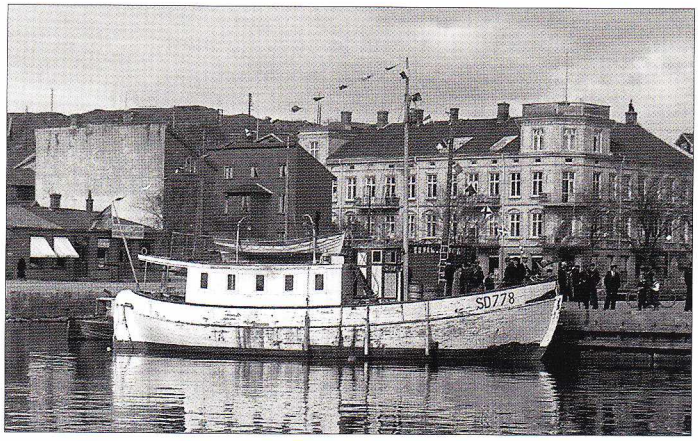
År 1935 byggdes **Vind** om och sattes i passagerartrafik i Strömstads skärgård. Den trafiken har behandlats i två artiklar i *Ångbåten*: "Innare väjen" (1974) och "Udare väjen" (1976).

I november 1938 gick **Vind** från Strömstad till Visingsö, där hon sysselsattes i trafiken från ön till Gränna och Jönköping med passagerare och gods samt slaktdjur på deras sista färd till sydspetsen av Munksjön. Trafiken fick ett abrupt slut i och med bristen på motorbränsle under kriget. Båtens historia, med tonvikt på visingsöåren, har behandlats i en artikel i Länspumpen 1996:3 *En bohuslänsk räktrålare i turisttransporter på Vättern*.

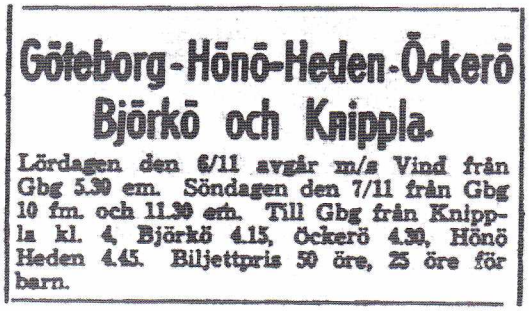
Under en kort tid, från juli 1937 till januari 1938, gick **Vind** med passagerare i Göteborgs skärgård, och det är den tiden



Detalj av vykort med "stånkor" vid Skeppsbron i Göteborg. Ur Bertil Söderbergs samling.



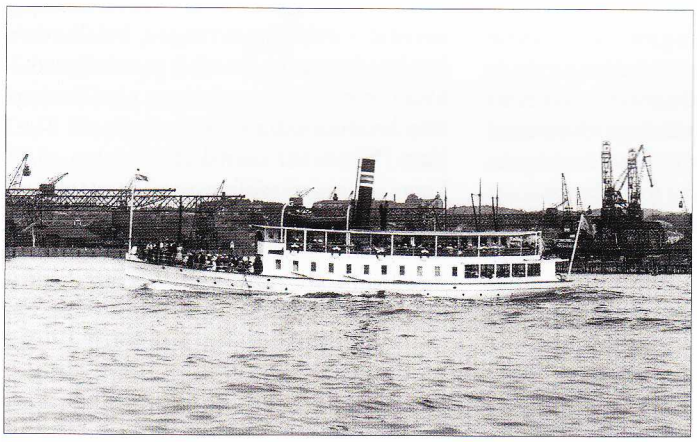
Vind i Strömstads haamn. Foto från Bertil Holmström.



Göteborg-Hönö-Heden-Öckerö
Björkö och Knippla.

Lördagen den 6/11 avgår m/s Vind från Gbg 5.30 em. Söndagen den 7/11 från Gbg 10 fm. och 11.30 em. Till Gbg från Knippla kl. 4, Björkö 4.15, Öckerö 4.30, Hönö Heden 4.45. Biljettpris 50 öre, 25 öre för barn.

Annons i G-P 6 juni 1937.



*Det var med Öckeröbolaget som **Vind** konkurrerade. Här s/s **Öckerö**. Arkivbild B. Söderberg.*

Sommarturer

M/F "Strömstad", "Stjärn II" och "Vind"

avgå till:

EKENÄS och NORDKOSTER.

	M/F "Strömstad"			M/F "Stjärn II"			
Måndag från Strömstad				10,30,	13,00,	16,00,	21,15
Måndag från Koster				8,15,	11,45,	14,30,	17,00,
Tisdag från Strömtad	11,15,	14,30		10,30,	16,00,	20,00,	
Tisdagar från Koster	13,00,	15,30,		8,15,	14,30,	19,00,	
Onsdag från Strömstad	*7,00,	10,30,	**13,30,	11,15,	16,00,	21,15,	
Onsdag från Koster	11,30,	15,30,		8,15,	14,30,	**19,00,	
Torsdag från Strömstad				10,30,	13,00,	16,00,	
Torsdag från Koster				8,15,	11,45,	14,30,	
Fredag från Strömstad	7,00,	10,30,	14,30,	11,15,	16,00,	21,15,	
Fredag från Koster	13,00,	15,30,		8,15,	14,30,	19,00,	
Lördag från Strömstad	*7,00,	10,30,	**13,30,	11,15,	16,00,	21,15,	
Lördag från Koster	11,30,	15,30,		8,15,	14,30,	**19,00,	

Avgångstiderna från Koster beräknas från Miltons brygga på Nordkoster.

*) Till Kihlesand och Ekenäs.

**) Kihlesand anlöpes.

KIHLESAND (Sydkoster).

	M/F "Vind"		"Strömstad"		"Stjärn II"
Måndag från Strömstad	*10,30,	15,30,			
Måndag från Kihlesand	8,00,	14,30,	19,00		
Tisdag från Strömstad	10,30,	15,30,			
Tisdag från Kihlesand	8,00,	14,30,	19,00		
Onsdag från Strömstad	*10,30,		**7,00	***13,30	
Onsdag från Kihlesand	14,30,		**8,00		19,30
Torsdag från Strömstad	10,30	15,30,			
Torsdag från Kihlesand	8,00,	14,30,	19,00,		
Fredag från Strömstad	10,30,	15,30,			
Fredag från Kihlesand	14,00,	20,00,	**8,00		
Lördag från Strömstad			**7,00	***13,30	
Lördag från Kihlesand			**8,00,		19,30

*) Turen utsträckes till Ramsö, därifrån kl. 14,00.

**) Ekenäs anlopes

***) Turen utsträckes till Ekenäs och Nordkoster.

SANNÄS.

M/F "Vind" Reso, Rässo och mellanliggande bryggor Onsdag från Sannäs kl. 7,00, från Strömstad kl. 16,00 Fredag från Rässo kl. 8,00, från Strömstad kl. 15,30, (anl. Kihlesand)

RAMSÖ.

M/F "Vind" Rässo, Tjärnö och Korsnäs Lördag från Strömstad kl. 15,00, från Ramsö kl. 7,30.

HALDEN.

M/F "Strömstad" Måndag och torsdag från Strömstad kl. 10,15, ank. till Halden kl. 12,30, från Halden kl. 16,00 Turen står i förbindelse med båt från Kihlesand kl. 8,00, från Nordkoster kl. 8,15 (anl. Sydkoster).

På sondagar Kosterturer. Tiderna kungöras genom anslag varje lördag.

Eventuellt utbyte av båtar och turer förbehålles samt reservation för naturhinder.

Vidare meddelar

C. O. CHRISTIANSON.
Ångbåtsexp. Tel. 260.

*Turlista bl a **Vind** i Strömstads skärgård. Från författaren.*

som huvudsakligen behandlas i denna artikel.

Havererad samtrafik

Under våren 1937 knåpade man på C.O. Christianssons ångbåtsexpedition i Strömstad med en sommarturlista för trafiken på Koster. Tidigare somrar hade **Strömstad** och **Stjärn II** samseglat med tät trafik på bryggorna i Kostersundet samt Ekensås på Sydkosters nordosthörn. Kyrkesunds brygga längst i söder på Sydkoster, anlöptes av **Vind** på turerna från och till Ramsö. Men nu skulle det byggas ett pensionat på Kilesand och därmed tillkom en ny brygga ungefär halvvägs mellan Ekensås och Kyrkesund. Att utsträcka trafiken på Ekensås dit skulle innebära en betydande omväg. Lösningen blev att engagera **Vind** i trafiken. Flygblad delades ut och nubbades på telefonstolpar och vid bryggorna. En stor annons sattes in i lokaltidningen, *Strömstads Tidning Norra Bohuslän* (*STNB*) vid midsommartid.

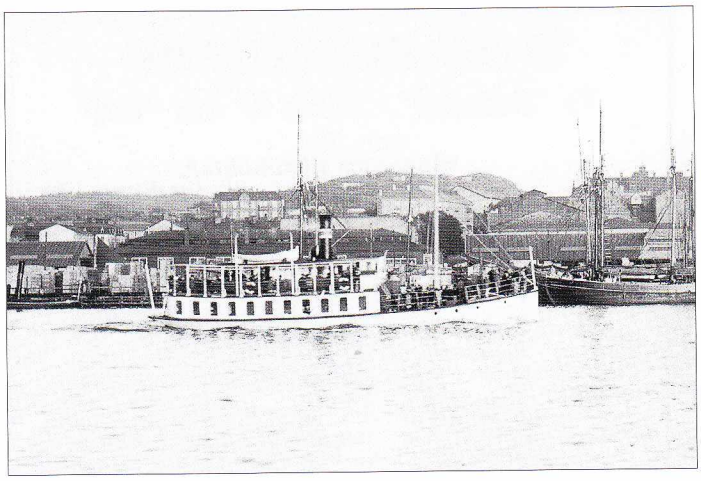
Det torde vara omöjligt att nu, efter 70 år, bringa klarhet i vad som verkligen hände. Men uppenbarligen smidde ägarna till **Vind** vissa planer. Man låg i förhandlingar med en man vid namn Gustav Samuelsson, rorgängare på **Öckerö** och boende på Styrsö (det "riktiga" Styrsö i Göteborgs skärgård, inte Tjärnö-Styrsö) om trafik på Göta älv och i Göteborgs skärgård. Den 2 juli gick **Vind** de 100 sjömilen söderöver.

Man började med reguljärtrafik på Vinga, med enstaka turer till Kungälv, och säkerligen ett antal charterturer. Tilläggsplats i Göteborg blev Skeppsbron, väster om Träpiren.

Turer till Kungälv och Vinga

I *STNB* från 3 juli fanns en liten annons om att **Vinds** turer på Koster ställs in tills vidare, och samtidigt kommer Christianssons stora annons i en modifierad version. Den 9 juli kom den första annonsen med **Vind** i *Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning* (*GHT*). Det annonserades om två lustturer (lördag och söndag) till Kungälv med avfärd klockan 18.30 och återfärd klockan 23. Priset för en returbiljett var 1 krona. Underförstått: det var dans på Stadt i Kungälv! Erbjudandet återkommer lördagen 14 augusti och då nämns Stadskällaren i annonsen. Och, minsann, barnbiljetter för 50 öre. Fick verkligen barn vara uppe så sent på kvällarna på den tiden?

Men sedan blev det Bad- och Turistresor till Vinga under nästan varje dag hela sommaren – man annonserade för några få



Norra Skärgården på väg mot Norra Skärgården. Arkiv B. Söderberg.

Vind i Marstrand 1937. Enda kända fotot från tiden i Göteborg. Foto från Hasse Runegrund.

dagar åt gången, olika från vecka till vecka. Typiskt var avfärd kl 11, med en tomtur hem och så ut igen kl 14.30, samt hemfärd från Vinga 18.30. Tydligen var man inte rädd för att totala passagerarantalet på de båda utresorna skulle överstiga certifikatsgränsen. Priset för en returresa var 1:25 kr, för barn 75 öre. Man framhöll att det fanns tillfälle till besök i det 30 meter höga fyrtornet, samt att det fanns kaffeservering på Vinga (man hade ingen servering ombord).

Detta förefaller vara det första försöket att lansera Vinga för badresor – tidigare hade Galtö dominerat helt.

Vind blev förstås inte helt ensam. Ångaren **Necken** gjorde turer under veckodagarna på älven till Trollhättan, Vargön och Vänersborg. Men på söndagar från mitten av juli gjordes lustresor till Vinga från Träpiren kl 11, och åter från Vinga kl 16. **Necken** höll högre priser, 2 kronor för vuxna och 1 krona för barn, men så fanns det också servering ombord!

En tredje båt, Öckeröbolagets ångare **Falken**, gjorde ett inhopp på traden under rubriken: "Lustresa till Vinga." Söndagen 25 juli klockan 10.30 avgick ångaren från Träpiren. Man annonserade att det blir ett 3 timmar långt uppehåll på Vinga med tillfälle till bad, och att det fanns servering ombord. Priset för returresan var kronor 1:50.

För göteborgare från de västra stadsdelarna var det förstås bekvämare med Kustens brygga än med Träpiren. Av någon anledning angjorde **Necken** Kustens brygga enbart på returresorna till staden, något som försynt påpekades i annonserna för **Vind**: "Kustbryggan anlöpes ut- och ingående."

Orsakerna till att **Vinds** turer var så oregelbundna var säkerligen den att man prioriterade uthyrning av båten till firmor och enskilda. Det finns till exempel en bild på **Vind** överbelastad med passagerare, med Olympiabadet i Arvidsvik i bakgrunden. Detta är för övrigt den enda för mig kända bilden på **Vind** under den korta sejouren i Göteborg.

Fisketurer

Då badsäsongen tog slut övergick **Vind** till fisketurer i konkurrens med båtar som **Aldebaran**, **Allan**, **Axel**, **Odd** och **Varholmen**, som alla avgick från Träpiren. **Lisa** avgick från kajplats 15 mitt emot skyskrapan. **Fursten** och **Tärnan** gick från Gottskär med bussanslutning från Heden.

Man ordnade nu med servering ombord och införskaffade fiskeredskap och ett antal trådkorgar för de förväntade fångsterna. Några av korgarna finns fortfarande kvar i familjen Holmströms ägo och tjänstgör på höstarna vid potatisupptagningen.

Den 25 september annonserades turer varje vardag med avgång klockan 14, på söndagarna klockan 8.30. Några dagar därefter hade tiderna ändrats till måndag och torsdag klockan 13, tisdag och lördag klockan 14, onsdag och fredag klockan 7, och söndagar som tidigare, klockan 8.30. Det gällde att passa på när folk hade tid, och kanske också för att anpassa sig till konkurrenterna.

Ombyggnad och reguljär trafik på Knippla

Under oktober 1937 saknas annonser för **Vind**, trots att fisketurerna för de andra båtarna fortsatte. Man höll på att bygga om båten, den första större förändringen sedan den byggdes om från fiskebåt. Man avsåg nämligen att satsa på åretrunttrafik i Göteborgs norra skärgård. För att öka komforten för passagerarna under den kalla årstiden förlängdes sidoskotten från 2 till 5 fönsters längd. Ett aktre tvärskott tillkom, med dörrar ut till det lilla öppna akterdäcket, som i stort sett enbart kom att användas vid förtöjningsarbete.

M/S "VIND"

avgår julafton kl. 2 e. m. till Öckerö, Björkö och Knippla.

Turerna på juldagen och annandagen inställda.

Gustav Samuelsson.

Annons i G-P 24/12 1937.

Ett nytt mätbevis utfärdades den 3 december 1937. Besättningen, befälhavare inräknad, angavs nu till 3 mot tidigare 2. Mera anmärkningsvärt var att "Avdrag från bruttodräktigheten" angetts till 37,53 kbm ("Rum för manskapet") plus 13,55 kbm ("Rum för befälhavaren") mot tidigare 20,45 kbm ("Rum för manskapet"). Sedan det tillkommit en inbyggd salong på däck hade den gamla salongen under däck klassats som besättningsutrymme! Nettodräktigheten hade minskat från 19,57 till 9,0 registerton, något som förstås påverkade hamnavgifter o d.

När mätbrevet kom hade redan **Vind** varit i gång med trafiken i en månad, och hon benämns numera m/s, och inte som tidigare m/f.

Vilka var det då som man skulle konkurrera med? Trafikbolaget Öckerö Skärgård från Hälsö hade två ångare i drift från mitten av september och framåt. **Öckerö** startade från Rörö 10 minuter i 7 på morgonen och anlöpte Hyppeln, Knippla, Hälsö, Björkö, Öckerö hamn, Grötö och Hönö för att vara i staden klockan 9. Hon återvände 14.15 och anlöpte samma bryggor för att anlöpa Rörö ca 16.30.

Norra Skärgården hade ett hårdare program. Hon startade från Öckerö Bagglebol klockan 7, anlöpte Kalvsund, Stora Varholmen och Hjuvik för att anlöpa Träpiren 8.20. Hon lämnade staden klockan 10 för en långtur ända till Rörö dit hon anlände 12.35 och låg kvar till 14.30 för att återvända mot staden med ankomst till Träpiren klockan 17. Därefter blev det en kvällstur som av-

gick från Träpiren klockan 17.30, via Hönö Heden till Öckerö Bagglebol, och därefter till Björkö och Hälsö och eventuellt också Knippla, för resandes avlämnande eller hämtning. Dessutom kom till sist en tomtur till Bagglebol. Kustens brygga anlöptes på ingående turer efter anmälan till ångarens befäl, däremot inte på utgående turer.

Det var i detta etablerade mönster som Gustav Samuelsson skulle försöka hitta en eller annan nisch. Den första annonsen, lördagen 6 november, anger att **Vind** gjorde en tur på lördag eftermiddag (alltså samma dag!) via Hönö Heden, Öckerö hamn, Björkö till Knippla, och med återfärd på söndag eftermiddag – en perfekt tur för stadsbor som vill ut och besöka sitt sommarhus, men det gällde förstås att bestämma sig snabbt! För att locka öborna att följa med in till staden för att gå på bio, eller kanske på krogen, gjorde man en sen nattur från staden klockan 23.30 med ankomst till sista natthamnen, Knippla, fram på småtimmarna.

Tisdagen 9 november annonserades turer vardagar t v. Det var tidiga morgonturer från Knippla klockan 7, Björkö och Öckerö (men inte Hönö), med återfärd klockan 14 – avsedda för öbor med ärende in till staden, men inte för pendlare, som väl kanske inte heller fanns på den tiden. Med lägre omkostnader än ångbåtarna kunde man hålla lägre biljettpriser, 50 öre för de stora och 25 öre för de små, och man framhöll också "billiga frakter till ovanstående stationer."

Vardagsturerna fortsatte sannolikt oförändrade. I fortsättningen avsåg annonserna enbart söndagsturerna från staden klockan 10 via Hönö Heden, Öckerö hamn och Björkö till Knippla. På eftermiddagen den omvända vägen tillbaka med avgång klockan 16 från Knippla. Slutligen avgång från Träpiren 23.30 med ankomst till öarna fram på småtimmarna.

Annonserna var normalt inte undertecknade, inte ens med telefonnummer. Undantaget är en kortfattad annons införd den 24 december. Visserligen kom tidningen i brevlådan tidigt på morgonen, men man får nog anta att blivande resenärer redan var inställda på att fira julafton ute i skärgården och bara väntade på bekräftelse om avgångstiden. Men turerna på juldagen och annandagen var inställda.

Som kontrast kan nämnas att Öckeröbolaget körde för fullt under både julafton och annandag med tre båtar: **Öckerö**, **Norra Skärgården** och **Varholmen**. Under juldagen var däremot all trafik inställd.

Det är givetvis i efterhand omöjligt att få en uppfattning om trafikens lönsamhet: eftersom det inte blev någon fortsättning kan man dock ana att den inte var särdeles lysande, och efter nyår kom **Vind** tillbaka till sina gamla hemmavatten i norra Bohuslän.

Åter i Strömstads skärgård

Under januari 1938 återupptog **Vind** morgonturer från olika bryggor in till Strömstad, med återfärd på eftermiddagen i konkurrens med bl a **Strömstad** och **Stjärn II**. Och det var inte bara bryggor på de olika öarna, fastlandsbryggorna var väl så viktiga. Vägnätet var inte särdeles väl utvecklat och busstrafiken i sin linda. Passagerarbåtarna hade fortfarande en stor roll att spela – men underlaget var för tunt för att räcka till för alla.

Sommarmånaderna var förstås helt annorlunda. **Strömstad** och **Stjärn II** samtrafikerade liksom tidigare somrar på Kostersundet och Ekenäs. **Vind** hade kontrakt med Kilesands havsbad om tät trafik fram och åter mellan staden och Kilesands brygga. Gäster som kom med tåg eller skulle resa hem med tåg, skulle kunna räkna med bra båtförbindelser.

När sommarsäsongen var över återstod för **Vind** det föga lönsamma trälandet på olika rutter. När Visingsö Nya Ångfartygs Ab under hösten kom med ett erbjudande om långtidscharter var valet inte svårt. Fortsättningen har beskrivits i den tidigare nämnda artikeln i Länspumpen 1996:3.

Badtrafik till Vinga även sommaren 1938

Badturerna till Vinga fortsatte sommaren 1938 med bl a ångarna **Falken**, **Havsbandet** och **Ärlan** samt motorfartyget **Varholmen** alla tillhörande Öckeröbolaget. Så avgick söndagen den 22 augusti **Havsbandet** från Träpiren kl 10 följd av **Norra Skärgården** en timme senare. Det blev ca tre timmars uppehåll på Vinga, och tillfälle till fina bad. Det framhölls att båtarna "kvarligga på Vinga till avgångstiden och stå till passagerarna förfogande i händelse av regn." För säkerhets skull lade man till en brasklapp. "I händelse vindförhållandena hindra tilläggning vid Vinga ställas badturerna till Hyppeln eller Rörö."

Galt[er]ö finns förstås kvar. En anonym telefon 33204 annonserade Badtur till Galterö [!] med texten "Båtar avgå kl 8, 10.30, 11.45 fm. Åter från Galtö [!] 15, 16, 17.30. Pris 1:25 tur och retur, barn 75 öre. Härliga, salta bad. Servering."

Slutord

Mitt intresse för **Vind** bottnar i att båten under många år ägdes av min far Harry och hans bror Ragnar. Mitt sommarlov 1938 tillbringade jag nästan helt ombord, hemifrån Kingen tidigt om morgnarna, fram och tillbaka mellan Strömstad och Kilesand på dagarna, och åter till Kingen sent på kvällen. Och under Visingsöåren hängde jag runt båtarna så ofta tiden tillät.

Däremot har jag fram tills jag började arbeta på denna artikel haft ganska dimmiga begrepp om den korta tiden i Göteborg. Jag har på senare år ägnat en hel del tid åt detaljstudier av båtens växlingsrika historia, och hoppas kunna ge Länspumpens läsare ytterligare inblickar i denna.

Redan på 1920-talet fanns "stånkor" som konkurrerade med ångbåtarna. Vykort postat 1924 ur Bertil Söderbergs samling.

Tack

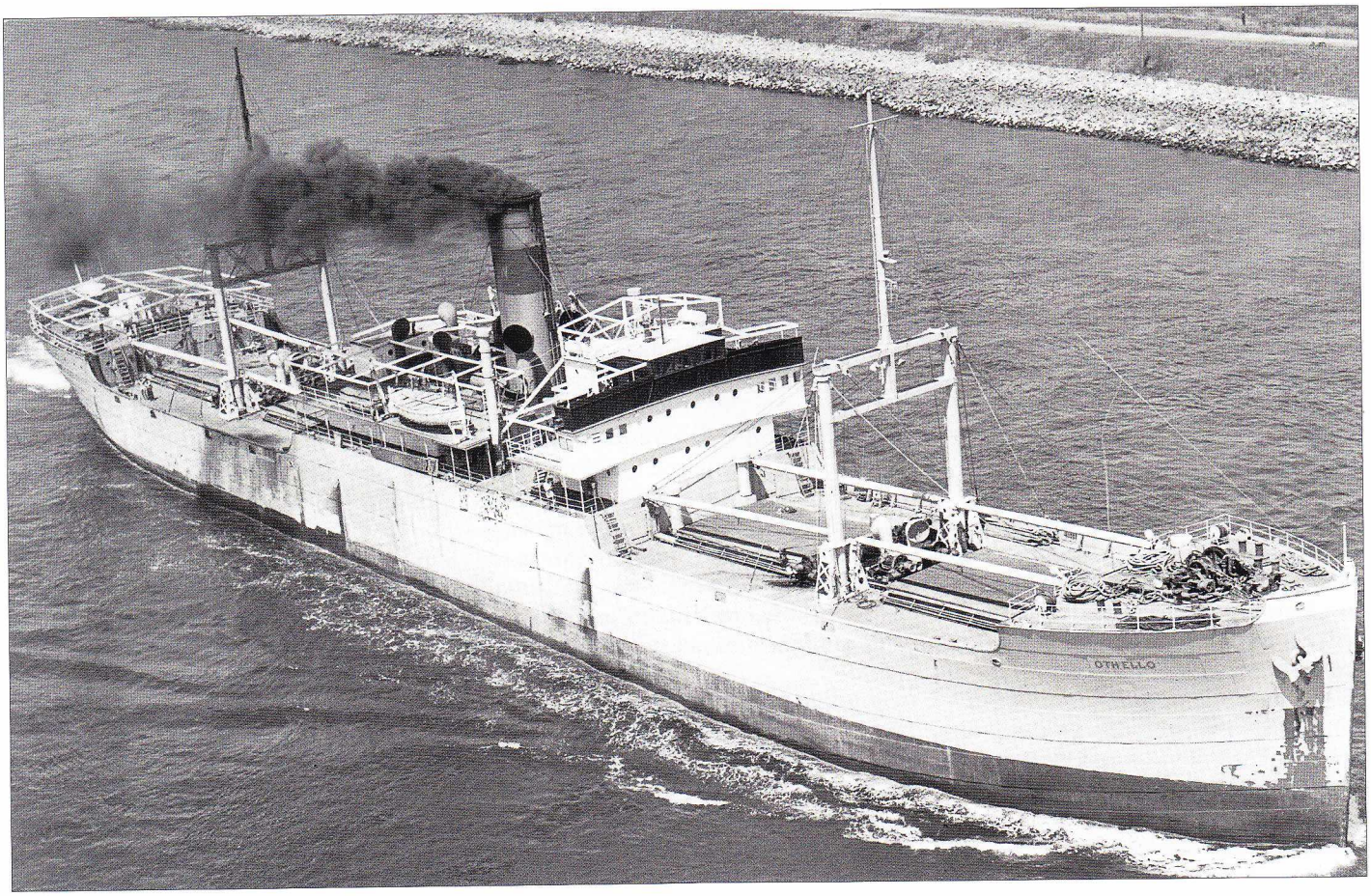
Ingvar Kronhamn, Göteborg, för hjälp med dokument i Sjöfartsverkets arkiv, och Hasse Runegrund, Åstol, för lokalisering av bilden på **Vind** i Marstrand.

Litteratur

Bertil Holmström, Innare väjen, *Ångbåten* 1974 och Udare väjen *Ångbåten* 1976.

Bertil Holmström, En bohuslänsk räktrålare i turisttransporter på Vättern, Länspumpen 1996:3.

De seglade för Tjörn.



Wallenius köpte ***Othello*** *i juni 1946. Foto Eric Johnson, New Orleans.*

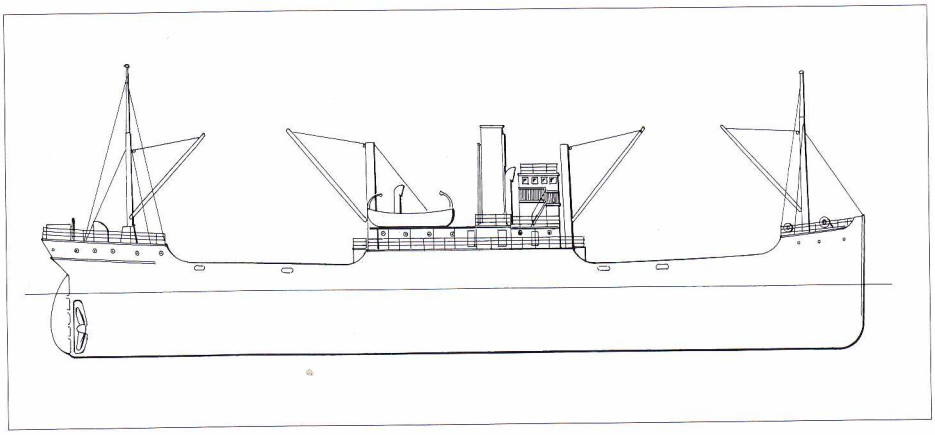
USA-byggda standardfartyg under första världskriget

John E. Persson

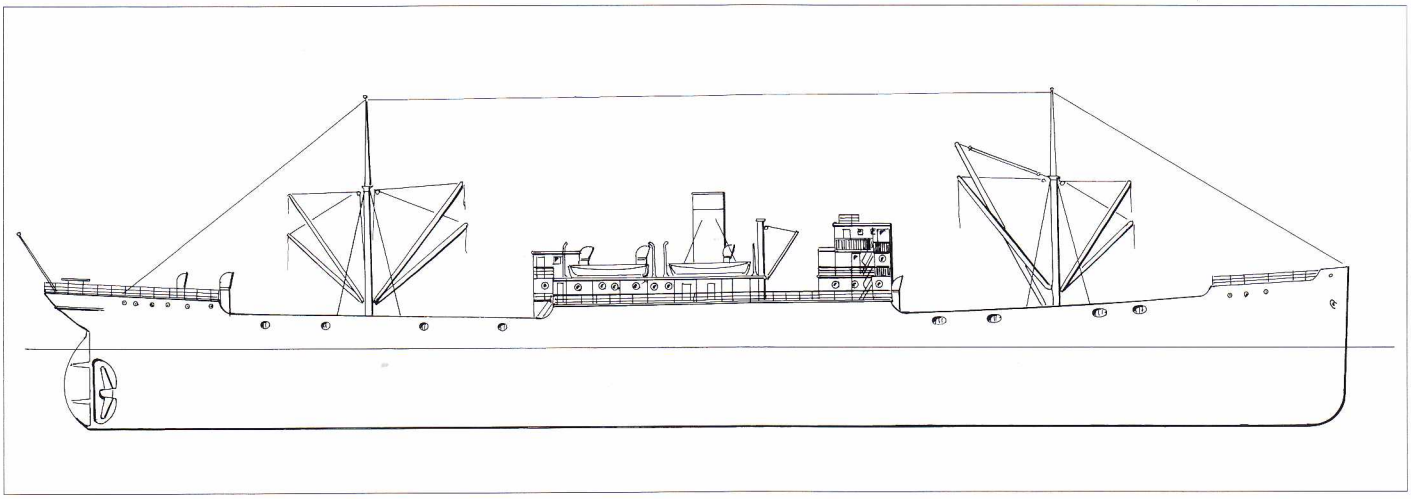
Det påstås ofta att Liberty-fartyget var det första i skeppsbyggeriets historia som massproducerades, att det var det första som sattes samman av standardiserade, prefabricerade sektioner och komponenter, och att det var det första helsvetsade i serieproduktion. Men bara det sista är korrekt, ty redan under första världskriget finansierade myndigheterna i USA ett stort antal skeppsvarv som byggde stora serier av standardiserade lastfartyg.

Den 6 april 1917 förklarade USA:s kongress krig mot det Kejserliga Tyskland, helt i överensstämmelse med president Woodrow Wilsons önskan. Han hade visserligen bara fem månader tidigare återvalts till presidentämbetet på sin slogan "He kept us out of war". Men nu, sedan kriget pågått i 2 ½ år, proklamerade han med lika svulstiga uttalanden nödvändigheten av att USA måste delta i blodbadet, för att säkra demokratin och befria världen från krig för all framtid.

USA:s inträde i första världskriget på Englands och Frankrikes sida krävde en dittills aldrig skådad transportorganisation för att få fotfolk, krigsmateriel och förnödenheter till slagfälten i Europa. Eftersom västfronten låg vid pass 2 500 mil bort, med en ocean emellan, uppstod plötsligt ett enormt behov av fartyg. Under



Standardtyp på 3 360 ton dw. Se ***Jaguar*** *på sidan 19. Ritning John E. Persson.*



Även denna ritning gjord av författaren. Se ***Korshamn*** *på sidan 22.*

kriget 1914–1918 förlorade Storbritanniens handelsflotta fartyg på totalt nio miljoner bruttoton och varven i England saknade både kapacitet och material för att hålla jämna steg med sänkningarna. USA kunde alltså inte räkna med de allierades medverkan, eftersom deras handelstonnage redan var starkt reducerat av det tyska ubåtsvapnets framgångar.

Samtidigt var USA:s handelsflotta ynkligt liten. Endast cirka 8 % av laster till och från nordamerikanska hamnar forslades 1914 med USA-registrerat tonnage. Och de befintliga skeppsvarven i USA hade inte kapacitet att producera tonnage för att fylla det hastigt uppkomna behovet. För att samordna en rekordsnabb utbyggnad hade kongressen redan 1916 stadfäst en "Federal Shipping Act". Enligt denna inrättades en statlig myndighet; United States Shipping Board, som i sin tur – bara tio dagar efter krigsförklaringen – etablerade "Emergency Fleet Corporation". Den förra fick i uppgift att beställa fartygsbyggen och med subsidier säkerställa befraktning av privata amerikanska redares fartyg. Man skulle skapa "A Bridge to France".

Emergency Fleet Corporation skulle konstruera lämpliga fartygstyper, bygga ut redan befintliga skeppsvarv och anlägga nya på kortast möjliga tid, både på väst- och ostkusten samt vid Mexikanska bukten och kring Stora sjöarna. Förutom några udda, som byggde fartyg av trä eller ferrocement, fick ett drygt sjuttiotal skeppsvarv order att producera fartyg med stålskrov. Till detta tog Emergency Fleets konstruktionsavdelning fram ritningsunderlag till tre fartygstyper på vardera 5 000, 7 500 och 9 000 ton d.w.

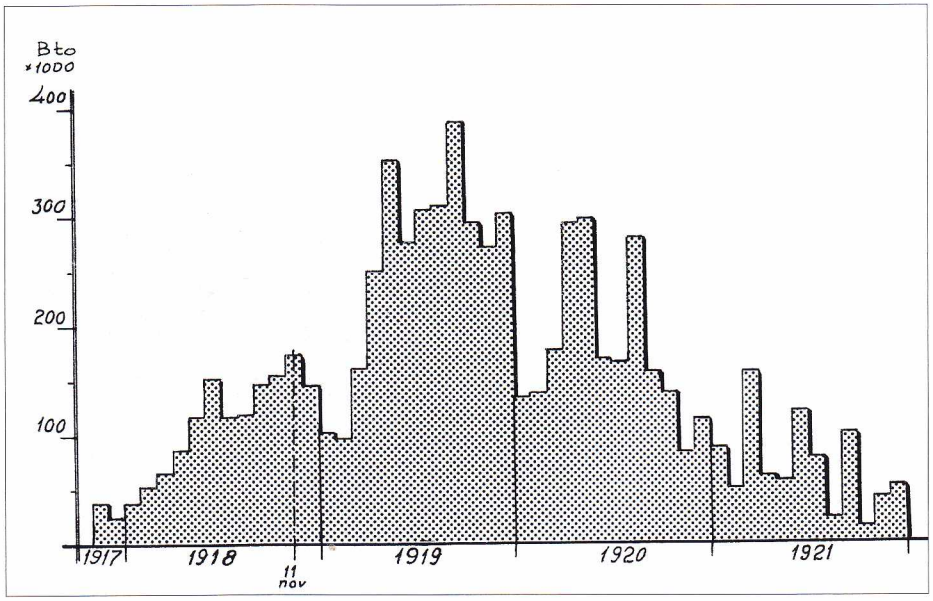
Snabbutbildning av sjömän och varvspersonal

US Shipping Board organiserade dessutom utbildning av varvspersonal så att, under andra halvan av 1918, totalt 350 000 man arbetade på drygt 100 skeppsvarv. Några av varven levererade bara ett fåtal fartyg, medan andra på förvånansvärt kort tid fick imponerande kapacitet. Samtidigt, eftersom det rådde brist på amerikanskt sjöfolk, snabbutbildades 42 000 färska sjömän, varav 14 000 däcks- och maskinbefäl.

Störst av de nyetablerade varven blev American International Shipbuilding Corporation, på Hog Island vid Philadelphia, som till slut kunde stå med 50 stapelbäddar och som mest hade 30 000 anställda. Dessutom var cirka 3 000 underleverantörer engagerade med att prefabricera spant och färdigbockade skrovplåtar eller tillverka ångmaskiner, pannor, propellrar och annan utrustning för varvet. Det första nybygget kölsträcktes redan 12 februari 1918 och kunde levereras efter 294 dagar. Då sista fartyget lämnade varvet i november 1920 hade man byggt ytterligare 122 fartyg på totalt 921 000 ton d.w. 110 av dessa var av varvets standardtyp A, design nr 1022, med en längd av 390 fot, ett registertonage på 5 700 och en dödvikt på cirka 7 500 ton. Övriga var typ B, design nr 1024, shelterdäckade trupptransportfartyg med en längd på 437 fot och ett bruttotonnage på cirka 7 500.

Varv med 28 bäddar!

Näst störst av de nystartade varven var Submarine Boat Corporation i Newark, NJ som från 28 bäddar hann leverera 118 fartyg mellan oktober 1918 och juni 1920. The "Sub-boats", design nr 1023, hade en längd på 324 fot samt var på cirka 3 500 brutto och 5 500 ton d w. Varvets kontrakt med US Shipping Board hade ursprungligen gällt 150 fartyg och då kontraktet annullerades fortsatte varvet att bygga de återstående 32 fartygen i egen regi.



Tabell över byggda fartyg årsvis.

Submarines fartyg utrustades med växlade ångturbiner tillverkade av Westinghouse. En kombination av brist på fullgott material och dåligt skolad verkstadspersonal gjorde att växlarna till de flesta av dessa turbiner drabbades av driftstörningar och kostsamma haverier. Detta, i kombination med 1920-talets usla fraktmarknader, gjorde att 95 av fartygen från Submarine kom att skrotas mellan 1925 och 1929.

Vid nio varv på USA:s västkust från San Pedro i söder till Seattle i norr byggdes totalt 240 av en fartygstyp med längden 410 fot och ett registertonnage på 5600. Dessa fartyg fick namn som började på "West" eller "Western". Cirka 170 av dem överlevde skrotningsrushen under 1930-talet och kom att hamna under brittisk flagg efter 1940, de flesta omdöpta med namn med prefixet "Empire".

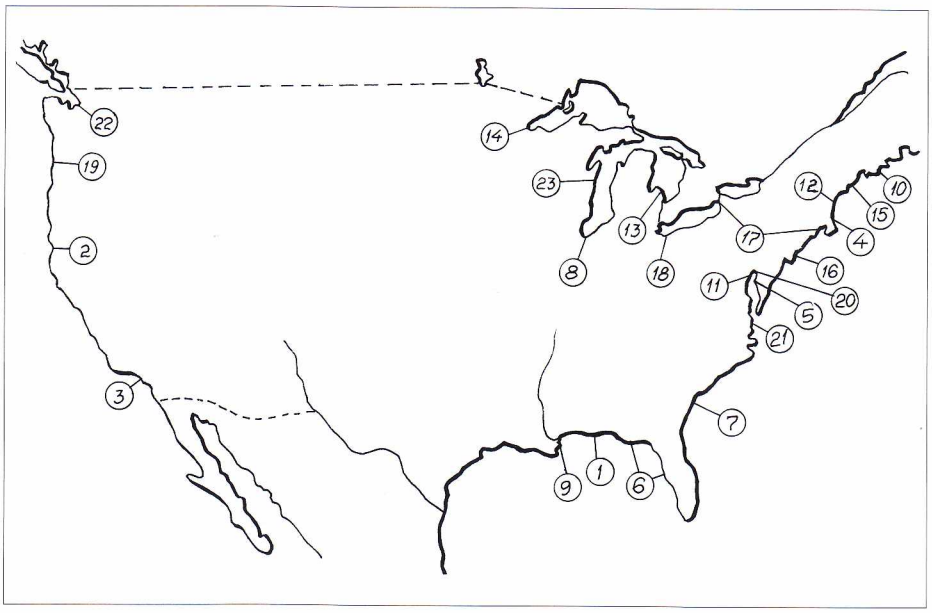
Den standardtyp av vilken det kom att

USA-byggda standardfartyg under WW I – antal handelsfartyg levererade till US Shipping Board

Numren efter staterna hänvisar till kartan på sidan 19.

Stat Ort	Skeppsvarv	Antal
Alabama 1		
Chickasaw	Chickasaw Shipbuilding & Car Co	14
Mobile	Mobile Shipbuilding Co	8
California 2		
Alameda	Bethlehem Steel (United Iron works)	31
Bay Point	Pacific Coast Shipbuilding	10
Oakland	Hanlon Dry Dock & Shipbuilding Co	11
Oakland	Moore (& Scott) Shipbuilding Co	45
Oakland	Union Construction Co	10
San Francisco	Western Pipe & Steel	18
California 3		
Los Angeles	Los Angeles Shipbuilding & DD Co	35
Long Beach	Long Beach Shipbuilding Co	14
San Pedro	Southwestern Shipbuilding Co	19
Connecticut 4		
Groton	Groton Iron Works	9
Delaware 5		
Wilmington	Bethlehem Steel	25
Wilmington	Carolina Shipbuilding Co	8
Wilmington	Pusey & Jones Corp	14
Florida 6		
Jacksonville	Merrill-Stevens Shipbuilding Corp	9
Pensacola	Pensacola Shipbuilding Co	10
Tampa	Oscar Daniels Co	10
Tampa	Tampa Shipbuilding & Engineering Co	2
Georgia 7		
Savannah	Terry Shipbuilding	5
Illinois 8		
Chicago	The American Shipbuilding Co	23
Louisiana 9		
New Orleans	Doullut & Williams Shipbuilding Co	8
Slidell	Merill-Stevens Co	2
Maine 10		
Bath	Texas Steamship Co	8
Maryland 11		
Baltimore	Baltimore Dry Dock & Shipblg Co	34
Sparrows Point	Bethlehem Steel Corporation	25
Massachusetts 12		
Quincy	Bethlehem Steel Corporation	6
Michigan 13		
Ecorse	Great Lakes Engineering Works	55
Saginaw	Saginaw Shipbuilding	18
Wyandotte	Detroit Shipbuilding Co	81
Minnesota 14		
Duluth	Mc Dougall-Duluth Co	32
New Hampshire 15		
Portsmouth	Atlantic Corp	10
New Jersey 15		
Camden	New York Shipbuilding Corp	17
Elizabethport	Bethlehem Steel (Crescent Shipyard)	5
Gloucester City	Pusey & Jones Corp	20
Kearny	Federal Shipbuilding & Dry Dock Co	30
Newark	Submarine Boat Corporation	118
New York 16		
Arlington	Downey Shipbuilding Corp	11
Buffalo	The American Ship Building Co	11
Newburgh	Newburgh Shipyards Inc	12
Port Jefferson	New York Harbor Dry Dock Co	4
Shooters Island	Standard Shipbuilding Corp	29
Staten Island	Staten Island Shipbuilding Co	5
Ohio 18		
Ashabula	Great Lakes Engineering Works	27
Cleveland	The American Ship Building Co	26
Lorain	The American Ship Building Co	52
Toledo	Toledo Shipbuilding (Am Shipbldg Co)	33
Oregon 19		
Portland	Albina Engine & Machine Works Inc	17
Portland	Columbia River Shipbuilding Co	30
Portland	Northwest Steel	44
Pennsylvania 20		
Bristol	Merchant Shipbuilding Corp	27
Chester	Merchant Shipbuilding Co	27
Chester	Sun Shipbuilding & Dry Dock Co	4
Philadelphia	American International Shipbldg Corp. (Hog Island)	122
Philadelphia	William Cramp&Sons Shipbuilding Co	11
Virginia 21		
Alexandria	Virginia Shipbuilding	10
Newport News	Newport News Shipbldg & DD Co	10
Washington 22		
Seattle	Ames Shipbuilding & Dry Dock Co	25
Seattle	Duthie, J.F. & Co	27
Seattle	Seattle Northern Pacific Shipbldg Co	10
Seattle	Skinner & Eddy Corp	68
Seattle	Todd Dry Dock & Construction Co	10
Tacoma	Todd Dry Dock & Construction Co	27
Vancover	Standifer, G.M. Construction Corp	15
Wisconsin 23		
Manitovoc	Manitowoc Shipbuilding Corp	33
Superior	Superior Shipbuilding C (The American Ship Building Company)	22
Superior	Globe Shipbuilding	19

levereras flest enheter kallades "lakers", eftersom de flesta fick namn med prefixet "Lake". Med en längd på 251 fot kunde de passera kanalen till Stora sjöarna, vilket troligen var orsaken till namnserien. "Lakern" var ett enkeldäckat three-island fartyg riggat som den klassiska "fredrikstadaren" med fyra master; en på backen, en på poopen och pålmaster på bryggdäcket, en för och en akter om midskeppsöverbyggnaden. Dessutom var vinscharna placerade på back, bryggdäck och poop för att man skulle få ett "rent" väderdäck, vilket gjorde typen lämplig för däckslaster. Total byggdes cirka 420 "lakers" vid 12 varv i Illinois, Michigan, Minnesota, New York, Ohio och Wisconsin. 1925 ansågs 150 av dessa "obsolete" och gick till skrot.



Platserna där standardfartygen byggdes i USA.

Vapenstillestånd

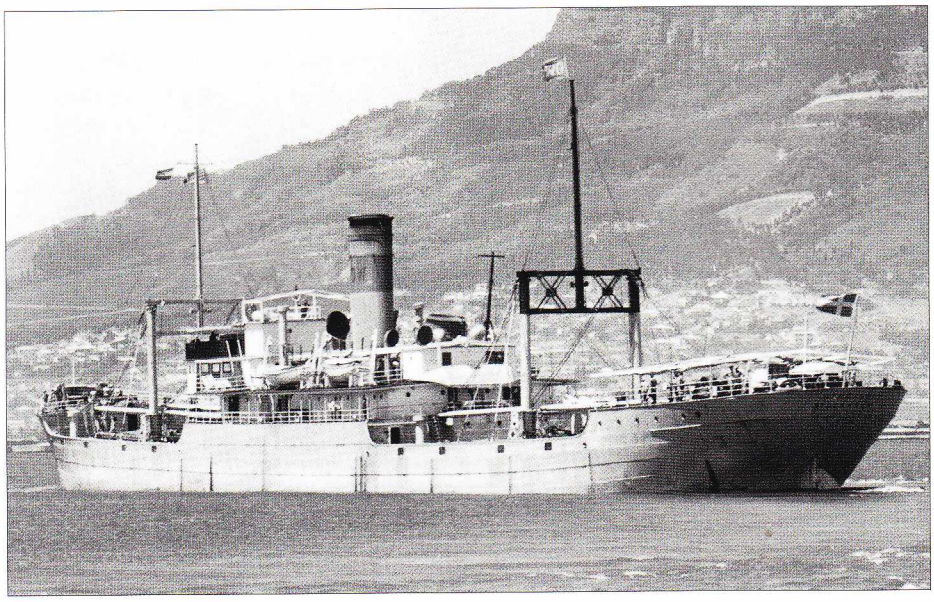
Vid vapenstilleståndet den 11 november 1918 hade endast en sjättedel av de, vid 70-talet olika varv, av US Shipping Board kontrakterade fartygen hunnit levereras. Märkligt är att inte fartyg, som då ännu inte var i produktion, annullerades. Tvärtom ökades byggtakten så man under september månad 1919, nästan ett år efter krigsslutet, satte ett leveransrekord på nära 400 000 registerton. Därefter avtog produktionen långsamt, men avslutades inte helt förrän 1922. Den 9 maj det året levererades nybygge nr 4197 från Bethlehem Steels varv i Sparrows Point, Md. Denna troligen sista leverans var ett passagerarfartyg på 13 712 registerton, som döpts till **Nutmeg State**.

Eftersom merparten av de beställda standardbyggena inte hann levereras före vapenstilleståndet, förlorades endast sju av fartygen genom krigshandlingar under första världskriget. US Shipping Board lyckades inte sälja många av de återstående utan tvingades lägga upp nästan hela sin flotta av cirka 1 600 lastfartyg i början av 1920-talet. Några chartrades ut på "bare boat"-basis till kända amerikanska linjerederier som tex Matson och Moore & McCormack några år men återlevererades efter Wall Street-kraschen. Trots att många skrotades under 1920- och 1930-talet låg fortfarande 270 av dessa fartyg upplagda vid krigsutbrottet 1939, nu administrerade av US Maritime Commision.

***Jaguar** tillhörde Rederi Ab Horn i Stockholm. Arkivfoto Tore Olsson.*

Om ***Mirafjord*** *har Åke N. Williams skrivit en bok om då han seglade i henne. Arkivbild Bertil Söderberg.*

Under 1940–1941 kom många av de gamla fartygen åter i fart, sedan brittiska redare fått ta över ett drygt hundratal på lend/lease-avtal. Och efter USA:s inträde i kriget sattes ytterligare några hundra in i atlant- och ishavskonvojerna under amerikansk flagg. Under andra världskriget lyckades axelmakterna sänka drygt 300 av dessa reliker från förra kriget. Vid invasionen av Normandie användes 14 av US Maritime Comissions överåriga fartyg som "block ships" eller vågbrytare. Efter kriget fylldes fem andra med överskottsammunition och sänktes i Nordsjön. Trots stor åderlåtning var ändå cirka 360 i fart när andra världskriget var slut. De hade i de flesta fall sålts från USA till utlandet. Nio av dessa kom att hamna under svensk flagg.



Othello *hade ovanliga master. Foto A. Duncan.*

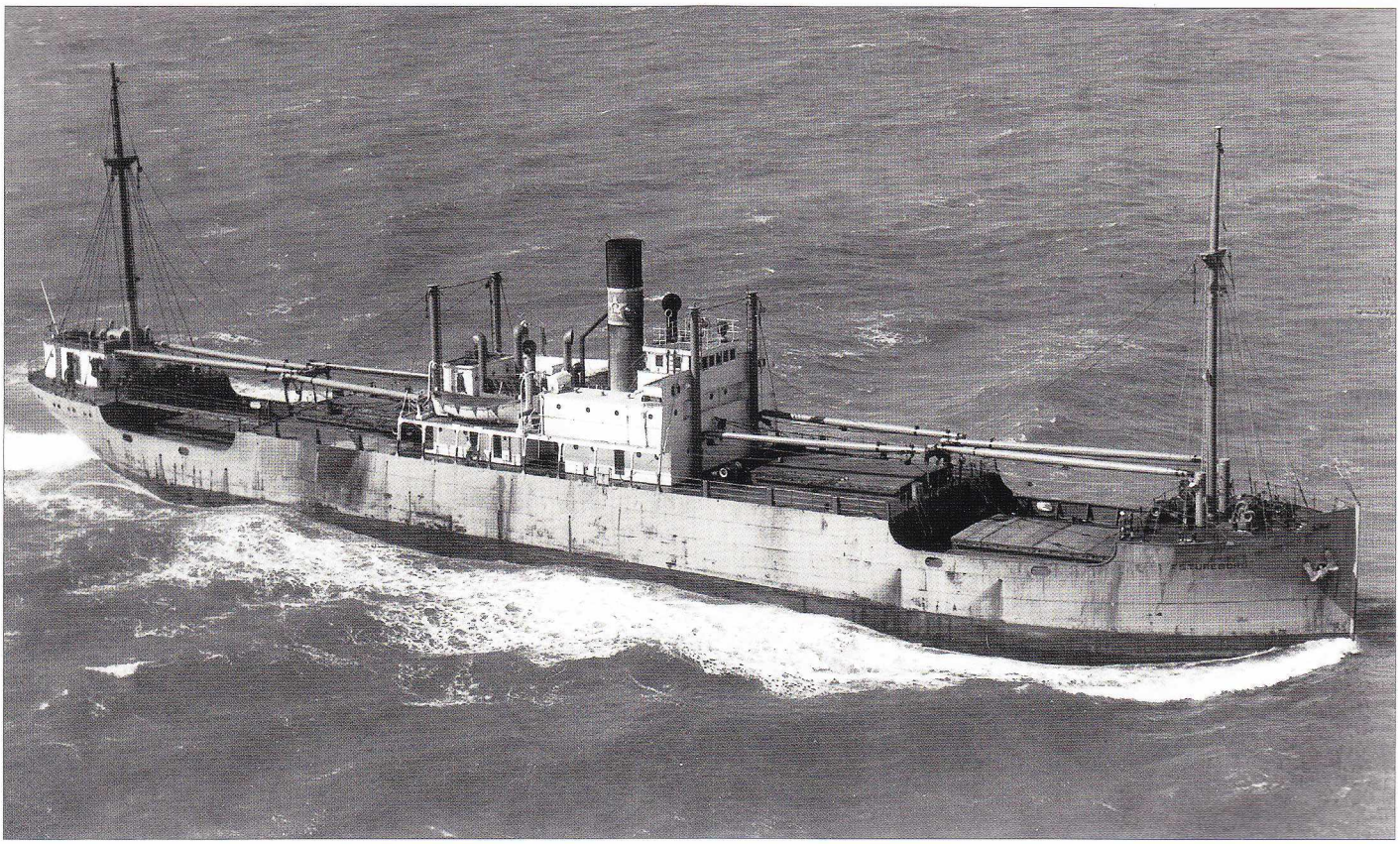
Inköpta till Sverige

1946 inköpte Rederi Ab Horn i Stockholm "lakern" **Spurt** från Farsund i Norge. Fartyget, som hade en dödvikt på 3360 ton och var byggt 1918 av Great Lakes Eng. Works i Encorse Michigan som **Craincreek**, döptes till **Jaguar**. Redan året därpå såldes fartyget till Ångfartygs Ab Halfdan i Göteborg och fick namnet **Taberg**. I mars 1953 avyttrades det till England för upphuggning.

I juni 1946 tog Walleniusrederierna över panamaregistrerade ångaren **Bonita**, vilken var byggd av Seattle Construction & Dry Dock Co 1918 som **Sacramento**. Den hade en längd på 380 fot och en dödvikt på 7460 ton. Wallenius döpte om henne till **Othello**. Fartyget såldes i mars 1951 till ett rederi i Köpenhamn och blev **Kongshavn**, men skrotades två år senare.

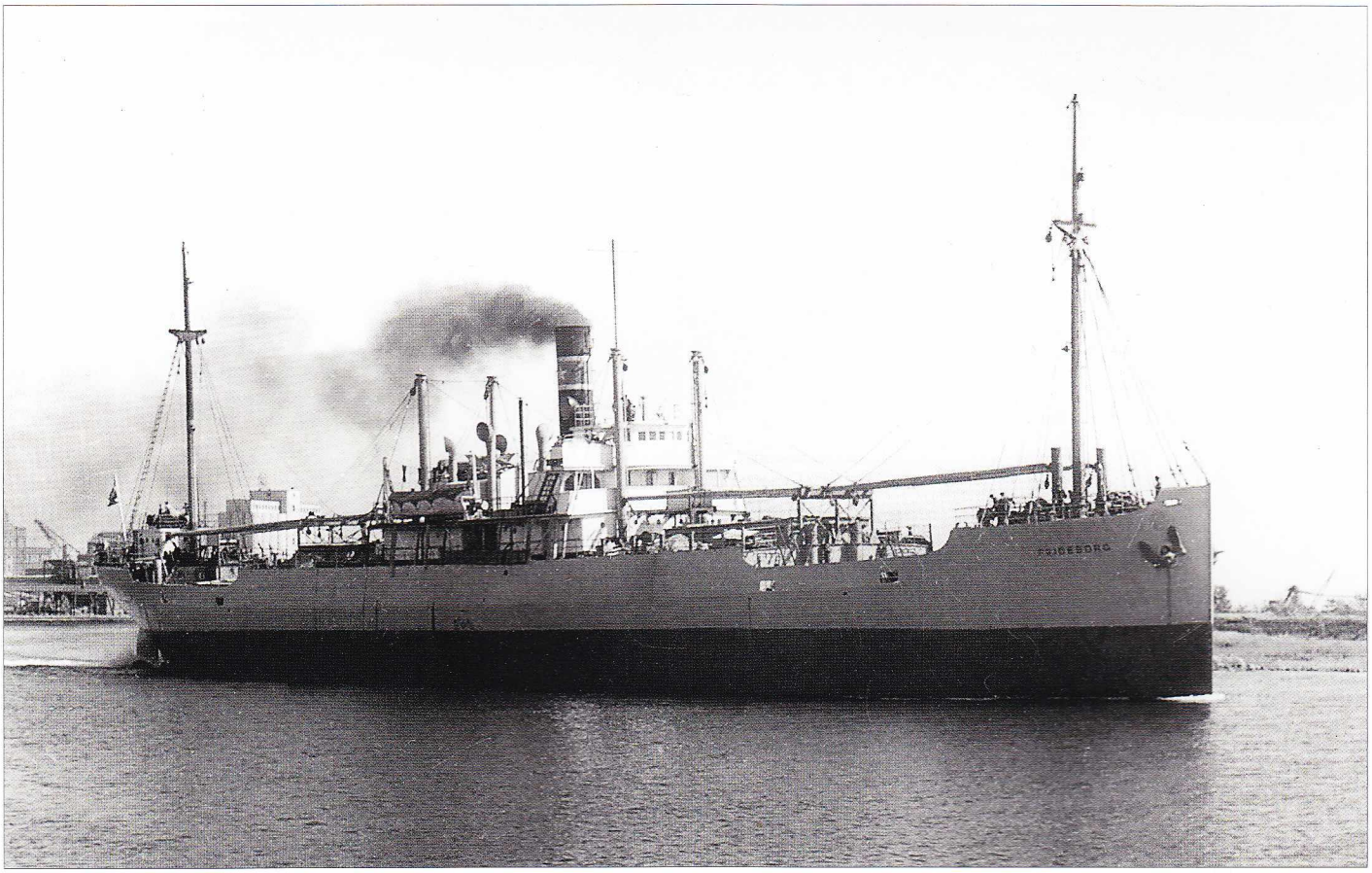
Våren 1947 inköpte Rederi Ab Mira i Göteborg panamaångaren **Chagres** på 8542 ton d.w. Detta fartyg var byggt 1919 som **Bakersfield** av South Western Shipbuilding Co i San Pedro, Californien. Göteborgarna döpte om henne till **Mirafjord**. 1950 hamnade hon i Schweiz som **San Salvatore**. Hon skrotades i England 1953.

Rederi Ab Stureborg i Landskrona in-

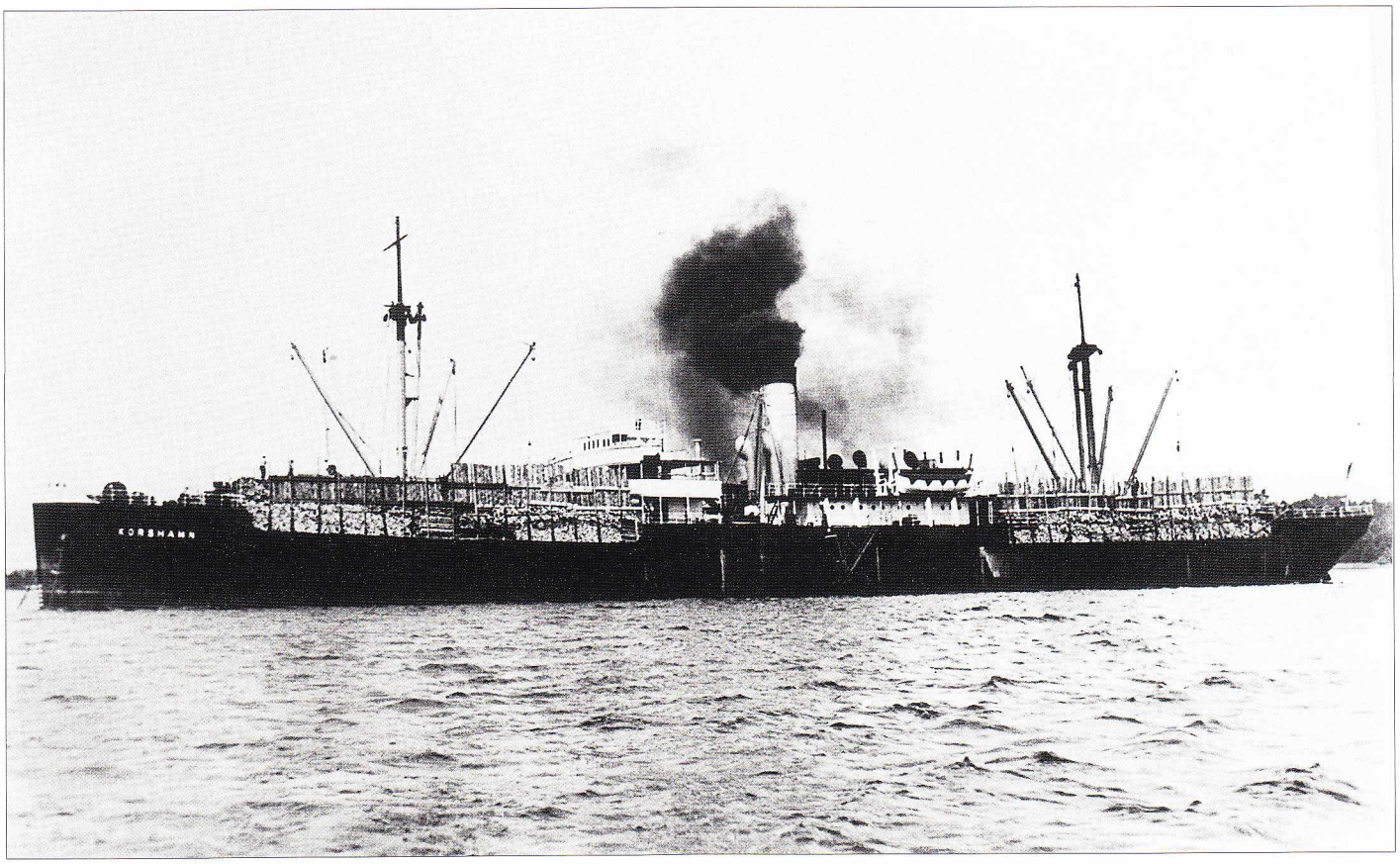


***Stureborg** i Engelska kanalen. Foto Fotoflite.*

köpte två systerfartyg båda byggda 1918 av Albina Eng. & Machine Works i Portland, Oregon. De hade en dödvikt på 3800 ton och en längd på 289 fot, med bryggdäcket på 145 fot utdraget över lucka # 2 och 3. **Stureborg** var ursprungligen döpt till **Cadaretta** hemmahörande i San Francisco och **Frideborg** hade levererats som **Point Lobos**, men hette vid inköpet **Morlen** och hörde hemma i Portland Oregon. **Frideborg** såldes till Grekland 1954 och **Stureborg** till Panama året därpå.



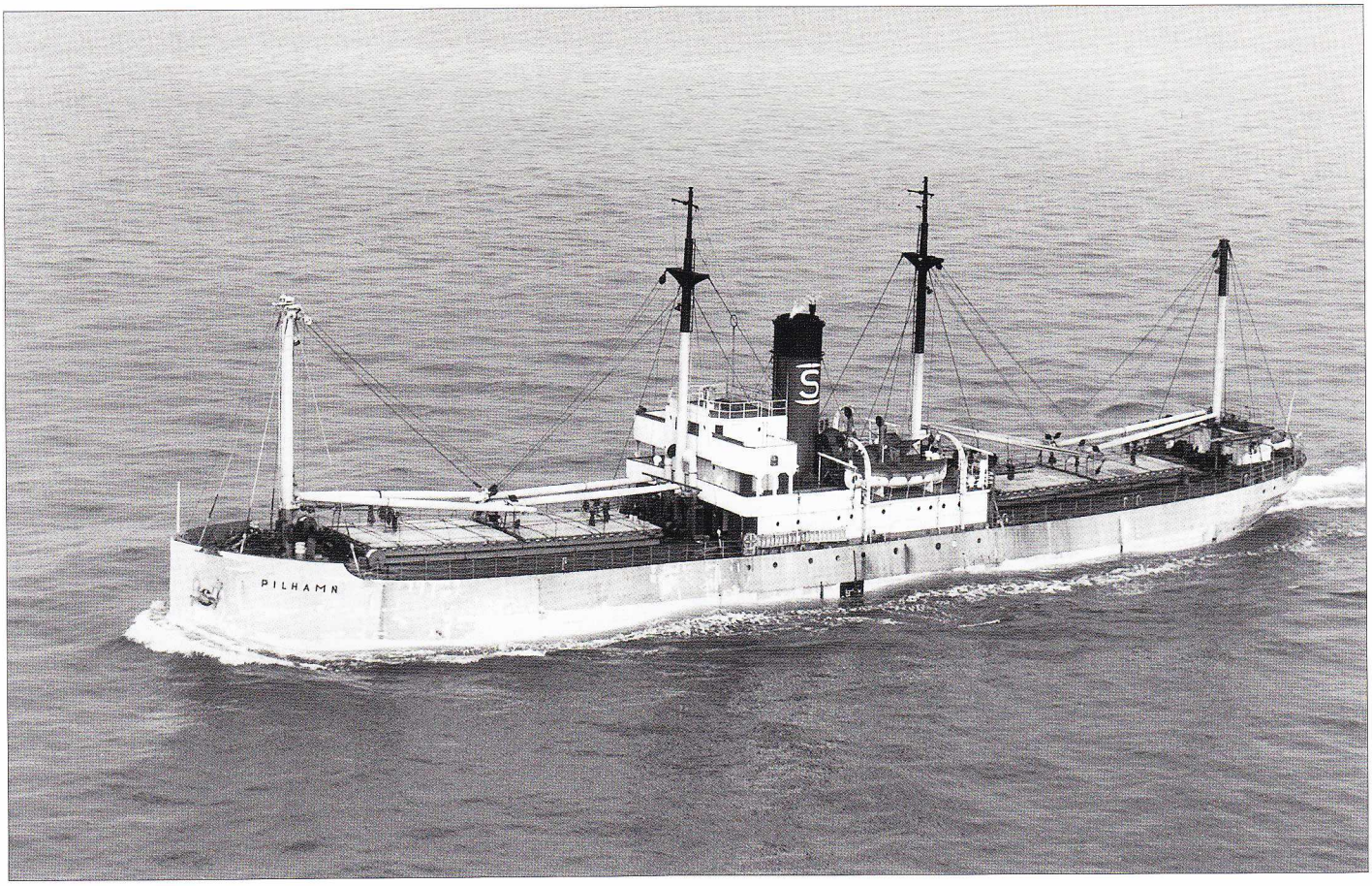
***Frideborg** var systerbåt med **Stureborg** och hörde hemma i Landskrona hos Rederi Ab Stureborg. Foto ur Kenneth H. Ohlssons samling, KM–Göteborg.*



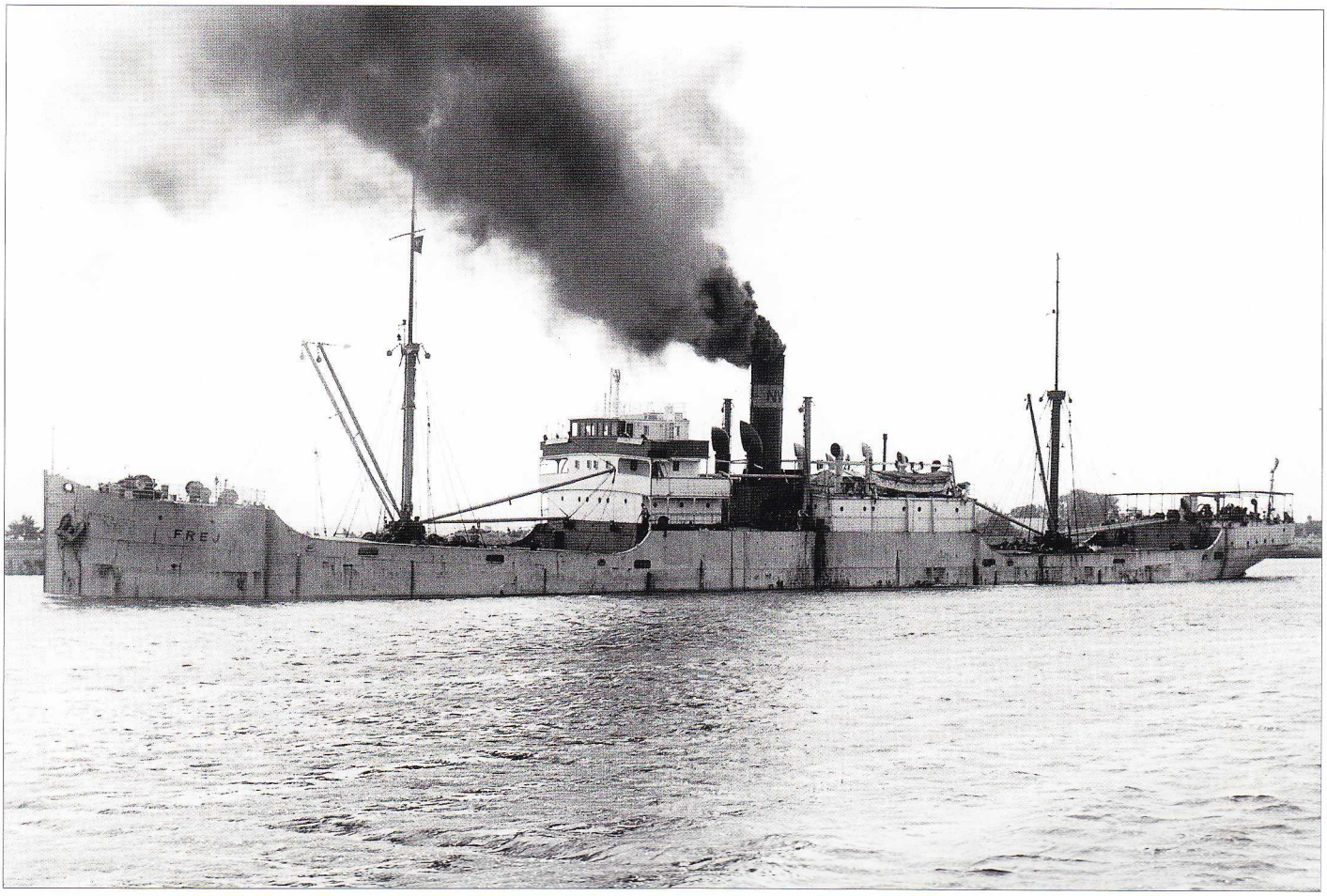
Saléns ***Korshamn*** *med stor däckslast. Arkivbild Tore Olsson.*

I november 1946 inhandlade Sven Gustaf Salén i Stockholm panamaångaren **Zarembo**, som året därpå döptes till **Korshamn**. Fartyget, som var byggt på USA:s västkust av Todd Dry Dock & Costruction Co i Tacoma, Washington, var på 7 220 ton dödvikt. Det såldes 1949 till Hamburg och skrotades 1952.

Sven Salén tog 1947 även över panama-



Pilhamn *seglade för Saléns 1947–1954. Foto Fotoflite.*



Ett grant foto på Uddevallaångaren ***Frej****. Byggd 1920 och skrotad 1967. Inte dåligt för ett standardfartyg från första världskriget. Arkivfoto Bertil Söderberg.*

registrerade "lakern" **Glento** byggd 1917 av Toledo Shipbuilding Co i Ohio och ursprungligen döpt till **Lakeshore**. Salén kallade fartyget **Pilhamn**. Hon såldes till Libanon 1954.

Ytterligare en "laker" inköptes i mars 1947 av Rederi Ab Ragne i Västervik. Fartyget, som döptes till **Signefjord**, var byggt som ångare 1918 av Detroit Shipbuilding Co i Wyandotte som **Lake Ormoc** 1928 hade ångmaskinen bytts ut mot en Sulzer-dieselmotor. **Signefjord** såldes 1949 till Rederi Ab Skansholmen i Västervik, och döptes om till **Gunny**. 1954 såldes hon till Italien och strandade den 22 december 1962 på syditalienska kusten.

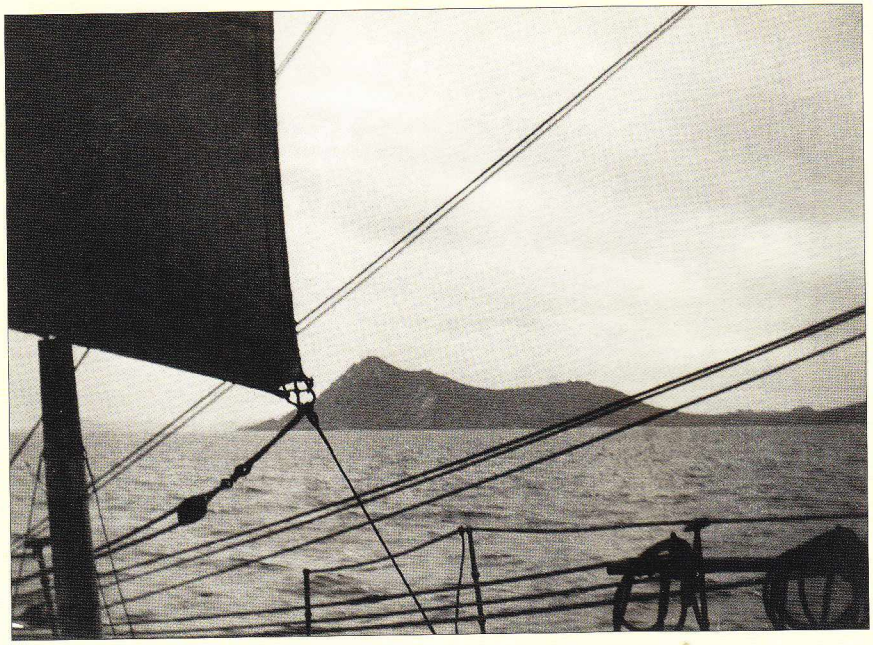
Gunny *motoriserades 1928 och var en udda standardbåt i svenska handelsflottan. Kenneth Ohlssons samling, KM–Göteborg.*

Under 1947 kom slutligen ångaren **Stanley A. Griffiths** från Wilmington Delaware, att hamna i Stockholm. Fartyget, som byggts 1920 av Mobile Shipbuilding Co i Alabama som **Capital Of Nebraska**, hade en dödvikt på 5325 ton. Som svensk döptes hon till **Frej** och redades av Rederi Ab Frode. Hon såldes till Italien 1957 och skrotades inte förrän 10 år senare.

Trots att dessa fartyg hade snabbproducerats för US Shipping Board i en krissituation, ofta av okvalificerat folk på primitivt utrustade varv, blev många av dem seglivade. De sista, som slutade sina dagar under panamas, sovjets och brasiliens flaggor, gick inte till skrot förrän i mitten på 1960-talet.

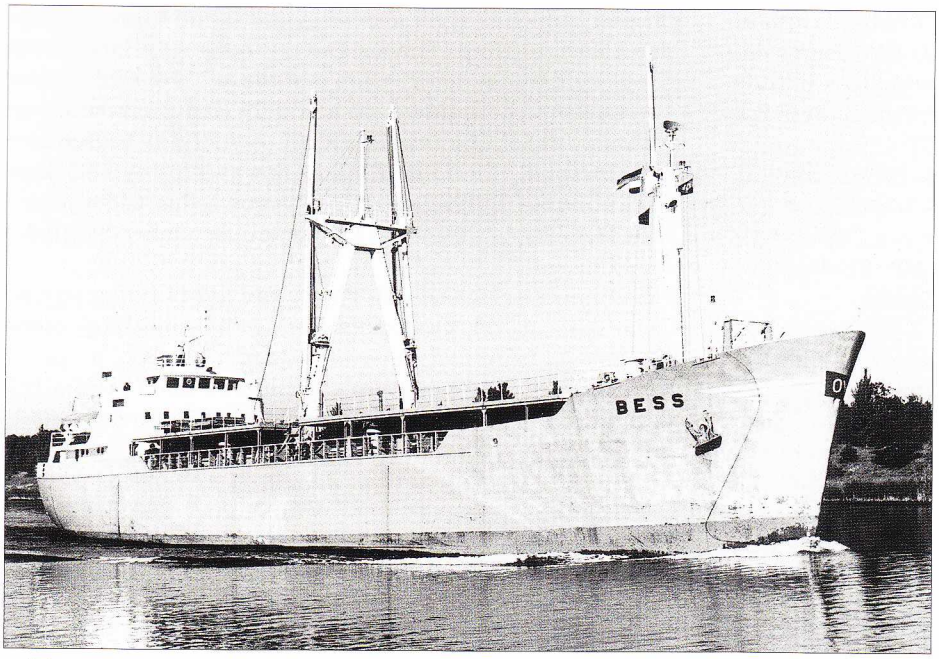
Källor (bl a):
Goldberg, Mark H – The American Merchant Marine History Series
Vol I: The "Hog Islanders" (1991)
Vol IV: The "Sub Boats" (1994)
Mitchell, W.H och Sawyer L. A. – Empire Ships of World War II (1965) British Standard Ships of World War I (1968)
Lloyds Register of Shipping, div årgångar mellan 1918 och 1965 + Appendix: List of Shipbuilders och List of Ship Owners and Managers.

BILDER UR GAMLA FOTOALBUM



I Kajutan har vi en del gamla fotoalbum. De här två bilderna, enligt mitt tycke granna, från en svunnen epok inom sjöfarten kommer från desssa album. Ingen text förtäljer vilka seglande skepp de är tagna på. Det kommer man nog heller aldrig att kunna få reda på, men vi vill gärna visa dem för vår trogna läsekrets.

Bertil Söderberg



Bilbåten **Bess** *i Kielkanalen fotograferad av Jan-Crister Hall.*

Byggd 1965 av Lödöse Varf Ab, Lödöse, nb 142

1 050 tdw, 499 brt, 271 nrt. Bilkapacitet 240 st

Längd 71,79, bredd 11,72, djupgående 3,38 m

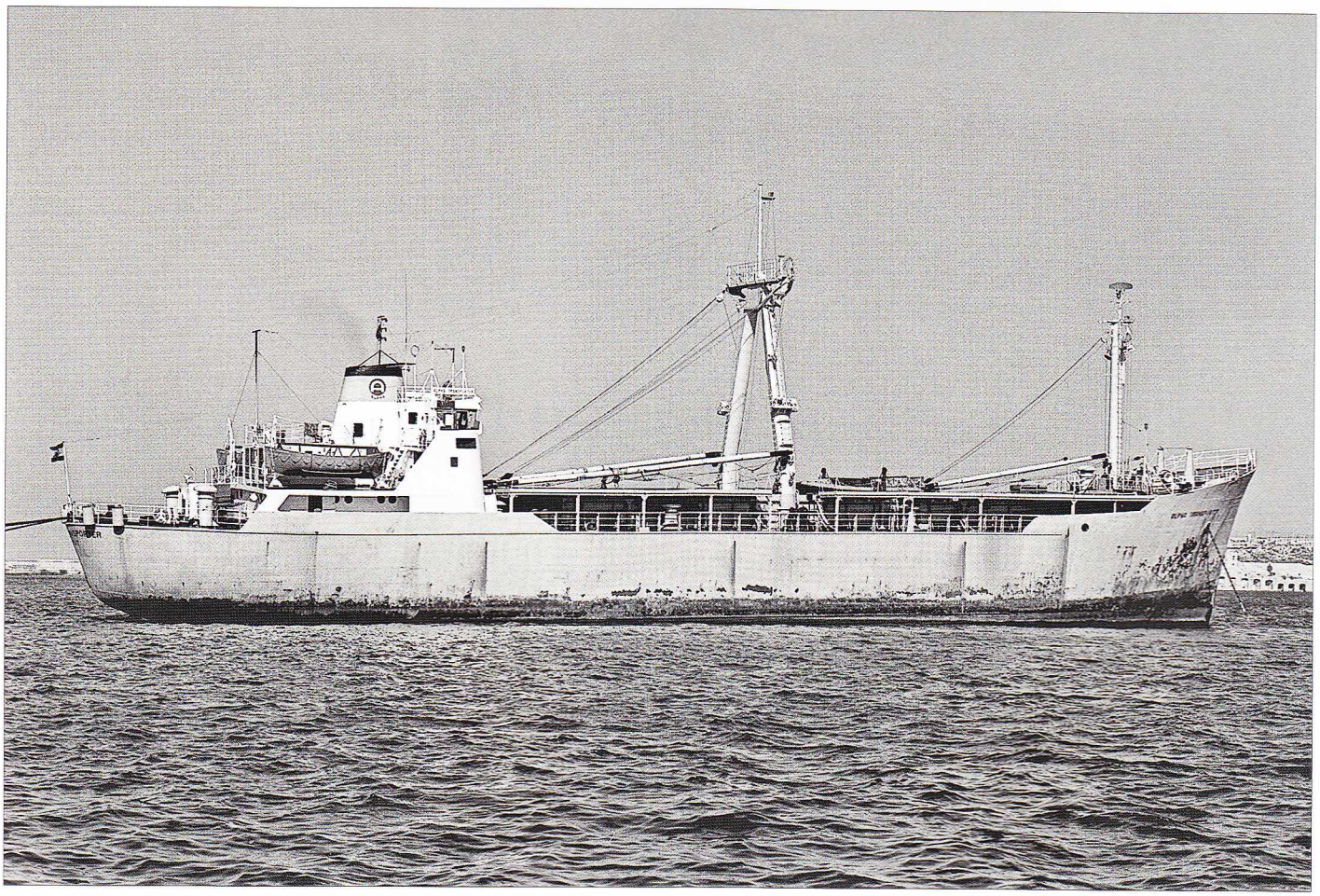
Reg-nr 10563/SMAO IMO 6423383

Maskin 8-cyl Motorenwerke Mannheim, 1 400 hk (1 030 kW)

Fart 13 knop

126 Bess 1965–1971

Fartyget kölsträcktes den 15 maj 1964 och kunde sjösattas den 8 oktober 1964. Hon döptes av fru Kristi Sundblad, maka till Lars Sundblad från Iggesund, till **Bess**. Hon var det sista systerfartyget av fyra som byggdes vid varvet för Wallenius och närstående rederier. De övriga var **Aniara**, **Oberon** och **Porgy**. Dessutom byggde Ekensbergs Varv i Stockholm **Elektra** efter samma ritningar. Leveransen av **Bess** ägde rum den 28 januari 1965. Ägare till nybygget var med 1/3 var Rederi Ab Wisborg (Bertil Bernadotte), Scandinavian Motorships Ab (Bengt Törnqvist) och Ab Taxus (Lars Johansson), under namnändring till Ab Malaga. Huvudre-



Som ***Alpha Transporter*** *av Beirut gick hon i trafik i Medelhavet för Arghiris Lines. Foto från Rickard Sahlsten.*

dare blev greve Bertil Bernadotte af Wisborg och fartygets hemort blev Wallhamn. Leveransprovturen gick också till Wallhamn där fartyget intog sin första last av bilar till Harwich. Hon inledde samtidigt en veckotrafik till Harwich från Wallhamn. **Bess** fick en liknande historia som **Aniara** (se fartyg 107)

1971 i september anmäldes att fartyget sålts till Halidon Ltd, St John, New Brunswick, Kanada. Hon avgick från Köpenhamn den 16 september till St John dit hon kom fram den 1 oktober för övertagande. Den 16 oktober kom hon igång som **Apollo Newfoundland** med Hamilton på Bermuda som hemort.

1972 omdöpt till **RoRo Newfoundland**.

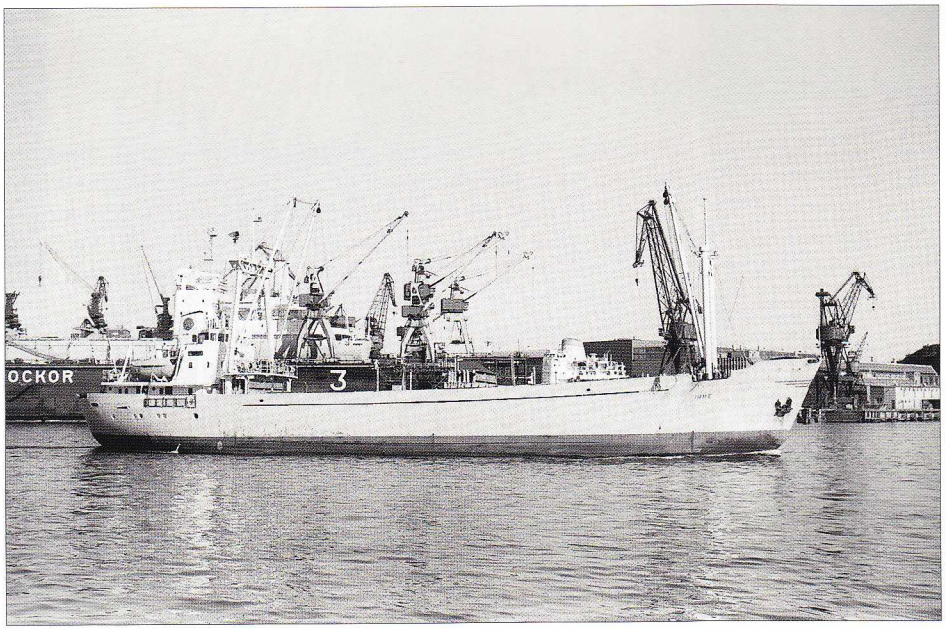
1974 den 29 september kom hon till Halifax där hon lades upp i väntan på försäljning.

1975 i maj såldes hon till Arghiris Nav Co SA i Panama bakom vilket bolag stod Constantin F. Arghiris i Beirut. Nytt namn blev **Alpha Transporter** och hon sattes i trafik mellan östra Medelhavet och Nordeuropa.

1979 den 29 juli anlände fartyget till River Stour i England med maskinhaveri och blev liggande. Under tiden kom ägarna på obestånd och fartyget såldes i mars 1980 till Christian Shipping Enterprise Corp i Piraeus. Fartyget övertogs i Harwich och avseglade därifrån den 21 mars mot Medelhavet med namnet **Aegean Star**. Emellertid råkade hon ut för ett nytt maskinhaveri och kunde dagen efter bogseras in till Lowestoft av bogserbåten **Yorkshireman**. Den 16 april kunde hon avgå på nytt och kom fram till Piraeus den 19 maj. Hon gjorde sedan några resor i östra Medelhavet innan hon i mitten av september 1980 lades upp i Chalkis.

1981 i mars såldes hon till Pisces Nav Ltd i Georgetown på Cayman Islands vilket var ett dotterbolag till Colonial Navigation i Savannah i USA. Fartyget avseglade från Chalkis i början av mars med namnet **Cuernavaca**, döpt efter en stad i Mexico, och sattes i trafik i Stilla Havet med Mexico som bas. Fartyget gjorde flera resor till bl a Chile och Japan.

1983 den 16 juni fick fartyget eld i maskinrummet då det låg i hamnen i Buenaventura med last av 1 100 ton styckegods. Maskinrum och inredning totalförstördes och fartyget blev totalförlust. Det skrotades i april 1984 i Buenaventura.



Sölvesborgsbygget ***Ihre*** *passerar Götaverken den 17 juli 1967 på sin väg upp mot Vänern. Foto Krister Bång*

Byggd 1965 av Sölvesborgs Varv Ab, Sölvesborg, nb 62

1 100 tdw, 499 brt, 295 nrt

Längd 58,32, bredd 10,02, djupgående 3,81 m

Reg-nr 10571/SFAV IMO 6506446

Maskin 6-cyl Motorenwerke Mannheim, 900 hk (662 kW)

Fart 11,5 knop

127 Ihre 1965–1971

Denna paragrafare blev Nils Thorwaldsons i Stockholm andra fartyg som Sölvesborgs Varv byggde. Hon kölsträcktes den 25 juni 1964 och vid sjösättningen den 28 januari 1965 gav skeppsredarens hustru, Elsie, fartyget namnet **Ihre**. Leveransen ägde rum den 25 mars samma år.

1969 den 22 december såldes fartyget för 1 400 000 kronor till Partenreederei m/s Bredstedt (Transmar Schiffahrtskontor Adolf Feindt) i Hamburg där hon fick namnet **Bredstedt**. Samma tyska rederi ägde också ett annat exsvenskt fartyg, **Langstedt** ex **Lise**.

1973 flaggades fartyget till Somalia och fick Mogadiscio som hemort.

1974 december försåldes fartyget till Norge där hon redades av K/S A/S Fjordbulk & Co (N P Olsen & Søn) i Kragerö. Omdöpt till **Svennør**.

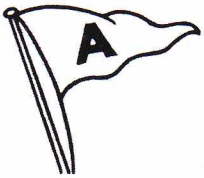
1978 den 10 november såldes hon på tvångsauktion till Forsikrings A/S Vesta i Bergen för 2 000 000 norska kronor. Dessa sålde henne sedan omgående vidare till Rederibolaget Bovik (Bror Husell) i Mariehamn som gav henne namnet **Bredgard**.

1981 den 31 augusti såldes hon till Awan Traders i Dubai men fick Panama inskrivet i aktern. Nu blev fartygets namn **Kausar**. Hon insattes i trafik mellan Persiska viken och Indien/Ceylon.

1983 den 13 oktober lades fartyget upp utanför rederikontoret i Ajman.

1984 den 30 april såldes hon till Abdullah Mohammed Siddaq i Ajman och döptes om till **Galeya**.v

1985 den 14 september såldes hon, utan att ha varit i fart, till Nobleways Inc i Panama, ett dotterbolag till Al Maktoum Shipping Co i Dubai. Nu fick fartyget sitt sista namn, **Noble Lady** med Förenade Arab Emiratets flagga. Hon avseglade till Bombay och anlände dit den 1 oktober 1985 för upphuggning.



Byggd 1965 av Krögerwerft GmbH, Rendsburg, nb 1191

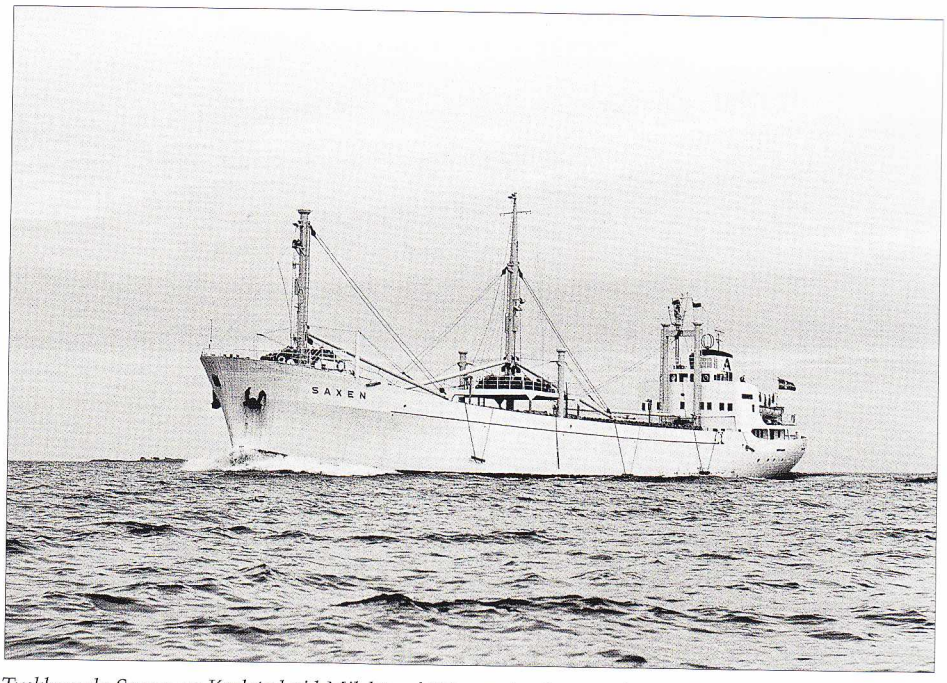
1 225 tdw, 499 brt, 318 nrt

Längd 69,26, bredd 11,32, djupgående 3,69 m

Reg-nr 10580/SHFP IMO 6507983

Maskin 6-cyl Klöckner-Humboldt-Deutz, 1 320 hk (971 kW)

Fart 12,25 knop



*Tyskbyggda **Saxen** av Karlstad vid Milskär på Vänern den 9 september 1967. Foto: Tore Granath.*

128 Saxen 1965–1989

Fartyget byggdes för O F Ahlmark & Co Eftr. Ab i Karlstad med namnet **Saxen** och var speciellt lämpat för trälaster. Hon levererades den 9 april 1965. Jungfruturen gick från Antwerpen till Varberg. Hon insattes därefter på bolagets linjer mellan Vänern och England/kontinenten.

1972, den 17 augusti, såldes hon för 2 325 000 kronor till ett partrederi i Skärhamn med Elon Johansson som huvudredare och med Rune Bengtsson, Bengt Johansson, Per Arne Elonsson, Egon Haraldsson samt Clas Göran Haraldsson som övriga delägare med 1/6-del vardera. Hon fortsatte under sitt gamla namn. Tidvis

***Saxen**, nu med blått skrov men med Ahlmarks skorstensmärke, på väg genom Öresund. Foto Calle Nyström, negativbank Klubb Maritim – Göteborg.*

***Saxen** en gråmulen tisdag på väg ut från Göteborg nu med Tor Lines skorstensmärke. Foto Bertil Söderberg den 27 september 1983.*

gick hon i charter för Tor Line på traden Uddevalla–Hartlepool/Shoreham ut och hemgående Ghent–Göteborg.

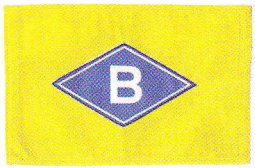
1987, april, såldes hon för 1 800 000 kronor till ett partrederi i Höganäs med Sten Arvidsson som huvudredare och med P. Samuelsson som medägare.

1988, den 1 augusti, såldes hon till Ab Cibol Finans (Owe Nordström) i Stockholm som i februari 1989 sålde henne vidare till Lucia Shipping Co Ltd (Raymond Baudino, Skärhamn), Valletta, Malta och fick namnet **San Remo**. Fartyget fortsatte att mestadels gå med trälaster även om en och annan avstickare till Medelhavet också gjordes.

Sedan Raymond Baudino avlidit såldes fartyget i september 2002 till styrmannen ombord, en man från Balticum, som registrerade fartyget på Sonata Shipping Co Ltd, Kingstown, St Vincent. Samtidigt övertogs befraktningen av RMS Lübeck Schiffsfahrtsgesellschaft mbH i Lübeck.

2010. Fortfarande i fart för detta bolag.

*Sedan 1989 kan man beskåda **Saxen** under namnet **San Remo**. Foto från Lars-Inge Olofsson.*



Byggd 1965 av Rolandswerft GmbH, Bremen-Hemelingen, nb 923

1 080 tdw, 499 brt, 326 nrt

Längd 58,77, bredd 10,42, djupgående 3,76 m

Reg-nr 10585/SMFE IMO 6505325

Maskin 6-cyl Klöckner-Humboldt-Deutz, 900 hk (662 kW)

Fart 11,5 knop

Denna "flygbild" av ***Neptun*** *är tagen från Jordfallsbron i Bohus den 18 juni 1966 av Krister Bång.*

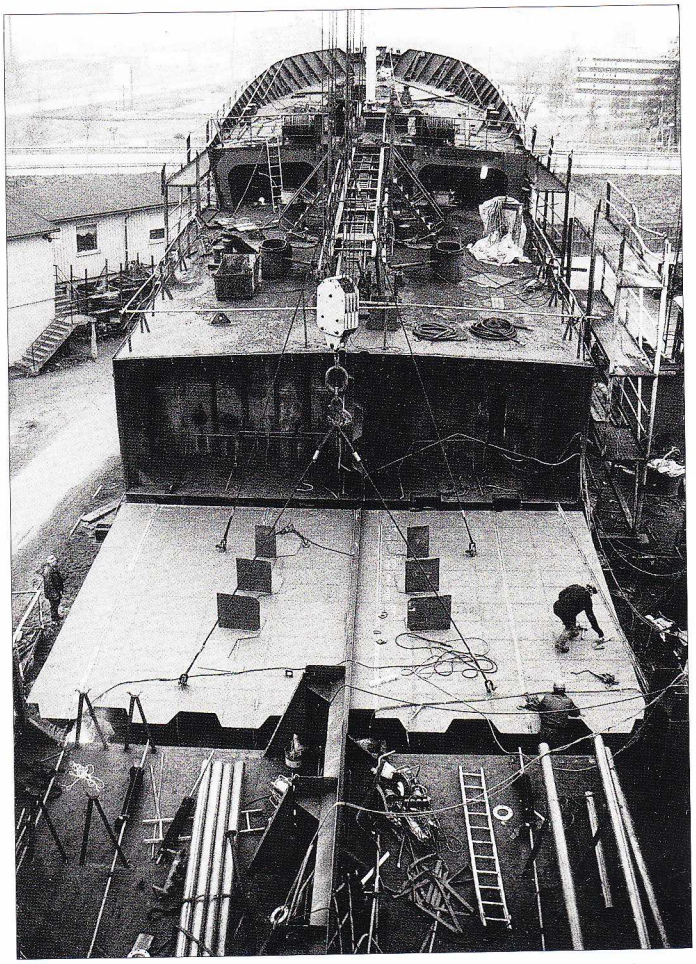
129 Neptun/Situla 1965–1997

Det tyska varvet byggde tankfartygen **Torbjörn** och **Tor Leif** för ett tyskt rederi men lät även bygga ett tredje tankfartyg på spekulation. Aug. Leffler & Son, Göteborg beslöt att teckna sig för kontraktet men byggnationen tog längre tid än planerat varför man sålde kontraktet den 7 oktober 1964 för 1 820 000 tyska mark till Rederi Ab Brevik (Rolf Eliasson) på Öckerö. Fartyget sjösattes den 18 december 1964 utan några ceremonier. I samband med leveransen den 6 mars 1965 döptes fartyget av fru Merit Lindqvist i Stockholm till **Neptun**.

1968, den 2 maj, såldes hon för 2 550 000 kronor till Rederi Ab Jason (Sven Hampus Salén), Stockholm. Fartyget befraktades av Dalarö-Bolagen Ab, och fick namnet **Situla**. Situla är namnet på ett kärl som vikingarna lade erövrade skatter i innan de grävdes ner i jorden. Fartyget sattes in på det stora lastkontraktet med metanol från Tallinn men sysselsattes också med många andra kemikalielaster i europafart. Med tiden blev **Situla** för liten för den stora Salénkoncernen varför hon blev till salu.

1973, den 9 juli, såldes hon 1 450 000 kronor till Claes Göran

Situla *av Visby på väg över Trälhavet i Stockholms skärgård den 14 maj 1980. Foto Krister Bång.*



***Situla** har anlänt till varvet i Karlstad för en omfattande ombyggnad. Fotot taget av fartygets ägare, Jan-Christer Lund.*

Karlsson (25/75), Karl Johan Karlsson (16/75), Olavi Turunen (16/75) och Ove Johansson (18/75). Fartyget fick nu hemort på Vrångö. Till befälhavre utsågs Jan Christer Lund som varit befälhavare ombord sedan den 2 februari 1971.

1976, den 24 augusti, såldes fartyget för 3 000 000 till ett partrederi bestående av Jan Christer Lund (35 %), Visby; Leif Fransson, Lidköping (35 %), Lidköping; Rederi Ab Sinbad (Karl Johan Karlsson) (15 %), Vrångö samt DB-Tankers Ab (Ingemar Matsgård) (15 %), Stockholm. Fartyget fick nu Visby som hemort.

1977, den 1 juli, sålde DB-Tankers sin del, 15 %, för 450 000 kronor till Bengt Olsson, Karlstad. Samtidigt slutade man med kemikaliefrakter.

1984, augusti, blev Jan Christer Lund ägare till 60 % och Leif Fransson till 40 % efter en hel del partsförsäljningar åren innan.

1989, februari, anlände **Situla** till Karlstads Varv för ombyggnad. Det hade visat sig vara svårt att få hemfrakter från kontinenten på 1 000 ton utan man efterfrågade 2 000 ton. Fartyget förlängdes med omkring 8 meter, däcket höjdes med 2,05 meter och man installerade dubbelbotten i hela båten. Arbetet var klart i juni 1989. Direkt efter leveransen gick fartyget in i ett timecharter på tre år för Nynäs Petroleum.

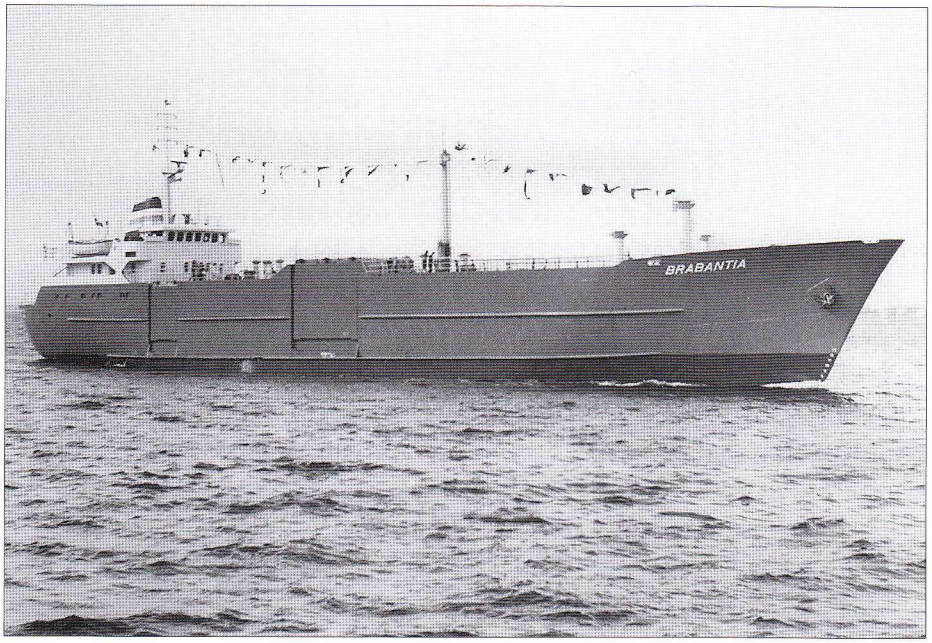
1990, den 31 oktober, överfördes äganderätten på fartyget till Rederi Ab Situla (J C Lund), Visby. Samtidigt sålde Leif Fransson sin del i fartyget till bolaget.

1997, den 13 november, avyttrades fartyget för 3 500 000 kronor till Lauter Shipping Ltd, Douglas, Isle of Man men fortsatte att segla med namnet **Situla**.

2008, januari, såldes fartyget till Upstream Shipping Ltd, Lagos, Nigeria. Hon övertogs i Köpenhamn och avgick den 25 januari. Den 29 januari passerade hon Dover. Därefter har hon inte förekommit i några positionslistor. Hon seglade ner till Nigeria under Isle of Man-flagg. Väl nerkommen till Afrika bytte hon flagg till nigeriansk.

2009, juli, uppges fartyget ha fått brittisk flagg.

*Efter ombyggnaden fick **Situla** ett helt nytt utseende. Foto den 2 juni 1997 av Jan-Crister Hall.*



*Leveransfoto på **Brabantia** taget av Jens Viset 21 april 1965.*

Byggd 1965 av Hatlø Verksted A/S, Ulsteinvik, nb 23

1 200 tdw, 499 brt, 311 nrt

Längd 72,02, bredd 10,60, djupgående 3,74 m

Reg-nr 10591/SDWU IMO

Maskin 8-cyl M.A.K., 1 400 hk (1 030 kW)

Fart 12,5 knop

130 Brabantia 1965–1969

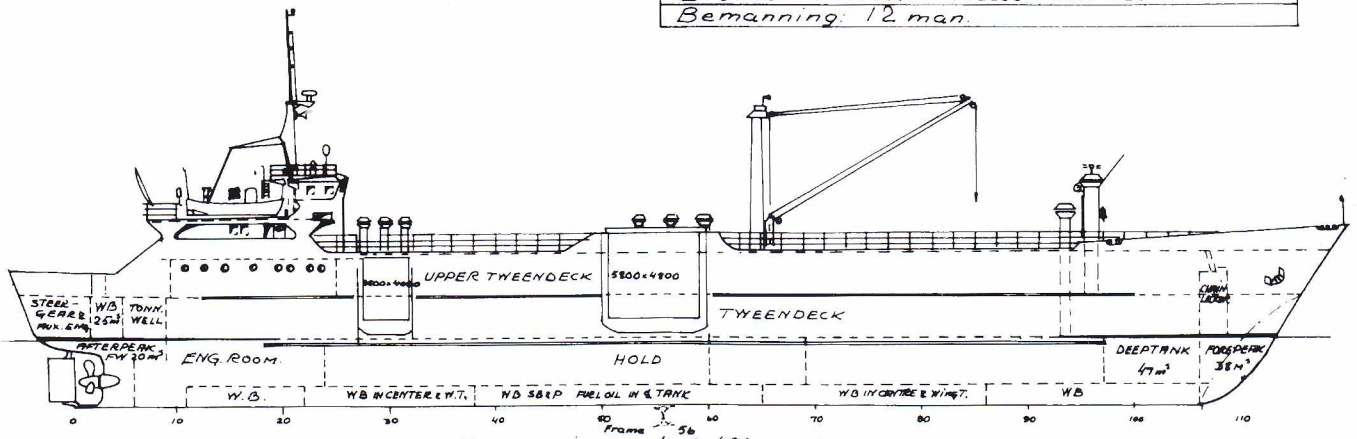
Detta pallfartyg var det tredje fartyget i serien som varvet byggde för Göthabolagen. De första var **Nerlandia** och **Flandria**. **Brabantia** sjösattes den 9 december 1964 utan några dopceremonier. Dessa utfördes vid leveransen den 21 april 1965. Som ägare till fartyget stod Rederi Ab Götha och Ab Adviser, Göteborg med hälften var. Erik Kekonius fungerade som huvudredare. Brabantia sattes in i veckotrafiken mellan Göteborg och Rotterdam.

1967, den 17 januari, köptes bolagen av Salén-koncernen i Stockholm, men fartyget hade fortsatt hemort i Göteborg. Till ny huvudredare utsågs samtidigt Lennart Parkfelt.

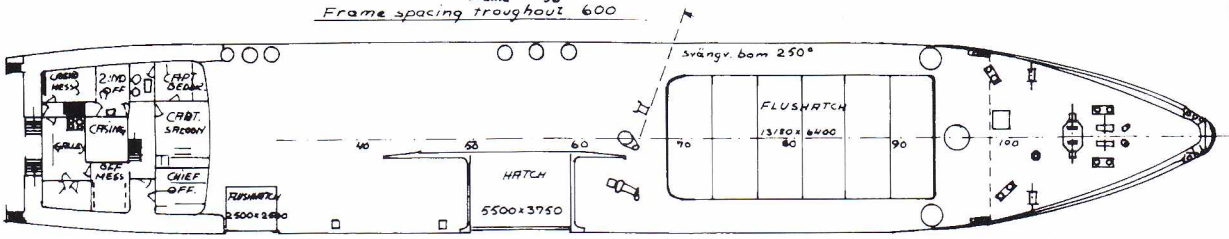
*Portbåten **Brabantia** passerar Rivöfjorden på utgående från Göteborg, Foto från Lars Alfredsson.*

M/S BRABANTIA

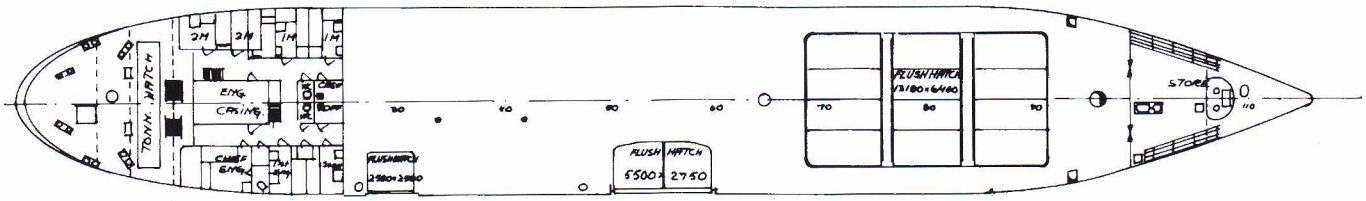
Varv: Hatlø Verksted, Ulsteinvik. Norge.	
Nr. 23. Sjösatt: 9/12-64. Levererad: 21/4-65.	
Klass: D.N.V. 1A1 ISC. Sv. Fartygsinspektionen.	
Signalbokstäver: S D W U. Reg.nr: 10591.	
L.ö.a. 75.0 m.	L.m.p.p. 68.0 m.
Djupgående: 3.758.	Fart: c:a 13 knop.
Brutto: 499.99.	Netto: 311.58.
Bemanning: 12 man.	



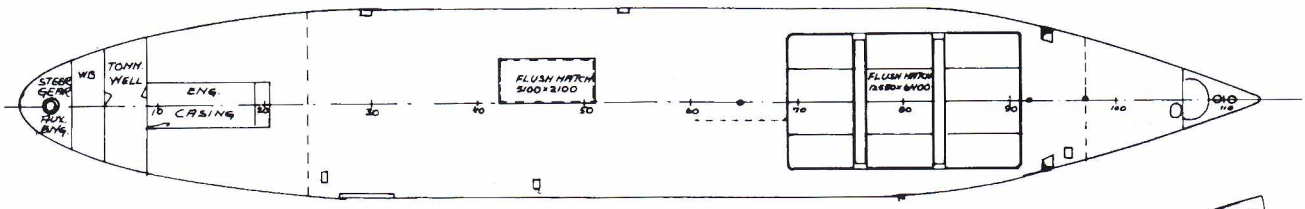
Frame spacing throughout 600



Bridgedeck.



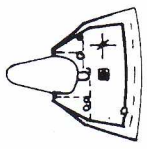
Shelterdeck.



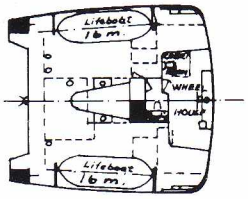
Maindeck.

HUVUDMASKINERI	HJÄLPMASKINERI
Motor: Mak 8Mu 451 AK	Motorer: I och II: Scania Vabis DIIR8INV
Effekt: 1400 bhk vid 375 v/m	Effekt:
Cyl. diam: 320 m.m.	Generatorer I och II: ASEA GAYC 28
Slaglängd: 450 m.m.	Effekt: 108 kVA, 380 V, 1500 v/m, 50 Ps
Cyl. ant: 8	Motor III: Scania Vabis D424
Propellerutr: J.W. Berg HB5SM-560H	Generator III: ASEA GAYC 22-25

DÄCKSMASKINERI		
1st. 5-tons hydraulisk winch.	Norwinch	LH-50M30
1 " 3.3 " " "	"	M 140H
1 " hydrauliskt ankarspel.	"	M110H
1 " 3-tons hydrauliskt förhalningsspel.	"	C30
1 " 8.3 " hydraulisk bomsvängare.	Bergens Mek. Verksted	
1 " 5 " hydrauliskt lyftbord.	A/S Cylinderservice.	

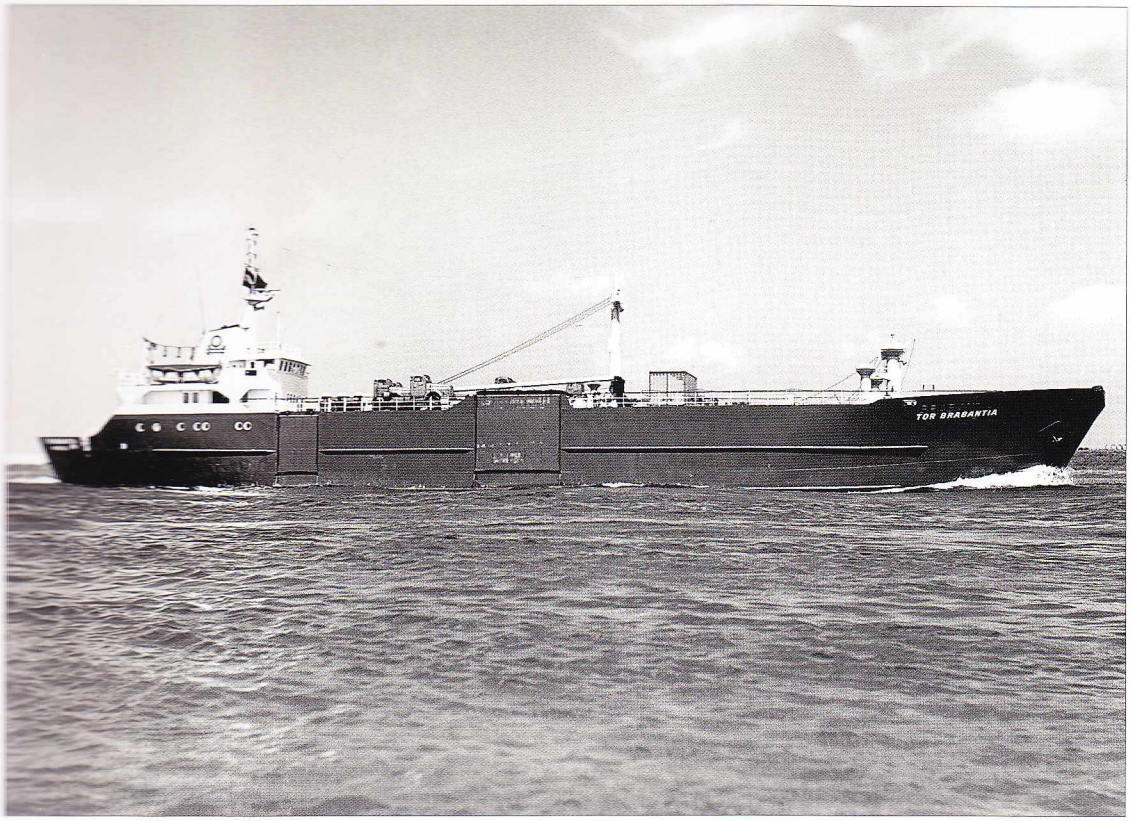


Top of nav. house



Boat deck.

Götaverken tog fran ett nytt koncept för pallat gods för trafiken på linjerna till Amsterdam, Antwerpen och Rotterdam. Båtarna fick bla portar i skrovet. Utvecklingen inom lasthanteringen gick fort vid mitten av 1960-talet och båtarna blev snabbt omkörda av lastfärjor med gods på trailers.



***Brabantia** med prefixet **Tor** och Tor Lines skorstensmärke. Foto från Bertil Söderberg.*

1969, den 9 juni, såldes hon för 1 950 000 tyska mark (motsvarande 2 523 300 kronor) till Kapitän Peter Döhle i Hamburg men fortsatte att gå för Göthabolaget med samma namn som tidigare.

1971, juni, döptes fartyget om till **Tor Brabantia** sedan Tor Line köpt upp Göthabolaget.

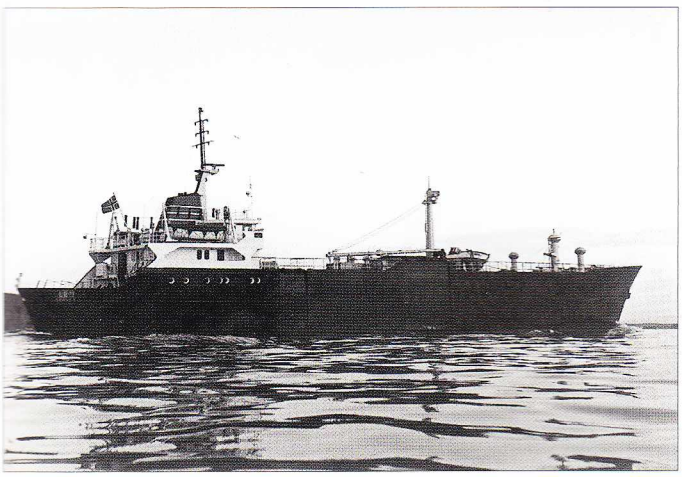
1972, januari, såldes fartyget till Det Stavangerske D/S i Stavanger, Norge och döptes om till **Leo**.

1981, juni, överfördes äganderätten på K/S Nord-Poolen A/S i Trondheim. Hemorten förblev Bergen. Redan i juli samma år såldes hon till A/S Næringsutvæckling i Oslo, med tekniskt management hos Era Shipping Activities, och döptes hon till **Irish Rose** (se även **Flandria** fartyg 117 ovan). Hon chartrades ut på två år för transport av levande kreatur till CCC på Irland och byggdes om till livestock carrier vid Eigerøy Slip & Båtbyggeri i Egersund. Hon levererades efter ombyggnaden den 16 november 1981.

1982, januari, såldes fartyget till Vroon BV i Breskens, Holland men registrerades på Graz Maritime Inc i Panama.

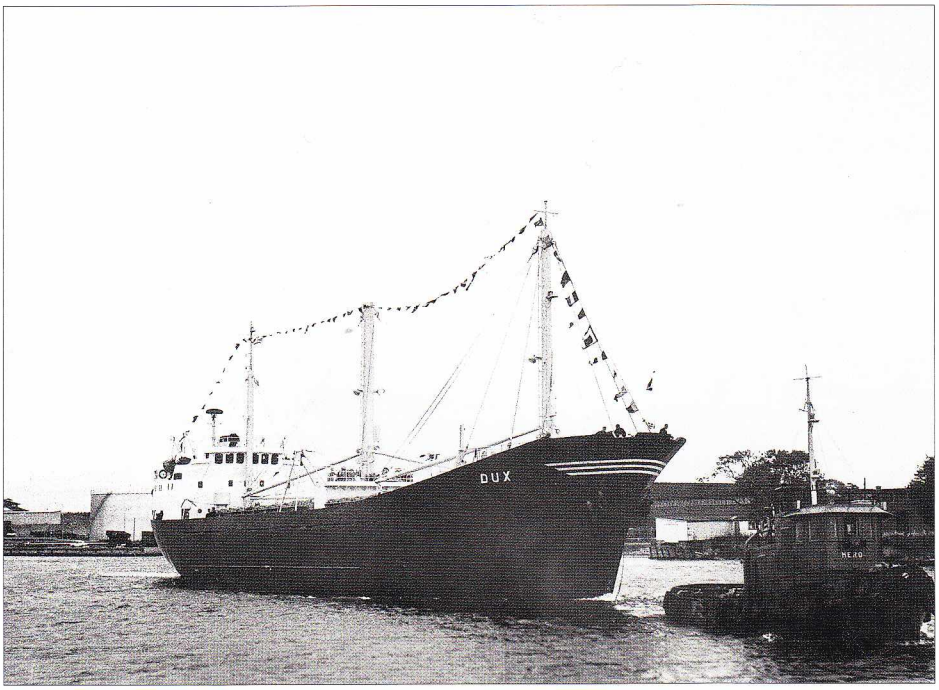
1996, augusti, överfördes fartyget för registrering på Filippinerna, fick Manila som hemort och Cadenza Marine Co, även det ett dotterbolag till Vroon BV, som ny ägare. Fartyget sysselsattes i trafik på Medelhavet.

2000, januari, lämnade hon Medelhavet och gick till Santos i Brasilien. Därifrån gick hon norrut och kom den 5 april år 2000 fram till Tampico i Mexico där fartyget nedskrotades.



*Såld 1972 till Stavanger och omdöpt **Leo**. Arkiv Bertil Söderberg.*

Hamburg blev hemmahamn 1969, men fortsatte för Tor Line. Foto 1970 J.C. Lund.



Byggd 1965 av Falkenbergs Varv Ab, Falkenberg, nb 141

1 250 tdw, 499 brt, 302 nrt

Längd 69,22, bredd 11,32, djupgående 3,65 m

Reg-nr 10612/SKXE IMO 6510239

Maskin 8-cyl M.W.M.-diesel, 1 400 hk, 1 044 kW

Fart 12 knop

***Dux** på väg mot provtur under assistans av bogserbåten **Hero** den 30 juni 1965. Foto från Falkenbergs Varv.*

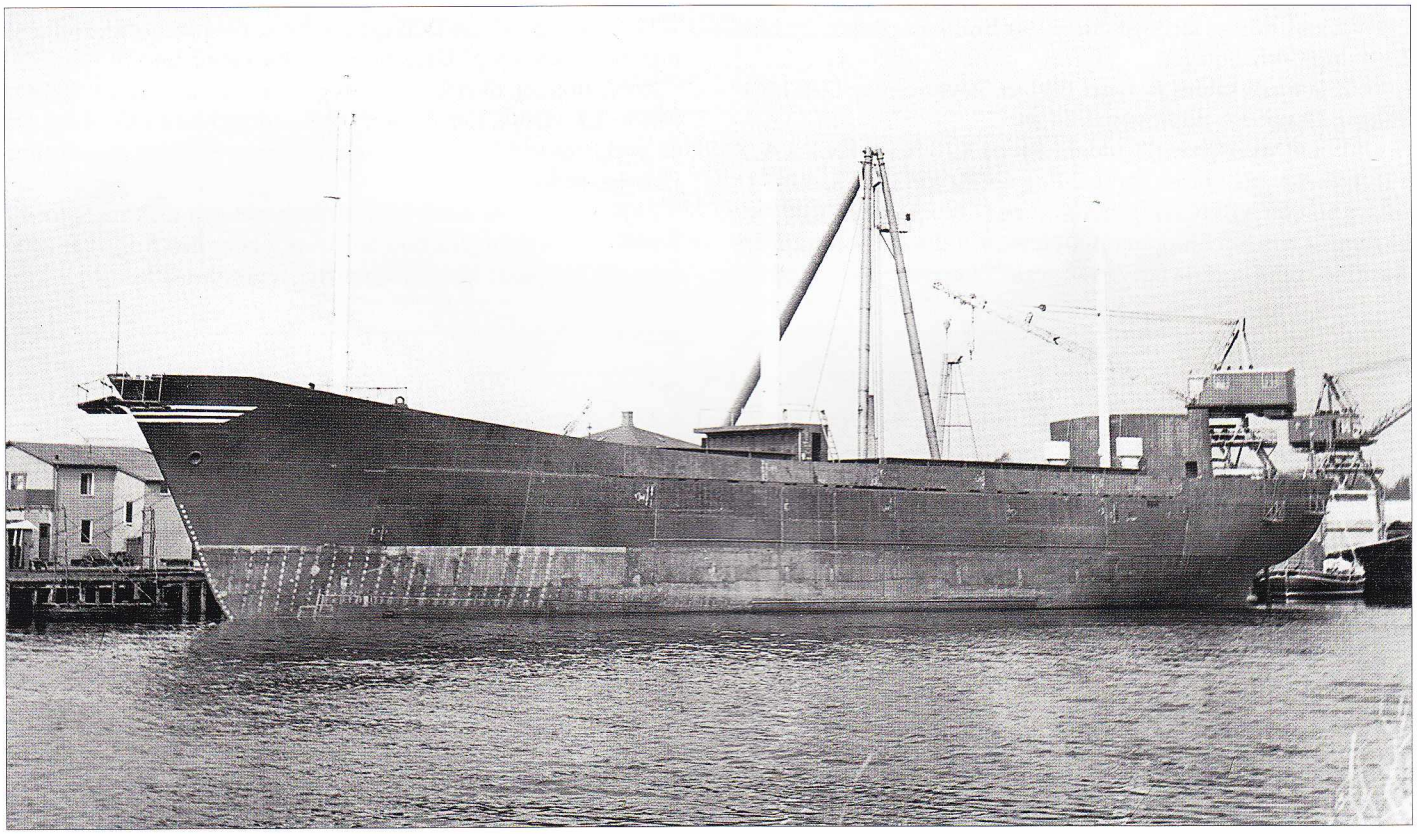
131 Dux/Theresa/Ikaros 1965–1976

Den 8 mars 1965 sjösatte Falkenbergs Varv sin dittills största paragrafare för Ab Ranrederiet på Smögen. Gudmor var fru Barbro Larsson, maka till en av delägarna i rederiet, Olle Larsson. De övriga två bakom Ranrederiet var Arne och Sten Andersson. Namnet blev **Dux**, ett traditionsrikt namn på Smögen.

Varvschefen, Valter Nilsson, var mycket nöjd med att beställningen kommit till Falkenbergs Varv. Smögenborna förhandlade även med ett norskt varv, men ordern hamnade till sist i Falkenberg. Vid det tillfället hade varvet inga nybyggen i beställning och ordern blev Valter Nilssons första som nytillträdd varvschef.

Den 30 juni 1965 kunde **Dux** levereras efter en ganska gropig leveransprovtur. Dagen efter ställdes kosan till Piteå för att lasta papper för England.

1976, februari, såldes fartyget för 2 800 000 kronor till Ab Ran-



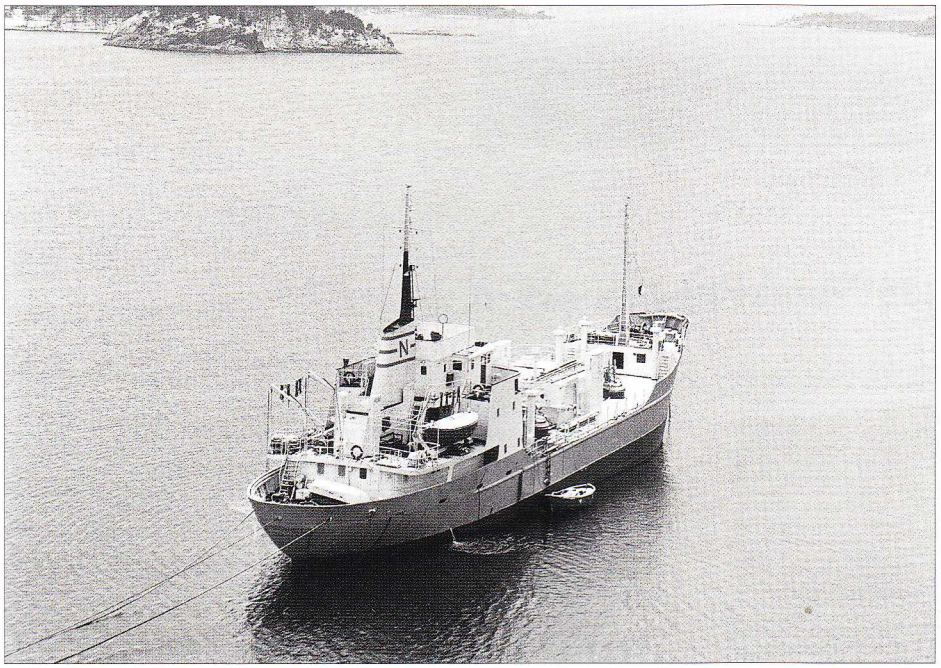
*På detta foto av **Dux** under utrustning den 25 mars 1965 ser man fartygets eleganta linjer. Foto från Falkenbergs Varv.*

***Theresa** av Göteborg beredd att ge sig av på sin ödesdigra resa till Afrika. Foto vid Gullbergskajen i Göteborg den 15 maj 1976 av Krister Bång.*

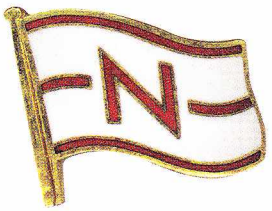
rederiet i Göteborg och fick namnet **Theresa**. Bakom detta bolag stod en fastighetsägare som ville ha avskrivningsmöjligheter för sitt fastighetsbolag. Under våren 1976 slöts ett avtal med en engelsk befraktare för lastning i England, Italien och Spanien för en resa till Västafrika. Fartyget avseglade i maj 1976 och i juni befann hon sig i Lagos där rederiet tillägnade sig lasten och sålde den. Samtidigt såldes fartyget till Å S P Rederi Ab i Göteborg för endast 10 000 kronor. Nytt namn Ikaros. Kanske ett passande namn med tanke på vad som skulle hända. Wikipedia skriver: "Ikaros fängslas tillsammans med sin far som fallit i onåd hos kung Minos på Kreta. Av vax och fjädrar tillverkar då Daidalos vingar åt dem båda och rymmer flygande över havet. Daidalos varnar sin son för att flyga för nära solen eftersom det skulle smälta vaxet i vingarna. Ikaros lyssnar inte på sin far, mister vingarna och störtar i Egeiska havet".

Efter Lagos lastade fartyget i Monrovia bl a sardiner, resväskor, plastkulor, pulvriserat svavel och generatorer för att lossas i Rotterdam. Den 24 augusti 1976, då fartyget låg till ankars på redden i Dakar och väntade på att få gå in och bunkra, utbröt brand i tvåans lastrum. Någon timma senare uppstod en explosion och fartyget övertändes. Besättningen på 12 man övergav fartyget som gick till botten på 12 meters djup. Vid förlisningen hade man ännu inte hunnit omnamna fartyget utan det hette fortfarande **Theresa**. Fartyget var försäkrat till 5 000 000 kronor vilket utbetalades den 19 oktober 1976. Rederiet tömdes på pengar och rederiet försattes i konkurs. Direktören dömdes till tre års fängelse.

132 Fahrenheit 1965–1976



*Gastankern **Fahrenheit** upplagd på Byfjorden i Uddevalla den 24 februari 1973. Foto Krister Bång.*



Byggd 1965 av Falkenbergs Varv Ab, Falkenberg, nb 142

678 tdw, 499 brt, 338 nrt

Längd 57,48, bredd 10,22, djupgående 3,39 m

Reg-nr 10642/SIRW IMO 6518085

Maskin 6-cyl M.W.M. diesel, 975 hk, 717 kW

Fart 12 knop

Detta specialfartyg för transport av flytande petroleumgas (LPG) beställdes i december 1964. Hon var varvets första gastankerbygge och blev Sveriges största paragrafgastanker. Sjösättningen kunde äga rum fredagen den 2 juli 1965 och hon fick namnet **Fahrenheit** av fru Renée Lingö, maka till direktör Karl Henrik Lingö. Ett stort antal gäster var inbjudna till ceremonin. Från rederiet bla skeppsredarna Åke Wanander och F.H. Andersson samt tekniske konsulenten Klas Söderström. Från varvet bla generalkonsul Gunnar K:son Kjellberg, skeppsredare Helge Källsson och varvschefen Valter Nilsson. Från Falkenbergs stad fullmäktiges ordförande John Artur Andersson. Vidare landshövding Ingvar Lindell och landssekreterare Torsten Segrell.

Fartyget byggdes för gång i is samtidigt som hon utrustades för ocean- och tropikfart. Hon mättes också enligt reglerna för Panama- och Suezkanalerna. Hon levererades den 1 november 1965 men kunde inte göra provtur den dagen på grund av dåligt väder. Första resan gick med ammoniak mellan Fredericia och Grekland. **Fahrenheit** var rederiets andra gastanker. Den första var **Celicius** och hade byggts i Frankrike 1963. Detta fartyg var dock något större.

1966, den 24 januari, fick hon maskinhaveri och fick bogseras in till Bilbao och blev liggande där i två månader.

1975 överfördes hon på systerbolaget, det nybildade Rederi Ab Dicnor, Stockholm.

1976, september, såldes hon till det Dubai-baserade Hirundo Shipping Ltd i Monrovia och döptes om till **Karama**. Hon övertogs av de nya ägarna i Dubai.

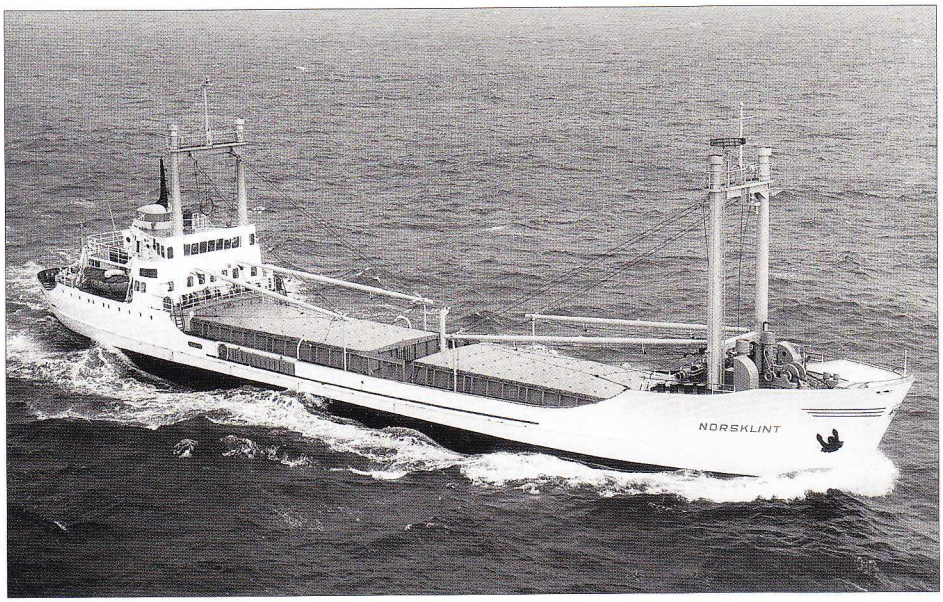
1977, januari, övertogs hon av Sheik Rashid Bin Said Al Maktoum i Dubai men registrerades på Dubai Maritime Transport Co och fick också hemort i Dubai. Hon fortsatte att segla med namnet **Karama**.

1988, november, var det slutseglat som gastanker och hon byggdes då om till bunkertanker.

1998, februari, såldes hon till Hussain A Kadhim och sattes under Belize-flagg med namnet **Tyba**.

2000, oktober, såldes hon till San Diego Investments Co med säte i Dubai och fick namnet **Al Durgahm**. Hon sattes under Panama-flagg.

2010. Ännu i fart för detta bolag.



Norsklint seglade för Slite i 13 år. Foto Skyphotos.

Byggd 1965 av NV Scheepswerf "Waterhuizen" J. Pattje, Waterhuizen, nb 273

1 140 tdw, 499 brt, 32 nrt

Längd 70,53, bredd 11,02, djupgående 3,72 m

Reg-nr 10651/SGLW IMO 6521094

Maskin 8-cyl Klöckner-Humboldt-Deutz, 1 200 hk, 895 kW

Fart 12,5 knop

133 Norsklint 1965–1978

Detta torrlastfartyg sjösattes i augusti 1965 och levererades i november 1965 till skeppsredare Sven Julius Mattsson i Slite med namnet **Norsklint**.

1976, januari, överfördes fartyget för 40 000 kronor på Rederi Ab Solklint (Sven Julius Mattsson), Slite.

1978, januari, såldes hon för US$ 735 000 till Handax Maritima Co Ltd (Emmanuel Malegianakis), Piraeus och fick namnet **Castro**.

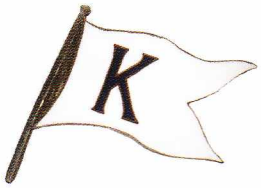
1983 såldes hon till Adtiatika Canada Lines Co Ltd (G Kavados), Limassol och döptes om till **Konstantinos K**.

1985, december, döptes hon om till **Marika** och överfördes samtidigt på G Kavados & Brothers Shipping Co, Limassol. Hon överfördes på Honduras-flagg med hemort i San Lorenzo.

1987, den 23 augusti, avyttrades hon till Marathon Shipping Co (Erato Shipping Co Ltd, Piraeus), San Lorenzo, Honduras och fick namnet **Star**.

Senaste kända position: Anlände Egypten den 19 april 1988. Fartyget är fortfarande upptaget i Lloyds Register. Öde okänt.

Det sista kända fotot av **Norsklint**, *här med namnet* **Star**, *liggande på Piraeus redd den 7 september 1987. Foto Walter Nilsson.*



Byggd 1965 av Byggd 1965 av Kalmar Varv Ab, Kalmar, nb 415

1‹119 tdw, 499 brt, 314 nrt

Längd 67,86, bredd 11,02, djupgående 3,77 m

Reg-nr 10652/SIRW IMO 6524864

Maskin 6-cyl MaK diesel, 1 200 hk, 883 kW

Fart 12,5 knop

***Frigg** fotograferad i samband med provturen den 15 december 1965. Foto från Kalmar Sjöfartsmuseum.*

134 Frigg 1965–1970

Den 26 november 1963 skrevs kontrakt mellan Kalmar Varv och L Jeansson Ab, Kalmar om att bygga ett paragraffartyg med leverans senast den 1 december 1965 till ett pris av 2 900 000 kronor, ett systerfartyg till **Fram** som varvet tidigare byggt (se fartyg 122 ovan). Fartyget övertogs av Ångfartygs Ab Kjell (35 %), Rederi Ab Mercurius (28 %) och Kalmar Rederi Ab (7 %), alla Stockholm, medan beställarbolaget, L Jeansson Ab, behöll 30 %. Hon sjösattes den 30 september 1965 och levererades den 15 december samma år. Till huvudredare för det hela utsågs direktör Henry Linde, Stockholm.

1969, den 31 januari, såldes fartyget för 1 750 000 kronor till ett partrederi i Rönnäng med Kenneth Eliasson (3/7) som huvudredare och med Leif Evertsson (3/7) och Bengt Evertsson (1/7) som övriga delägare.

1970, den 7 september, såldes hon 2 350 000 kronor till ett partrederi i København med en brokig skara delägare. Skeppsredare Niels Victor i Wonsild & Søn i København var huvudredare. Övriga delägare var grosshandlare John Regnar Lindekilde, København; ingenjör Aage Løvig, Fredericia; underdirektör Poul Berlemé, Klampenborg; direktör Niels Helmer Møller, Lillinge; redaktör Kaj Einar Svarre, Køge; skeppsredare Niels Waldemar Hansen, Vedbæk; arkitekt Ulf Rølling, København; bleckplåtsla-

Här kommer ***Frigg*** *i full fart under charter till Rex-Line. Foto från Tore Olsson.*

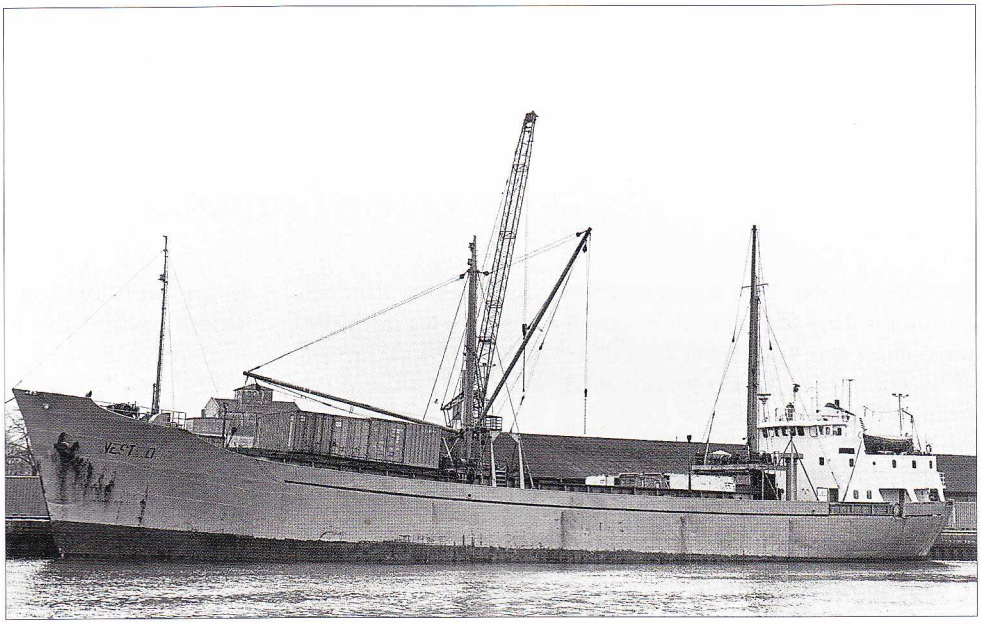
gare Einar Ørsted Hansen, Solrød Strand; skeppsmäklare Jens Wilhelm Rasmussen, Vedbæk samt skeppsredare Ove Emanuel Frithjof Rasmussen, Vedbæk. Fartyget avgick från Göteborg den 10 september då omdöpt till **Karen Wonsild**.

1974, den 2 april, såldes hon till Rosing Rasmussen (Trader Line) i Tórshavn på Färöarna och döptes om till **Nestindur,** döpt efter ett berg (787 m) på Färöarna. Hon avgick från København den 25 juli. Hon sattes in i linjefart på Färöarna och anlöpte København och Ålborg varje vecka.

1985, december, såldes hon till egyptiska intressen och registrerades på Camelot Shipping & Trading Co, Panama och döptes om till **Alaa-M**. Hon avgick från Tórshavn den 3 januari 1986.

1990 i juli såldes hon till Successors Shipping i Piraeus som registrerade henne på Kassem Shipping Ltd, Kingston, St Vincent. Fartyget övertogs i Thessaloniki och avgick därifrån den 10 juli med namnet **Marineta**. Samtidigt ommätt till 844 brutto, 497 netto och 2060 ton dw.

1993 den 5 januari på kvällen, fick fartyget roderhaveri och läckage i maskinrummet och ankrade upp i närheten av Punta Stilo, Crotone. Vatteninflödet ökade snabbt i det hårda vädret och besättningen lämnade fartyget med hjälp av helikopter. Senare draggade fartyget upp på en sandbank där hon lämnades som vrak. Hon var vid olyckstillfället på en resa mellan Turkiet och La Nouvelle med last av kaolinlera.



Under många år gick fartyget i trafik mellan Danmark/Sverige och Färöarna med namnet ***Nestindur****. Här ligger hon i Halmstad den 25mars 1981 fotograferad av Örjan Kronvall, negativbank Klubb Maritim – Göteborg.*

Byggd 1966 av Hatlø Verksted A/S, Ulsteinvik, nb 24

1 200 tdw, 499 brt, 311 nrt

Längd 72,06, bredd 10,62, djupgående 3,76 m

Reg-nr 10667/SLBD IMO 6602331

Maskin 8-cyl M.A.K., 1 400 hk (1 030 kW)

Fart 12,5 knop

***Helenia** passerar Rivöfjorden. Arkivbild Bertil Söderberg.*

135 Helenia 1966–1969

Detta pallfartyg var beställt av Ab Adviser (Erik Kekonius), Göteborg och sjösattes i november 1965 utan några dopceremonier. Hon döptes vid leveransen den 2 februari 1966 till **Helenia**. Hon var det femte systerfartyget varvet byggde. De övriga var **Nerlandia**, **Flandria**, **Brabantia** och **Dania** (som gick under holländsk flagg). Efter leveransen sattes **Helenia** in i veckotrafiken mellan Göteborg och Rotterdam och ersatte där det äldre fartyget **Patria** som flyttades till Bristol-linjen.

1967, den 17 januari, köptes bolaget av Salén-koncernen i Stockholm, men fartyget hade fortsatt hemort i Göteborg.

1969, den 26 november, såldes fartyget för 3 900 000 norska kronor (motsvarande 2 825 550 svenska kronor) till Det Bergenske D/S i Bergen och fick namnet **Iris**.

1981, juni, överfördes äganderätten på K/S Nord-Poolen A/S i Trondheim men fortsatte med samma namn och hemort.

1984, juli, såldes hon till Fjell Shipping A/S i Vadsø och döptes om till **Fjellbris**.

1989, november, såldes hon till Tanga K/S (Petter Arne Slotvik)

När Saléns tog över 1967 försvann Gothabolagets vackra skorstensmärke. Arkivbild Bertil Söderberg.

Efter 2 ½ år såldes ***Helenia*** *till Det Bergenske D/S i Bergen och fick namnet* ***Iris****. Negativsamling Donald MacFie.*

i Brønnøysund och döptes om till **Svennøy.**

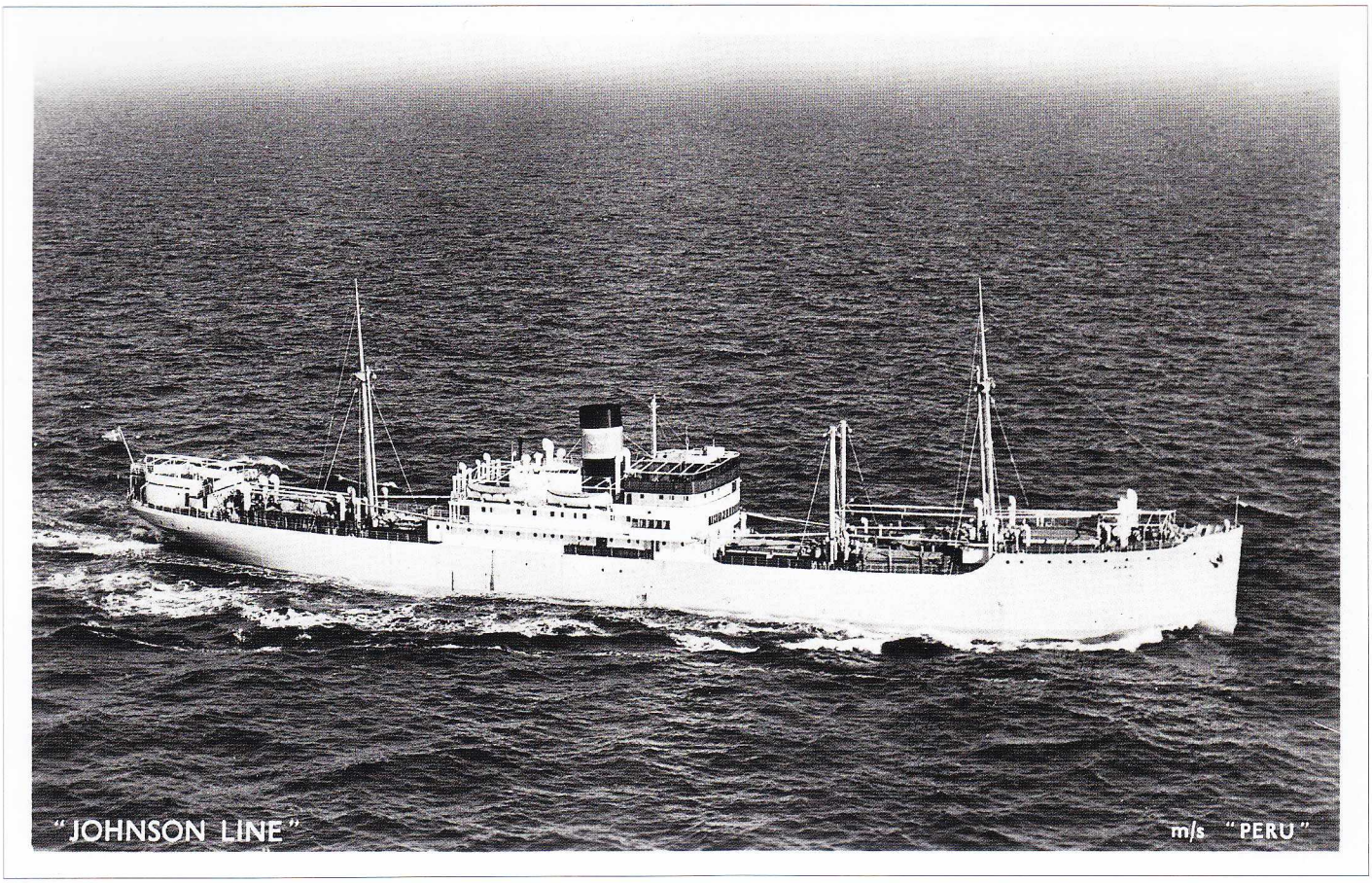
1993, april, såldes hon till Tra-Con A/S, Tananger men behöll sin hemort i Brønnøysund. Redan i augusti 1993 såldes hon vidare till A/S Aud i Bergen. Även nu behöll man namnet **Svennøy** på fartyget.

1994, april, såldes fartyget till Miraflora Shipping Inc (Osman Maritime Services, Rotterdam), Lattakia, Syrien och lämnade Gdynia i Polen den 22 april med namnet **Svennoy I**.

1995, januari, såldes hon till J.M.T. Co Ltd i Tartous, Syrien och döptes om till **Maria J** och fick hemort i Belize. Redan i juli samma år såldes hon tillbaka till Norge för US$ 520000 där hon fick namnet **Ringfjell** och ägdes av Kystfrakt A/S i Rørvik men med hemort i Namsos.

Man fick ingen långvarig glädje av sitt nyförvärv. När hon låg i Knarrevik utanför Bergen och lastade den 14 oktober 1995 kantrade hon och sjönk vid 22.30-tiden. Besättningen tog sig iland utan missöden och fartyget sjönk på 15 meters djup. Man planerade att lyfta upp fartyget men det gled ut på djupt vatten och bärgades aldrig. Den 7 juni 1996 avfördes hon officiellt som förlist.

Mellan 1984 och 1989 seglade hon som ***Fjellbris*** *för Ofotens D/S i Narvik. Foto från Krister Bång.*



M/s ***Peru****. Vykort från Bertil Söderbergs arkiv.*

En resa på Nordpacific/Hawaii år 1960

Sven Nilsson

Jag har tidigare berättat om mina fyra år i Johnsonlinjens m/s Peru. Jag gjorde 14 resor med henne, de flesta på Brazil/La Plata, två på Sydpacific samt denna aktuella resa som jag nu ämnar skildra, som gick på Nordpacific inklusive Hawaii.

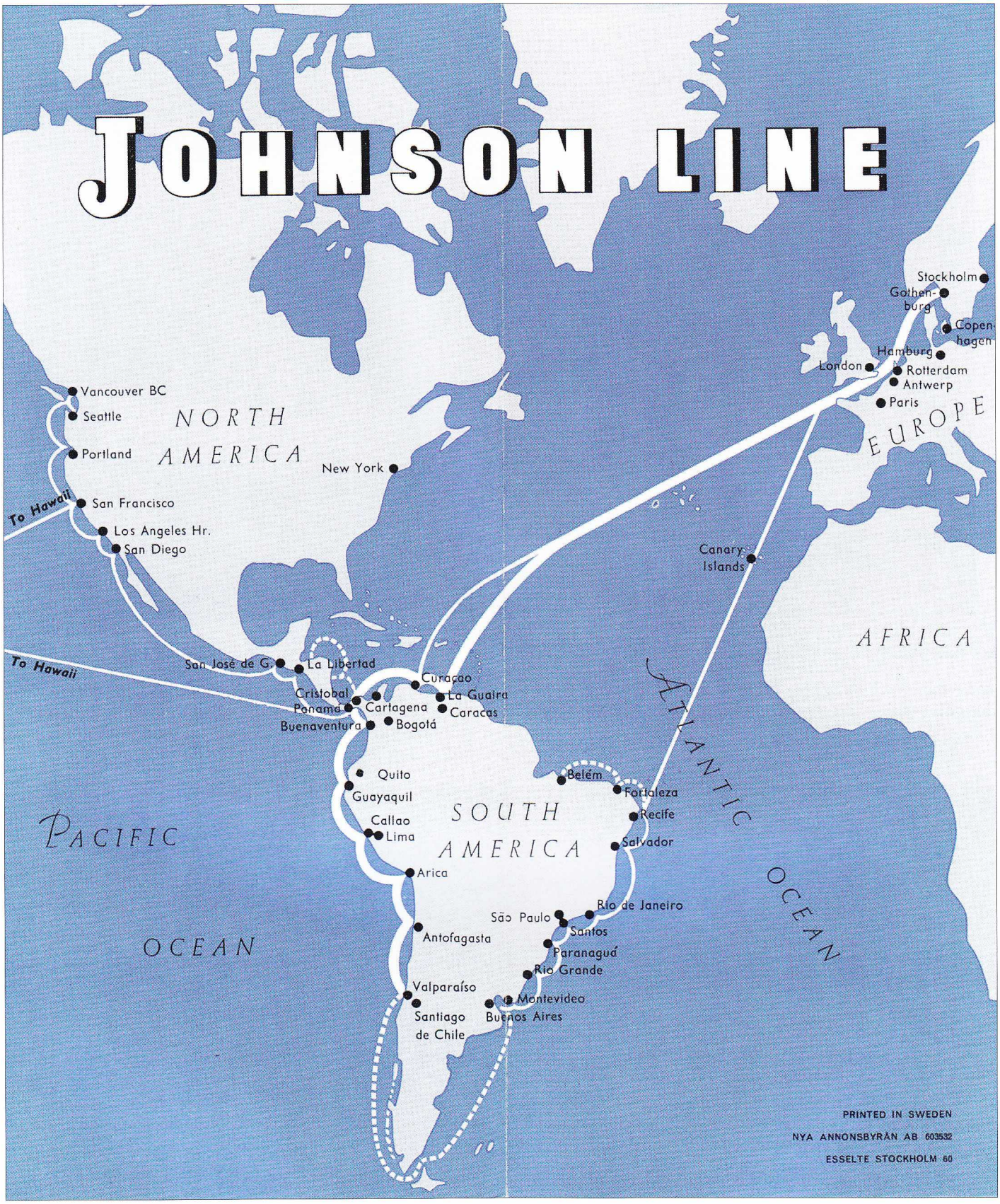
Det är 50 år sedan, jag var 24 år och min befattning i fartyget var ekonomiföreståndare eller steward, i dagligt tal stuert eller hökare.

Från Göteborg till Antwerpen

Vi kom hem till Göteborg från en Sydpacific-resa och förtöjde frihamnen den 10 mars 1960. Hemresan hade vi lossat i Antwerpen, Rotterdam, Hamburg samt Gdynia, där ett parti citroner lossats. Under kustresan fick befälhavaren telegram från rederiet som pekade på att vi nästkommande resa skulle gå för Nordpacific och Hawaii. Efter slutlossning Stockholm blev det Hallstavik, Åbo och Kotka, där vi lastade tidningspapper och massa. I Köpenhamn lastade vi smör, ost och öl samt något så märkligt som ett hiv erotiska tidningar för USA. Vem som beställt dessa ekivoka tidningar kom aldrig till besättningens kännedom men vi visste ju att dylika tidningar var förbjudna i Staterna, kanske var det myndigheterna själva som beställt leveransen. Innan utresans början lastkompletterade vi i Göteborg, mest styckegods, men även ett antal volvobilar för Honolulu.

I Göteborg var det mycket som skulle uträttas för fartygets del. Det var reparationer i inredningen, och i maskin skulle man ha två kolvhalningar.

Vi inom intendenturavdelningen skulle ta ombord den så kallade sjöstocken, proviant och förnödenheter för tre och en halv månads tid. Vi fick två dagar i Göteborg och var klara för avgång den 1 april 1960. Bogserbåtarna **Fuerza** och **Brio** ledsagade



Denna karta kommer från en broschyr som Johnsonlinjen gav ut 1960.

oss ut till Klippan, där hamnlotsen gick iland och sjölotsen tog över. **Peru** låg djupt lastad varför vi gick ut stora farleden till Vinga, där lotsbåten mötte upp på styrbordssidan och lotsen sade farväl och vi satte kurs på Skagen.

Kapten Jansons danska hustru Inge skulle följa med hela rundresan och hon var mönstrad som sekreterare. I övrigt hade vi inga passagerare från Göteborg, men jag hade fått besked från Göteborgskontoret att det skulle komma ombord en handfull passagerare i Antwerpen.

Det tog normalt cirka två dygn till Antwerpen. Vi tog lots som vanligt i Vlissingen, vid Wester Scheldes mynning. Fartyget saktade ner när lotsbåten siktades och så snart lotsen var ombord ökades farten.

Det var livlig trafik på floden den här gången, mest kanalfarare. Så småningom kom vi upp till Kruisschans-slussen och lite senare var vi förtöjda vid Riverside 20, som betraktades som Johnsons kaj, mitt i Antwerpen. Det hade blivit kväll och vi blev några som gick iland. Vi tog några öl på Elsa's Café, några större utsvävningar blev det inte, avgången var satt till morgonen. Agenten Durot hade meddelat att sex passagerare skulle komma före lunch innan avgång: Fyra för Venezuela och två för Panama.

Välkomstmiddag för passagerarna

Kapten Janson ville bjuda på välkomstmiddag, men föredrog att först se hur vädret skulle bli. Besättningen pratade om resan, alla ville komma till Hawaii, ett intressant och annorlunda avbrott från Sydamerika som de flesta var vana vid. Jag hade själv varit på Hawaii en gång tidigare med bolagsbåten **Lions Gate**, men det är alltid roligt att byta trad. Det var rätt så många ur besättningen som egentligen skulle avmönstrat i Sverige vid vår tidigare hemresa, men de flesta ändrade sig när de fick höra om Hawaii-resan.

Passagerarna vi fick verkade trevliga, det var fyra holländare och två amerikaner, de sistnämnda hemmahörande i Panama. När vi kom ut ur Wester Schelde lämnades flodlotsen i Vlissingen, och resan gick genom Engelska kanalen och vidare mot Curaçao för bunkring. Vädret såg skapligt ut och jag pratade med kapten hur det vore att anordna välkomstmiddagen dagen därpå. Han ville helst ha kött och jag föreslog helstekt oxfilé och det tyckte han lät bra. Jag talade sedan med förstekocken om saken och vi kom överens om skaldjurscocktail som förrätt, coeur de filet provencales med pommes Anna och vitlökssmör som huvudrätt, glace med karamellsås som avslutning.

Välkomstmiddagen föregicks av att kapten med fru och gäster tog en drink i röksalongen, där i vanliga fall även maskinchefen och överstyrman deltog i representationen. Middagen blev uppskattad av gästerna och det kändes bra när de sade detta till mig. Telegrafisten fick besked om ytterligare två passagerare i Curaçao, för Los Angeles.

Över Atlanten till Curaçao

Resan fortgick och vi passerade Azorerna med prima väderlek med undantag av hög dyning, men **Peru** uppförde sig väl i sjön. Västindien och de karibiska öarna närmade sig, med tång från Sargassohavet i stora områden. Det är ett märkligt fenomen med denna tång. Det finns en slags manet som uppehåller sig bland tången och som när det blåser spänner ut en fena som ser ut som ett litet segel på ryggen. De kallas bidevindseglare och det ser väldigt vackert ut när de seglande tar sig fram i det blågröna vattnet, det är ett riktigt skådespel att betrakta.

Vår timmerman hade varit sysselsatt med att rigga badbassängen och det var många som tyckte det var skönt med ett dopp i det oavbrutet uppumpade sjövattnet som sköljde över bassängkanten.

Efter tolv dygn och två timmar med en genomsnittsfart av 15 knop, räknat från Antwerpen, var vi framme i Willemstad på ön Curaçao. Som vanligt kände man sig alltid välkommen. Det har tydligen blivit en tradition att när skandinaviska båtar besökte hamnen så spelade man landets nationalsång och hälsade med flaggan, allt från den norska sjömanskyrkan och man med hälsades välkommen med högtalare. Ön tillhör Nederländska Antillerna och valutan är gulden. Besöket blev inte långvarigt, eftersom anlöpet endast gällde bunkring. De ur besättningen som var lediga gick iland och inhandlade kaki-kläder och våra passagerare blev bjudna på en tur runt den vackra ön av vår Grace Line-agent. De två nya passagerarna embarkerade strax innan avgång, och vi fortsatte vår resa för La Guaira i Venezuela.

Klimatet på dessa breddgrader är mycket varmt och fuktigt och fartyget saknade air-condition. Därför uppstod alltid problem när man skulle sätta ihop matsedlarna på värmen. Man försökte att undvika tunga och feta maträtter och serverade därför ofta olika sallader och kalla rätter, vilket också uppskattades av gästerna. Men beträffande besättningen fick man gå efter gamla traditioner. De yngre föredrog det ovannämnda, men den äldre generationens sjöfolk uppskattade inte alltid nymodigheter. Jag minns en gång en torsdag vid passage av Panamakanalen med en temperatur av 32 grader Celsius. Jag uteslöt ärter med fläsk, i stället serverades, enligt min matsedel kall skinka med potatissallad. Båtsman var Sjöfolksförbundets representant och han gick rakt in i köket och undrade vart ärtsoppan tagit vägen. "Jag kommer att ta upp detta med Sjömansunionen om det upprepas", dundrade han. Det var inte alltid enkelt att göra alla till lags! Ja, sådant hände men annars hade vi i **Peru** en nöjd besättning som uppskattade maten, men gnällspikar hittar man på många ställen oaktat båsens påpekande om ärtsoppan. Han var annars en matglad och nöjd båtsman. Åren till sjöss lärde mig också att små saker i vardagen som gick någon emot, exempelvis ett uteblivet brev hemifrån, kunde tas ut mot kockens tillagning av maten. Eller matsedeln.

Till La Guaira

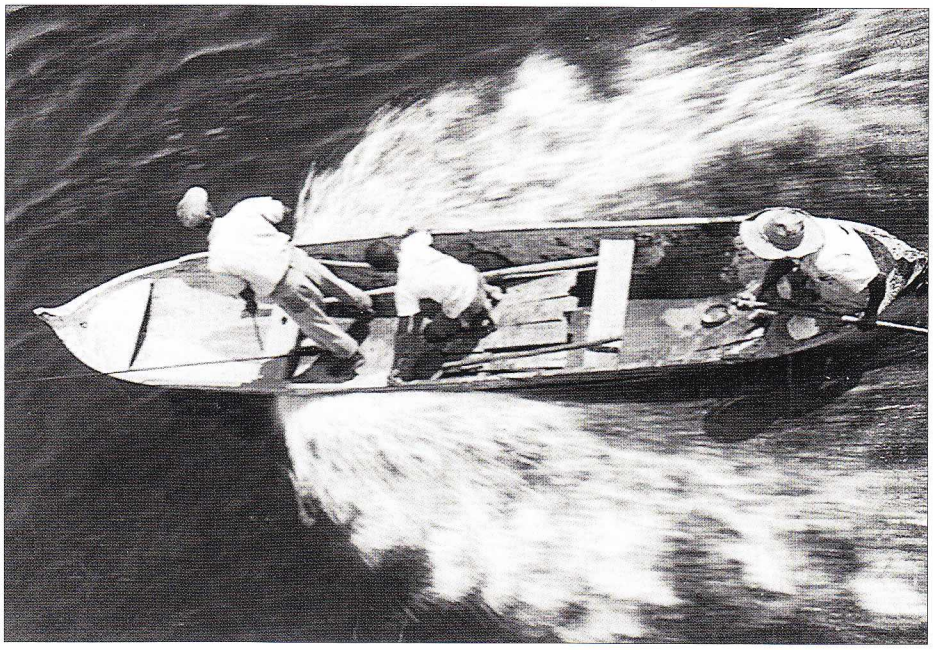
Efter någon dag närmade sig de höga bergen som omger La Guaira och bortom hamnstaden syntes bebyggelsen och staden Caracas. Inklareringen i Venezuela var alltid lika besvärlig. Man hade att uppge rätt antal cigaretter, sprit och vin. Tullpersonalen gjorde sitt yttersta för att hitta fel och då blev det i regel en dyrbar historia. Just denna gång var de riktigt trevliga, vi kom undan med bara två flaskor whisky och tre kartonger cigaretter. Kapten tyckte det var billigt. Våra fyra passagerare tackade för sig och önskade oss en fortsatt trevlig resa. Vi lossade en del styckegods och lastade några hundra ton kaffe för San Pedro. Det var oerhört hett och alla längtade efter avgång med den efterlängtade kvällsbrisen med sin svalkande vind från Karibiska havet. När hamnarbetarna var klara med sitt, stod jag vid landgången och pratade med chiefen. Överstyrman sprang jäktad förbi och slängde ur sig en syrlig kommentar: "Har ni inget annat att göra än att stå och prata skit." Jag svarade honom omgående: "Vi pratar om sådant som inte däcksfolket begriper." Ungefär sådan var jargongen de olika avdelningarna emellan, men det var inte så illa menat. Strax därpå plingade "stand by" i maskin och chiefen fick lämna den något så när skuggade tillvaron på däck och gå ner i det kvalmiga maskinrummet. Under resan mot Cartagena stod vi några stycken på däck sent om aftonen och tittade ut mot den stjärnklara himlen. Södra korset gjorde en vacker ljusgata i propellervattnet. Livbåtsbelysningens sken lyste upp bogsvallet som följde med efter fartygssidorna, för att bilda små vågkammar och sedan försvinna akteröver. Man kan vid tillfällen som dessa lätt förstå att författare och poeter så många gånger använder sig av havet som inspirationskälla.

Cartagena

Dagen därpå förtöjde vi i Cartagena i Colombia, gångtiden motsvarade ungefär ett dygn. Det var stora kontraster mellan Venezuela och Colombia. Venezuela var vid den här tiden ett modernt och rikt land, mycket beroende på dess oljetillgångar. I Colombia var däremot fattigdomen mera utbredd. Detta sett ur en sjömans perspektiv, med många olika länder att jämföra med. Vid inloppet mötte oss småpojkar med sina urholkade trädstammar och ropade "monny monny" och det var framförallt från passagerarfartyg som det kastades ut småpengar, varvid dessa viga småttingar kastade sig från den bräckliga farkosten rätt ner i vattnet och dök efter pengarna. Så snart de kommit upp till ytan visade de stolt upp de pengar de funnit, som ett bevis på att de lyckats. Men det var en mycket farligt sysselsättning, då

det vimlade av alligatorer i vattnet. Även lotsen anlände i en bräcklig och primitiv farkost. Det blev många manövrar innan vi var förtöjda. Det fanns inga bogserbåtar, men skepparen visade sin skicklighet och fick **Peru** långsides kajen utan svårigheter. Nästa uppgift blev inklareringen där även jag och telegrafisten var involverade.

På kvällen gick vi iland för att bese Cartagena. Det fanns bara en huvudgata så restauranger, barer och glädjehus samsades om utrymmena. Vi gick in på en av barerna och tog en Bacardi med Coca-Cola (Cuba Libre), musiken skrålade och det fanns även flickor som bjöd ut sig. Vi satt där och småpratade om resan och kommande hamnar, jag och några maskinister och en styrman. Plötsligt avbröts alltsammans av något lika roligt för oss som försmädligt för en av våra skeppskamrater och som dagen därpå fick stora rubriker i lokalpressen. I lokalen fanns tre små rum, där flickorna utförde sina tjänster. Rummen var enkelt riggade med väggar som inte gick ända upp till taket konstruerade av bamburör och bast. På det hela taget var de små rummen en ganska ömtålig konstruktion. Bräckligheten gjorde sig rätt som det var påmind när vi helt oväntat fick se en man på en stol stå och flukta på vad de höll på med i ett av rummen. Väggarna gav plötsligt vika och ett gallskrik hördes från madamen. Den fluktande mannen ramlade ner på de älskande och tillsammans med allsköns bråte fick akten ett abrupt slut. "Men vad i hela friden, det är ju Lubricator-Johan som ligger där", konstaterade vi, allt medan de nakna försökte skyla sig med bananblad och lakan. Övriga gäster runt om i baren blev också överrumplade och ljudnivån höjdes markant. Ett visst misstroende riktades plötsligt mot fluktaren, då folk undrade helt enkelt vad han hade att göra på sin läktarplats. Polis kom snabbt inrusande och hämtade fluktaren och förpassade honom till Callabussen. Vår stackars Lubricator-Johan, han drog snabbt på sig byxorna och anslöt till sina kamrater – vi andra skrattade så vi skrek, ja hela baren kokade av skrattsalvor. Senare fick vi reda på av kyparen att madamen hade en viss inkomst även från åskådarläktaren. Vid morgonkaffet diskuterades givetvis incidenten på baren där en av våra motormän varit inblandad. Lubricator-Johan hade inte begått något brott, men han hade definitivt inte fått valuta för pengarna när han helt oönskat fick en nedfallande åskådare över sig. Agenten och polisen var ombord och pratade med kapten Janson angående det inträffade, jag själv var också närvarande vid mötet och noterade att både myndigheterna och befälhavaren utstrålade ett visst leende på sina läppar när det bestämdes att saken skulle läggas ner. Denna händelse fick stora rubriker i dagstidningen "Correo de la Tardes", där det dagen till ära stod att läsa: "Grande katastrofen i samband med amore på bar Casablanca i Cartagena!" Så gick det till när Lubricator-Johan fick byta namn till "Mr Amore."



Lotsbåten i Cartagena var oansenlig. Här släpar den med långsides ***Peru****. Se linan som mannen i fören håller i. Bild från författaren.*

Mot Panamakanalen

När styckegodslossningen avslutats inlastades ett mindre parti kaffe för Californien. Avgången sattes till nästföljande morgon. Det tar ungefär tio timmar till Cristobal på Karibiska sidan av Panama. Om man kom fram efter klockan 21 på kvällen fick man ankra och vänta tills morgonen därpå för passage av kanalen, då lotsarna inte ville ha ansvaret för fartyget nattetid, men det sades att snart skulle belysning på båda sidorna av kanalen ordnas och då blir det slussgenomfart dygnet runt. På väg mot Panama gjorde jag i ordning den så kallade Panamalådan - tallrikar, bestick och koppar till ett 18-mannagäng som skulle äta måltiderna ombord, och som följde med hela vägen genom kanalen och lydde under lotsen. Gänget hjälpte till med vajrar och trossar under slussningarna och intog alltid sina måltider på någon av lastluckorna såvida det inte regnade.

Under resan mot Panama framkom att vi troligen skulle få ankra utanför Cristobal och jag passade på att utlysa filmförevisning, eftersom jag ju också var städslad som biografmaskinist. Med projektorn placerad i strykrummet på promenaddäck, med objektivet riktat rakt igenom en ventil mot en stor vit duk upphängd i aktermasten blev bildåtergivningen riktigt bra. Åskådarna satte sig på medhavda stolar på lastlucka nummer 4. Jag valde filmen *Sommaren med Monica*. Det var synd att vi inte hade någon engelsktalande film med tanke på passagerarna, men kapten och hans fru fick översätta så gott det gick. Alla tyckte filmen var bra, man såg ju inte mycket av den svenska våren och sommaren till sjöss, men det förälskade paret Lars Ekborg/Harriet Andersson ute i den svenska sommarskärgården påminde säkert om upplevelser som de flesta hade i minnet. Även passagerarna uppskattade filmen.

Vi kom fram till Cristobal sent på kvällen och fick ankra, någon kajplats var det inte tal om. Två passagerare som var destinerade till Panama fick debarkera med agentens barkass så fort vi ankrat, och de tackade för resan och berömde den goda maten. På kvällen fick jag höra från manskapet att man skulle försöka fiska haj, och svarvaren hade tillverkat en bastant krok för ändamålet. Det blev ingen haj trots allt besvär, troligen var de amatörer som skulle göra sig till. Kapten och jag kom överens om att lunchen nästa dag, påskaftonen, med hänsyn till passagerarna skulle serveras på båtdäck, det var ju mycket att se på när fartyget slussar och även se den storslagna naturen, lyssna på olika ljud från fåglar, apor och andra djur. Den stora vita hägern brukade häcka i den prunkande grönskan, mycket vacker att beskåda.

Panamakanalen

Natten var fuktig och kvalmig. Lotsen kom ombord klockan 6 och vi lättade ankar. Genomfarten beräknades med hänsyn till andra fartyg att ta 12 timmar, som snabbast kunde det ta 8 timmar. Kanalen är 82 km

Här passerar en Johnsonbåt genom en sluss i Panamakanalen. Bild från Sven Nilsson.

lång från Atlantsidan till Stilla havet. Passagerarna var redan uppe och stod redo med sina kameror och sade till mig: "Man kan inte vänta, allt är så vackert, vi måste filma." De sa vidare att maten ombord var enastående, och vår sillinläggning ville de gärna ha receptet på, de ville även ha matsedlarna som souvenirer från den tid de varit ombord, från Curaçao och framåt och det kunde de gärna få. Jag skrev ju matsedlarna på både svenska och engelska så det var inga problem. Efter detta samtal tidigt på morgonen fick jag en idé vad lunchen skulle bestå av. Det var ju påskafton och givetvis skulle det serveras kokta färgglada ägg, inlagd sill, rökt lax och Janssons frestelse. Allt detta gick att arrangera ute på båtdäck, kanske även med en kall nubbe och pilsner. Under slussningen i Gatun dukade salongsuppassarna till lunch. Kapten Janson kunde givetvis inte närvara under hela lunchen, han hade ju sitt ansvar på bryggan, men han kom ner då och då, men å andra sidan hade han ju sin fru med som en värdig representant för Rederiet, detsamma gällde även för maskinchefen med sitt ansvar i maskinrummet samt även överstyrman ej att förglömma. Nu har jag bara talat om passagerarnas service, det var ju påskafton även för den övriga besättningen och det firades med ägg, inlagd sill, sillgratäng och rökt ål. En varmrätt ingick också, pannbiff med lök och stekt potatis. Detsamma fick även de extra slussgubbarna. Rökt ål skulle aldrig passa en amerikanare, det är bara så. Policyn hos Rederiet var att vid större högtider som jul och påsk skulle för besättningen ingå en viss förplägnad, bestående av en nubbe till maten och även förfriskningar efter maten, som det stod i cirkuläret plus att allt skulle gå värdigt till, men det var alltid kapten som bestämde allt efter omständigheterna. Denna påsk med till råga på allt en kanalpassage, där det var mycket viktigt att inget gick fel, blev det endast ölförplägnad för manskapet.

Efter 3 kopplade slussar lyftes fartyget totalt 26 meter över havsnivån. Under slussningen bogserades vi av små elektriska lok, mulas, två på varje sida av slussen. Proceduren gick smidigt och elegant, loken höll fartyget på plats i mitten av slussen med hjälp av vajrarna som sköttes av vana slussgubbar. Varje sluss mätte 300 meter i längd och 34 meter i bredd samt ett djup av 14 meter. Efter andra nubben tackade gästerna för maten och de var särskilt tacksamma att den serverades på däck. Under kaffet med avec påpekade en av passagerarna, Mr Parker, att man har ju inte tid att sitta, man måste ju springa omkring och filma också, det finns ju så mycket att se på. Han berättade även att mr and mrs Brown, som lämnade oss dagen innan i Cristobal, gärna följt med till Californien, eftersom de trivdes så bra ombord, men de hade ju sitt hem och arbete i Panama. Under tiden fortsatte **Peru** ut i den alltid grönskande Gatunsjön, gästerna skingrades och borden dukades undan. Jag och vår stewardess Ingegärd konstaterade att vi sällan haft passagerare som kommit så bra överens.

Det blev några timmar till ankars i Miraflores Lake, då det var kö i de sista slussarna före Balboa. Vi fick därför även påskmiddagen i Panama under ankartörn, men det gjorde ingen skillnad, eftersom sjövakterna gick hela tiden. Middagen bestod av lammstek som sig bör, vi hade samma

Stewardessen Ingegärd Arvidsson njuter av en måltid i det fria. Bild från Sven Nilsson.

mat för både besättning, passagerare och slussgubbar. Jag hade rödvinsmarinerat ett dussin lammstekar och jag beräknade att de skulle räcka. Dessa späckades med fläsk och vitlöksklyftor så de blev riktigt saftiga, sedan tillsattes lök och vinbärsgelé och pommes frites. Till dessert valde jag glace. Kapten föreslog att alla skulle bli bjudna på vin till maten, vilket uppskattades. Så snart båsen lättat ankaret framme på backen gick vi igenom slussen i Miraflores Docks och vi fick ombord grönsaker importerade från USA, som jag tidigare beställt, eftersom amerikanerna går inte med på något annat. Väl ute till havs igen tog jag och överstyrman varsin whisky med isbitar. Kursen sattes på San Lucas som ligger på Californiahalvöns sydspets, och resan dit beräknades ta ungefär 9 dygn. Allting gick normalt under resan upp efter centralamerikanska kusten, där vi för ovanlighetens skull inte gjorde något anlöp.

Norrut

I höjd med Acapulco fick vi sällskap av delfiner som följde oss i bogsvallet flera timmar och längre ut från fartyget syntes flera stora havssköldpaddor som låg och lapade sol i det glittrande havet. Vädret var strålande som det brukar vara på dessa breddgrader, men visst, det kan storma här också. I samband med att vi passerade San Diego förberedde vi för fare-well dinner för våra återstående två passagerare. För gourmeten bjöd menyn på följande läckerheter: varma kanapéer med gåslever, stekt sjötunga med gräddstuvade champinjoner, färsk nypotatis och som avslutning maräng med ananasglace. På kvällen anförtrodde befälhavaren mig och telegrafisten att fartyget förmodligen skulle utsättas för extra hård inspektion vid inklareringen. Vi hade på föregående resa lossat citroner i Gdynia i Polen, som räknades som en öststat och kontrollen skulle förmodligen bli därefter.

Sträng kontroll i USA

Vi ankrade på San Pedro redd och sedan hissades en röd flagga. Det blev som kapten befarat, en extra hård inspektion. Till att börja med kom Coast Guard och genomförde strålningsprov med en sån där geigermätare och alla blev minst sagt förvånade när mätaren visade utslag i vår smutstvätt. Stor kalabalik. Fartyget skulle utrymmas, myndigheter larmas, båsen klargöra för lättning – och allt detta på en gång. Kapten Janson beordrade telegrafisten att sända telegram till Rederiets huvudkontor i Stockholm och där utbröt minst sagt lika stor kalabalik. Våra passagerare fick trots allt, men hastigt och lustigt, lämna fartyget med en bogserbåt som tog dem till kaj. Flera timmar gick men ingenting hände. Till slut konstaterades att

En johnsare har kommit i närkontakt med lokalbefolkningen. Broschyr från 1960.

det troligtvis var något fel på deras geigermätare. Äntligen fick vi gå till kaj. Inom köksavdelningen hade vi redan förberett oss. Innan vi närmade oss land hade vi hivat all frukt. Hälsovårdsmyndigheterna tillät inte annan frukt än amerikansk, och hittade man dylik, tog de beslaget med sig till skeppsköket där det kokades, sedan tog de frukten iland. Anledningen var att man inte haft mul- och klövsjuka i Californien. En annan sak som också ställde till problem var att man förseglade frysen, och därför fick man steka och laga mat för flera dagar. Det var absolut förbjudet att ha rått kött utanför frysen, men märkligt nog gällde inte den bestämmelsen för norska båtar.

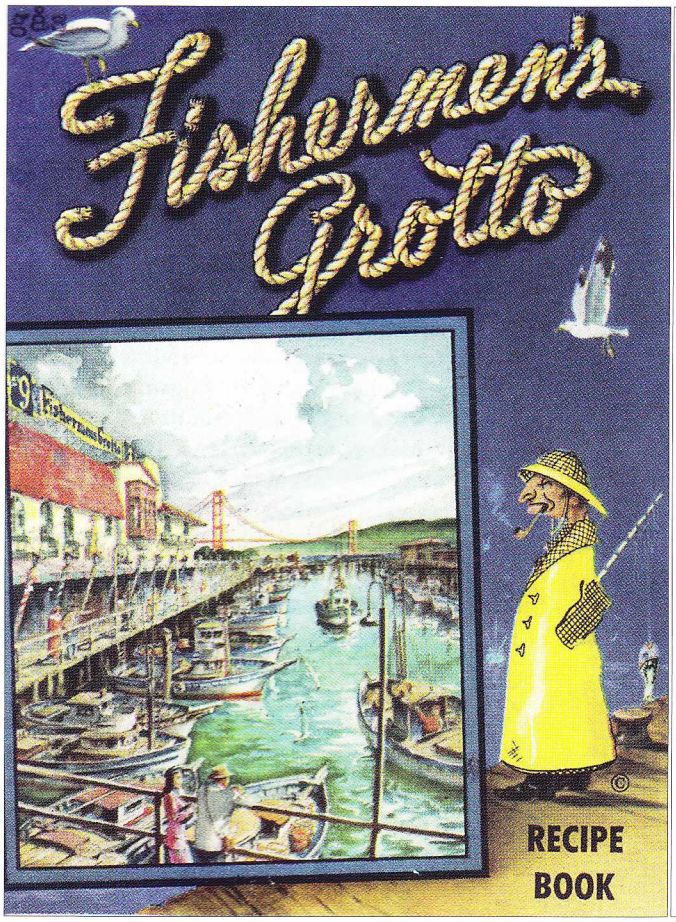
Myndigheterna samlades i salongen. Befälhavaren, telegrafisten och jag fick i uppgift att representera Sverige och fartyget. Inspektionen inleddes med en "pittmönstring" vilket innebar att alla i besättningen fick visa sin penis. Uttrycket var så vedertaget att ingen ifrågasatte det och alla visste vad som gällde. Anledningen var naturligtvis att minimera spridning av könssjukdomar. Jag gick ner till mässarna, det var vid 3-tiden, alla var församlade och jag sa till båsen, "allright, gubbar, nu är det dags." "Okej hökarn, vi kommer." Vid undersökningen tog myndighetsrepresentanterna fram respektive besättningsmans pass med fotografi och sedan blev det min uppgift att ropa på vederbörande och sedan hördes läkaren med hög röst ropa: "take off", varefter den tillkallade personen drog ner sin overall eller dungareeställ och vips så kom penis fram och belystes med en stark ficklampa. Vissa blev tillsagda att utföra in/ut-metoden, detta för att man misstänkte eventuell sjukdom från Venezuela. "Hurry up" hördes då och då och man kan inte låta bli att skratta för sig själv så här efteråt, det såg ganska roligt ut när gubbarna halade ner kalsongerna en efter en. En kvinna hade förmodligen aldrig gått med på en sådan här behandling och det märkligaste av allt var väl att myndigheterna ansåg oss – befälhavaren, telegrafisten och jag – som helt friska. Hur som helst, allt gick bra, och alla fick sina amerikanska pass.

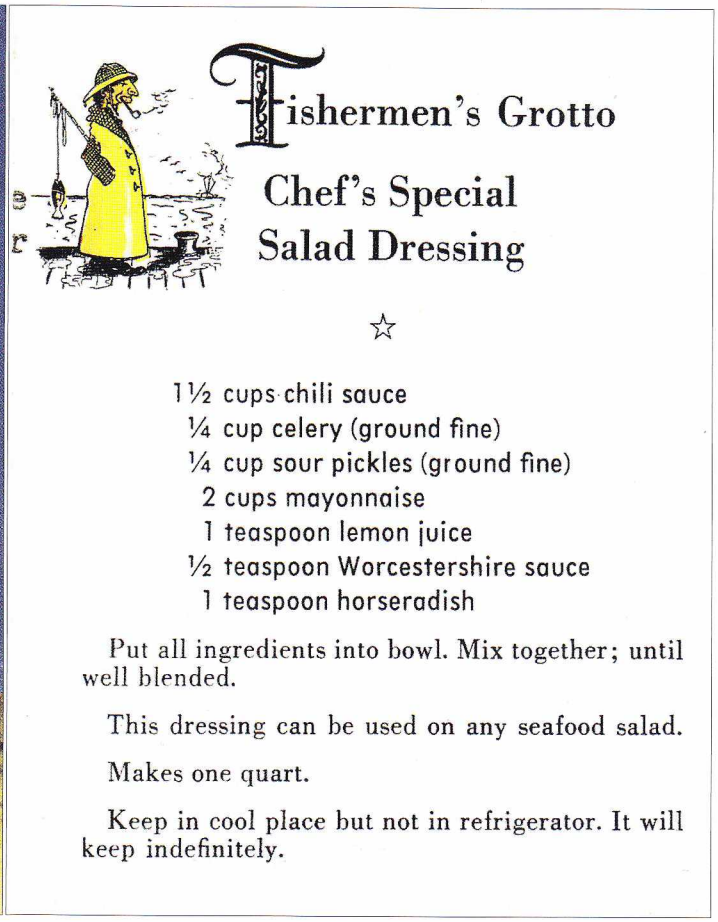
Jag hade avtalat tid med skeppshandlaren och beställde av honom en hel del proviant. Vi hade ju hivat alla grönsaker så det måste kompletteras. Jag beställde även biffstek, kyckling och anka, allt efter min uppgjorda matsedel. Ytterligare proviantering fick vänta till San Francisco. Vi skulle få två dagar i San Pedro. Sjömansprästen från den norska sjömanskyrkan kom ombord och hälsade oss välkomna. Ute på däck stod hamnarbetarna och beundrade vårt gamla fartyg, det var ju nästan uteslutande modernt tonnage som trafikerade San Pedro, fartyg med lastkranar istället för lastbommar som hos oss. Vi lossade pappersbalar från Sverige och Finland plus smör och öl från Danmark. Vår huvudsakliga uppgift var att fullasta ananas på Hawaii så därför tog vi inte in något speciellt i San Pedro. Vi fick också reda på att Seattle/Vancouver utslutits för vår del, annars vände alltid Nordpacific-linjens fartyg i nio fall av tio uppe i Vancouverdistriktet.

San Francisco och Stockton

Nästa hamn var San Francisco. Vi fick lots utanför Golden Gate-bron, det var en seglande lotsbåt, en ganska ovanlig syn även på 1950-talet. Vi förtöjde senare vid Pier 26 alldeles utanför Fisherman´s Wharf, där alla fiskebåtar landade sin fångst. Flera restauranger ligger längs gatan där havets läckerheter serveras och utanför restaurangerna kokar man krabbor i stora kittlar, en sevärdhet för turistande och en attraktion för San Francisco.

Jag härstammar och är född på Styrsö, en ö i Göteborgs södra skärgård och där har jag mina rötter. Därifrån kom en man som





Fishermen's Grotto

Chef's Special
Salad Dressing

☆

1½ cups chili sauce
¼ cup celery (ground fine)
¼ cup sour pickles (ground fine)
2 cups mayonnaise
1 teaspoon lemon juice
½ teaspoon Worcestershire sauce
1 teaspoon horseradish

Put all ingredients into bowl. Mix together; until well blended.

This dressing can be used on any seafood salad.

Makes one quart.

Keep in cool place but not in refrigerator. It will keep indefinitely.

På Fishermen´s Grotto i San Francisco kunde man få både mat och recept. Restaurangen firade nyligen 75-årsjubileum.

sedermera emigrerade med sin hustru till Amerika. När de kom till Frisco så blev han efter en tid skeppare på de stora färjorna som trafikerade Golden Gate innan högbron byggdes. Han kallades "Livas Johan" och vi träffades alltid när jag låg i Frisco med någon båt. Jag brukade alltid ha med mig en burk med ärter och fläsk, eftersom han tyckte mycket om denna maträtt, så han blev riktigt glad. Han tyckte naturligtvis också om att få besök från Styrsö. Johan från Styrsö kom och hämtade mig på eftermiddagen och han fick sina ärter med fläsk. Han bodde i Oakland, på andra sidan San Francisco, på en plats som heter Alameda, och vi körde över Bay Bridge hem till honom. Hans fru Sigrid hade gått bort så det blev inte som vanligt. Vi pratade om Styrsö, tiden gick och vid elvatiden på kvällen körde han mig ombord igen. Dessförinnan plockade vi ner några apelsiner från hans orangeträd han hade i sin trädgård, det var skillnad i smaken på hans apelsiner jämfört med de man köpte i affärerna, Johans smakade mycket godare.

Dagen därpå gick vi till Stockton ovanför Frisco en bit upp på Sacramento river. Där lastade vi russin för Rotterdam. Innan avgång diskuterade lotsen med befälhavaren angående bron vi måste gå under, med våra master blev fartyget 32 meter högt och lotsen ville att vi skulle fylla alla våra ballasttankar men var ändå orolig för att det inte skulle gå bra. Jag hade beställt proviant och den anlände i lagom tid innan avgång. Överstyrman hade räknat på djupgåendet, tidvattnet, fartygets höjd och brons höjd ovan vattnet emot gällande vattenstånd. Kapten Janson och lotsen var ganska säkra på att det skulle gå vägen, men för säkerhets skull stängdes bron av innan vi passerade. Farten var lägsta möjliga när vi passerade och många stod på däck för att bevittna händelsen. När båda masterna passerat, applåderade vi och enligt vad lotsen sa, så hade vi i alla fall ett par meter till godo. Vi kom till kaj med bogserbåtars hjälp, med styrbords sida till kaj och russinen började lastas. Förutom russinlasten och lite styckegods var all återstående last avsedd för Honolulu. Vi skulle få natten i Stockton men i den staden gick man inte ut när mörkret infunnit sig, Stockton var en riktig gangsterstad. Mord och överfall var en vanlig företeelse, så det blev att stanna ombord. När russinen inlastats stod vi stand by för avgång. "Fartygets djupgående ligger tillfredsställande", sa lotsen så på utresan behövde man inte stänga av bron. När vi senare passerade Alcatraz fängelseö och gick under Golden Gate-bron och Bar Pilots lämnat oss och önskat lycka till på färden satte vi kurs på Hawaii och Honolulu.

Mot Hawaii

Vår stewardess Ingegärd tyckte att det var skönt att vara utan passagerare. Jag hade en arbetslista med olika jobb och nu passade hon på att storstäda passagerarhytterna i sin egen takt. Även däcksfolket fick specialjobb när vi inte hade några passagerare. Vi hade fint väder hela överresan och två av matroserna höll dagarna i ända på med rostknackning på fördäcket. De använde stora rostknackningsmaskiner som gick med tryckluft och de förde ett öronbedövande ljud. Men jobbet måste göras. Enligt styrmännen skulle det ta ungefär nio dygn över till Hawaiiöarna, så nog fanns det tid till lite extraordinärt arbete.

Jag hade jobb för uppassarna också. De fick storstäda i matsalen och röksalongen. Det rörde sig om ganska stora ytor. Matsalen var utsmyckad i mahogny, på båda långsidorna satt speglar från Orrefors, äkta Persiska mattor förhöjde lyxen för våra passagerare. Vidare var alla passagerarhytter utrustade med badkar, där det fanns rinnande varmt och kallt färskvatten och likaledes varmt och kallt saltvatten – varmvattnet värmt med hjälp av våra motorer och kallvattnet direkt ur havet. Man kan

Här sitter Sven Nilsson vid sitt skrivbord och planerar ännu en överdådig meny. Bild från Sven Nilsson.

se att lyxen och servicen framträdde mer för 50 år sedan än vad den gör idag, ej att förglömma att **Peru** levererades 1937.

Efter ett par dagar i sjön fick vi telegram om vilka lastningsplatser vi skulle anlöpa på Hawaii, nämligen Honolulu, Hilo, Kahului och Nawiliwili. De flesta ombord tyckte det skulle bli spännande att komma till denna fjärran plats som alla hade hört talas om men endast fåtalet hade besökt.

Vi fick en lördag i sjön och jag passade på att ladda filmprojektorn. Jag valde en film med Ester Williams, den blir nog omtyckt tänkte jag, damer i baddräkt passar säkert bland den mansdominerade besättningen inklusive mig själv. Efteråt tyckte alla filmen var bra och jag spelade även repris för våra vaktgående. Dagen därpå började vi närma oss Hawaii, det var söndag och många var lediga. På avstånd syntes Diamantberget vid inloppet till Honolulu. Kapten meddelade, han hade fått telegram att man från agentens sida ville ha ett cocktailparty ombord under hamnuppehållet i Honolulu, så där en 30 gäster – folk från befraktningen, de flesta med sina respektive. Agenten lovade å andra sidan en tur med två bilar till sevärda platser, det var förmodligen för att kapten hade sin fru med sig.

Cocktailparty på båtdäck

Det finns en sed på Hawaii att flickor kommer ombord och delar ut kransar gjorda av orkidéer. Alla i besättningen får inte kransar, det brukar vara begränsat till några stycken. När vi förtöjde den här resan så fick jag en krans av en hawaiiansk skönhet. Jag skulle kasta den i sjön utanför Diamant Head när vi lämnade hamnen. Slänger man kransen så kommer man tillbaka till Hawaii, tar man vara på kransen med de vackra blommorna som kanske de flesta vill göra, ja – då kommer man inte tillbaka någon mer gång.

På morgonen blev det sightseeing som agenten utlovat och två stora amerikanare parkerades på kajen. Kaptens fru skötte om fördelningen av deltagarna, det blev sammanlagt åtta personer som fick följa med. Olika ananasfält besöktes och de hade även turen att få beskåda kaktusen Nattens drottning i full blom. Efter detta bjöd agenten på ett restaurangbesök på Waikiki Beach. Jag fick erbjudande att följa med, men det blev så mycket att göra med cocktailpartyt så jag stod över.

Det beställda cocktailpartyt gick av stapeln med 32 gäster. Jag hade talat med befälhavaren innan och han föreslog att vi skulle använda oss av båtdäcket. Däcksfolket satte upp solsegel på åsarna för eventuellt regn och elektrikern satte upp lite kulörta lampor. Även landgången upplystes med lampor. Uppassarna dukade för långbord och vi ställde fram tilltugg. Jag brukade ge dylika partyn en svensk prägel och det uppskattades alltid av gästerna. Annars var det de obligatoriska blandade oliverna, syltlök och ost på tandpetare. Men vi hade stekt små bitar av revbensspjäll, prinskorvar, köttbullar och Janssons frestelse. Allt detta fordrade assietter och gafflar och en mängd attiraljer ur fartygets servis. Tullen hade varit ombord och öppnat vår försegling av sprit och cigaretter så vi behövde inte köpa något från land. Det visade sig att det blev för mycket att stå i för våra två uppassare och efter samtal med kapten städslade vi två extra man från land, allt för att servicen skulle bli så god som möjligt. Mäklaren hade skaffat en trio som underhöll gästerna med dansmusik vilket uppskattades av deltagarna. En av gästerna kommenterade det hela att: "det blir liksom mer romantiskt att få dansa på ett fartygsdäck." Cocktailpartyt blev uppskattat och gästerna tyckte särskilt mycket om den svenska touchen på förtäringen.

Mrs Kennedy kommer ombord

Vi fick besked av agenten från Grace Line att vi skulle få två passagerare i nästa hamn, Hilo.

Det var en äldre dam, mrs Laura Kennedy och hennes egen doktor som skulle medfölja till Göteborg. Vidare nämndes att det kanske skulle bereda oss vissa problem, Mrs Kennedy var sjuklig och fick inte åka flygplan för sin läkare, därför valde man att färdas per fartyg. Tydligen hade paret Kennedy gjort flera resor med Johnsonlinjens fartyg långt tidigare och på en av dessa resor avled mr Kennedy och begravdes i Visby på Gotland. Mr C.C. Kennedy var som det berättades plantageägare på Hilo och han var på sin tid definitivt inte i avsaknad av dollar.

Efter lossning och lastning avgick vi klockan 18, det tog ungefär 12 timmar till Hilo där Mrs Kennedy skulle embarkera tillsammans med sin läkare. Det var skönt att sova på natten, det hade varit mycket att göra på cocktailpartyt, även kapten var trött när gästerna lämnade fartyget. Vi ankom tidigt på morgonen, lots och bogserbåtar mötte upp och ledsagade oss in i hamn. Vi förtöjde utanför ananasfabriken där man konserverade ananas på burk.

Jag stod vid kajen och tog emot passagerarna och hälsade dem välkomna. Laura

Kennedy var en charmerande dam trots hennes ålder, jag tror hon var 84 år. Hon pratade varmt om Sweden och de resor hon tillsammans med sin man tidigare gjort med Johnsonlinjens fartyg. Läkaren såg ut som en undersåte från Japan och han tog mig lite åt sidan och började prata om "fina flicka in Sweden." Jag nickade och skrattade lite, men fick aldrig något grepp om vad hans avsikt var, men "fina flicka" verkade ha fastnat i hans vokabulär, någon annan fras eller något annat ord på svenska kunde han inte. Jag tänkte att någon måste ha lurat i honom att han skulle säga så, och reflekterade inte mer över det. Väl ombord tog vår stewardess Ingegärd hand om våra nykomlingar. Mrs Kennedy hade enligt biljetten hänvisats till hytt nr 2 och läkaren fick ta hytt nr 5. Vår kapten med fru kom ner och önskade de nyanlända välkomna, och kapten berättade att middagen serverades klockan 18.30. Sedan blev det en välkomstdrink i röksalongen.

Middagen serverades: varma kanapéer som entré, sjötunga Walewska, och som avslutning citronsufflé med sås sabayone. Mrs Kennedy kände sig trött och föredrog att dra sig tillbaka och gick till kojs. Vi avgick under kvällen och kapten beräknade 4 timmar till nästa hamn. När jag vaknade på morgonen var vi redan förtöjda i Kahului. Salongsuppassarna hade fått en ringning på serviceklockan från hytt nr 2. Mrs Kennedy kände sig dålig och undrade om hon kunde få en tallrik välling, varvid jag blev kontaktad angående hennes önskan. Vällingen kokades och jag gick upp till henne, men just när jag skulle gå in i hytten, kom hennes doktor ut. Mrs Kennedy såg faktiskt dålig ut och jag förstod att jag skulle få mata henne. När jag förde upp en sked med välling till hennes mun fick hon uppkastning varvid jag tog det enda jag då hade till hands, nämligen min hand, och noterade då två halvsmälta tabletter i uppkastet. Jag tänkte att det var bäst att prata med kapten om saken. Kapten Janson såg mycket allvarligt på det hela. Jag sade till Ingegärd att hon skulle gå in till vår sjukling, hon behövde kanske hjälp med sin morgontoalett och påklädning. Sedan gick jag och talade med hennes doktor om vad jag funnit i hennes uppkastning: "If you want to come along to Sweden you'll have to be careful with Mrs Kennedy´s medication or the journey might end already in Kahului." Huruvida läkaren tog detta på allvar eller ej kan jag inte säga, men han övergick snabbt till att prata om "fina flicka in Sweden." Under tiden så underrättade kapten Janson rederiets agent om vad som inträffat och meddelade att han inte kunde ta ansvar för mrs Kennedy under den långa resan till Sverige.

Mrs Kennedy lämnar oss

Det tog inte så lång tid att lasta i Kahului och Mrs Kennedy blev hämtad av ambulanspersonal. Hennes personliga doktor föredrog att åka från fartyget i taxi så därför ledsagade jag henne med ambulansen till flygfältet där Mrs Kennedy skulle flyga tillbaka till Hilo och sitt residens utanför staden. Jag underrättade kapten om mitt uppdrag. Mrs Kennedy var mycket glad över mitt sällskap och vid flygfältet sa jag adjö till henne, och tog en taxi tillbaka till fartyget.

Vi avgick Kahului för Nawiliwili och förtöjde på en mycket vacker och palmklädd kaj. Det låg en tvåmastad slätskonare i en lagun ett litet stycke från vår kaj, skutan såg skandinavisk ut. Vi fick ganska snart reda på att det var Elvis Presley med filmteam som bodde på skutan, och de höll på att rekognoscera inför en filminspelning.

Den 10 maj var vi färdiglastade, kylrummen och flera av lastrummen var fyllda med ananas, det mesta i form av konserver. Alla ombord uppskattade besöket på denna exotiska ögrupp, som det inte är alla förunnat att få uppleva. Enligt plan var nästa hamn San Diego där vi skulle lasta pottaska för Landskrona. Efter någon dag i sjön fick vi telegram från mäklaren, om att vi skulle få 3 passagerare med till Sverige, det var svenskar som varit på besök hos släktingar i Californien. Det var egentligen tur att mrs Kennedy fick komma tillbaka till Hilo, så sjuk som hon blev bara över en natt. Den gamla damen kände väl på sig att stunden var nära och ville inget annat än att bli begraven bredvid sin man i Visby. Nu blev det inte så denna gång, i alla fall inte med **Peru.** Genom åren har jag ibland tänkt på henne med en undran hur det gick med henne, om hon begravdes i Visby och om hennes man överhuvudtaget var begraven där.

Mot San Diego

Bara någon dag utanför Hawaii minns jag att vi fick besök av en albatross. Det var en vacker syn att se denna väldiga fågel som timme efter timme följde oss över detta oändliga hav. Jag var uppe på bryggan för att varsko kapten om den ensamma fågeln, och då berättade han att vi hade ungefär 10 dygn till San Diego. Under överresan passade jag på att solbada några timmar varje dag, vi hade badbassängen uppriggad och vädret var strålande.

Jag meddelade i mässarna en dag att jag skulle visa film senare på kvällen. Det var bara till att offra sig och stå i det varma strykrummet. Jag valde *Flottans glada gossar* med Åke Söderblom och Yvonne Lombard. Filmen blev uppskattad och jag lovade att köra en repris dagen därpå för sjövakterna. Kapten ringde och bjöd på grogg efter filmen och efter 4-8 vakten anslöt även överstyrman. Mötet hos kapten och hans fru Inge blev en riktig avkoppling. Nu var det så här, att vår ordinarie chief, "Stygge Simon" kallad, var ledig en resa. Därför hade vi fått en ny chief för denna resa, en som rederiet tagit utifrån, han var inte "johnsare" och i övrigt okänd av befälet. Det första vi talade om var att han aldrig intog sin måltid i salongen, både han och överstyrman var ju hänvisade till denna matsal, men man såg honom aldrig i befälsmässen heller, och då kunde man ju undra var han åt någonstans. Jag passade på att flika in: "Då är ryktet sant, att motoreleven överraskat chiefen när han stod och åt från kallskurefatet i mässen. Vakthavande motorman hade samma natt antecknat i maskinkladden att chiefen stulit prickekorv i manskapsmässen." Jag påpekade också att: "Då är det nog han som stulit städerskans mattpiskare, den är i alla fall borta." En viss munterhet uppstod på grund av mitt budskap angående mattpiskan. Vi skulle längre fram att få stifta ytterligare bekantskap med vår underlige vikarierande chief.

Passagerare från Vara

Resan över Stilla havet gick bra. Den 20 maj fick vi lots utanför San Diego. Efter den genomförda inklareringen fick jag reda på att passagerarna skulle anlända redan samma kväll. Det blev till att ordna med middag för dem. Det visade sig vara ett äldre par samt brodern till mannen, alla hemmahörande i Vara på Västgötaslätten. Det var ingen i sällskapet som behärskade det engelska språket, och jag kommer så väl ihåg när den ene av herrarna yttrade sig om amerikanarna, på varadialekt, uttalande varje utländskt ord som det stavades: "Di kaller ananas för 'pine apple' men dä ä ju inge äpple." Detta tuckte han va könstit!

Vi fick två dagar i San Diego, sedan var vi till sjöss igen. Panama nästa. Under middagen första dagen till sjöss gjorde en av herrarna från Vara ett uttalande: "Nu få en inte slänga i sej för möe om de' bler sjögång för då kommela en å kasta öppet."

Kapten hade räknat med att gå för Panamakanalen men ett telegram från agenten meddelade att vi skulle anlöpa Acajutla i Honduras. Vid ankomsten ankrade vi på redden och lastade några ton honung på fat, då man hade konstaterat att vi hade tomspace lagom för denna lilla last. Det kom ut prålmar med faten och lastningen med våra bommar blev rätt besvärlig. Fartyget rullade märkbart i det höga svallet som kom utifrån havet och in mot grundare vatten nära kusten, där vi ankrat. Vi avgick samma kväll.

På hemväg via Panamakanalen och Curaçao

Alla tyckte det var skönt att vara på hemväg igen. Det blev varmare och varmare ju närmare vi kom Panama. Våra passagerare tillbringade den mesta tiden ute på däck. Efter att motormannen antecknat om snatteriet av prickekorven från mässen i maskinkladden, hamnade mattpiskaren åter på sin vanliga plats. Likaså med 2:e styrmans vigselring, som av någon anledning hittade tillbaka till ägaren. Dagen efter Acajutla-anlöpet stoppade vi babordsmaskinen i några timmar, bränsleventiler skiftades och det innebar lite försening, eftersom farten reducerades betydligt när vi endast gick med styrbordsmotorn. Delfiner uppenbarade sig återigen, och jag gick fram på backen för att se dem på nära håll. Det såg ut som om de tyckte om vårt bogsvall, det var ett fascinerande skådespel att se dessa vackra varelser.

Innan vi kom fram till Panama fick vi en lördag i sjön, den 4 juni, och då var timmerman och hämtade våra kökskniver för slipning. Detta gjordes i den här båten varje lördag och vanligast var också att kockeleven assisterade timmerman med göromålet. Arbetet var inte alltför betungande för timmerman, det var ju lördag, och då kunde han samtidigt passa på att ta sig några styrketårar inne i sitt sjapp. Kockeleven däremot, det var han som vevade slipstenen. Vanligast riggades det hela som så, att timmerman lade en rem runt vinschhjulet ihopkopplad med slipstenen, och sedan sköttes det hela med elektrisk kraft. Men vår timmerman på **Peru** ville ha mänsklig dragkraft för då kunde han under slipandet berätta om sitt tidigare sjömansliv för vår kockelev. Samme kockelev fick veva många varv, för på La Plata-linjen fanns inte glace i färdiga förpackningar att tillgå som i USA. Därför tillagade jag glace på traditionellt vis på La Plata-linjen, med hjälp av en träbalja med isbitar och allt medan kockeleven vevade runt alltsammans, tillsatte jag nödvändiga ingredienser. Därefter locket på, varefter kockeleven satte sig på en lastlucka och vevade i ungefär en halvtimme – och vips så var glacen färdig.

I god tid klargjorde jag den tidigare omnämnda Panamalådan med porslin och bestick för 18 slussgubbar. Kapten och hans fru ville även denna kanalpassage att lunchen skulle avnjutas ute på däck, lika uppskattat av passagerarna denna gång. Menyn bestod av kall skinka med potatissallad till samtliga ombord, vi hade en temperatur på 29 grader, så det passade bra. Passagerarna tyckte Panamakanalen var mycket intressant. De talade om att de for från Göteborg till New York med Svenska Amerika Liniens **Kungsholm** för att sedan ta sig med flyg till San Diego där deras släktingar var bosatta. Besöket hade varat i en månad.

Till middag ville kapten gärna ha fisk, och det är klart att jag uppfyllde hans önskemål. Kokt piggvar med riven pepparrot, hollandaisesås och kokt potatis med citronfromage som avslutning. Besättningen och slussgubbarna fick biffstek med lök och bakad potatis med glace som dessert. Väl ute på Atlanten svepte en kvällsbris från Karibiska havet men det var fortfarande mycket varmt. Vår stewardess Ingegärd som var uppvuxen i Falköping hade mycket att prata om med våra passagerare från Vara, dessa två platser ligger ju inte så långt ifrån varandra, och de samlades ofta på däck för en pratstund.

Min tidigare konditorpraktik kom väl till pass, och jag beslöt mig för att baka wienerbröd så att alla ombord fick smaka nybakat till trekaffet. Dels tyckte jag det var roligt att baka och dels vet jag att det uppskattades av besättningen.

Den 7 juni anlände vi till Willemstad. Broförbindelsen i hamnanloppet var en märklig historia. När bron skulle öppnas skedde det med två motorbåtar som drog hela bron i motsatt håll mot landsidan, det tog lite tid men var mycket praktiskt.

Som vanligt blev vi välkomnade av den Norska kyrkan med nationalsång/flagghälsning. Vi stannade endast för bunkring och avgick samma dag, nästa anhalt Antwerpen med ankomst beräknad till den 20 juni.

Bron var öppnad och vi sade adjö till Curaçao för denna gång. Under tiden inventerade jag vårt silver i salongen inför hemkomsten och kunde konstatera att det försvunnit en hel del. Sockerskålar, gräddkannor och en del bestick saknades, visserligen nysilver, men uppbörden måste ju stämma. Jag talade med Ingegärd om chiefen och hans förmodade kleptomani och bad henne att hon vid städning av hans hytt skulle hålla ett öga på det försvunna silvret.

Tillbaka till Antwerpen

Under överresan loggade vi 15 knop, Biscaya hälsade med bra väder. Efter Engelska kanalen med Dovers vita klippor och en mängd vackra fartyg att beskåda tog vi senare lots vid Vlissingen. Den 20 juni förtöjde vi återigen vid Riverside 20 i Antwerpen. Uppehållet skulle ta några dagar så vi skickade iland en del tvätt, sist vi tvättade var i San Diego. Det blev ju som vanligt lite privat tvätt som "laundry-man" fick ta hand om, även vår chief skickade privat, en civil kostym, skjortor samt underkläder.

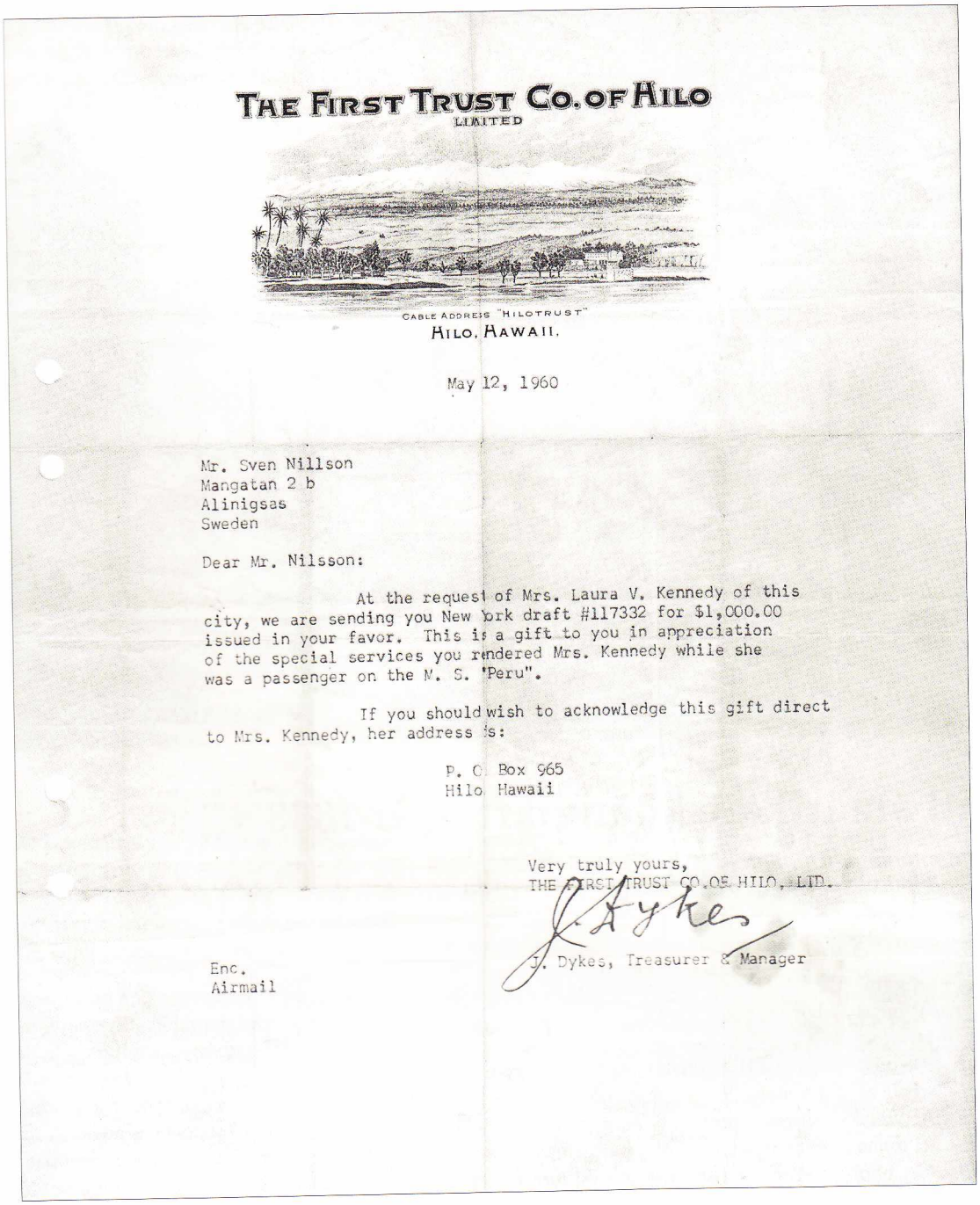
Alla ombord som tillhörde något av befälsförbunden fick ut uniformstillägg varje månad, men ingen fick sin tvätt betald av rederiet. Den enda kategorin som rederiet bestod tvättnotan för, var kockar och servitörer. Jag passade på att handla av skeppshandlaren, bland annat lite färsk rödspätta. Besättningen tyckte det var gott med riktig mjölk igen, vi gjorde visserligen egen mjölk i stålkossan men det blev ju inte riktigt samma sak. På kvällen var vi några stycken som gick iland, det hade liksom blivit en tradition att besöka restaurang "Roter Hot", där vi alltid åt musslor.

Innan vi lämnade Antwerpen så kom tvätten ombord och eftersom chiefens hytt var låst, hängdes hans privata kostym på dörrhandtaget tillsammans med ett paket med skjortor och underkläder som lades på durken vid dörren. Tvättgubben meddelade mig vad han gjort och jag frågade då hur det skulle bli med betalningen. "Det skulle rederiet stå för, hade chiefen meddelat", sa tvättgubben. "Men vad skrev du på fakturan" frågade jag. "Det var bara att öka på antalet lakan och örngott" svarade tvättgubben. Jag nekade därför att skriva på fakturan, och tillsade mannen att skriva en ny som vi skulle behandla vid nästa Antwerpenanlöp, kommande utresa. Jag underrättade även kapten om det som förevarit, det var ju alltid han som attesterade fakturorna. När chiefen kom till sin hytt och såg att kostymen var borta blev han mäkta förgrymmad över att någon hade stulit hans kostym. Jag svarade att; "Du har ju inte betalt för din tvätt så det är kanske tvättgubben som har tagit kostymen med sig och behållit den tills du betalar." Oj, vad chiefen var arg för kostymen!

Stora delar av lasten lossades i Rotterdam, och vi fick tre dagar där. Det var färsk ananas, ananas på burk och hela russinpartiet. De senaste dagarna hade varit arbetsamma: Inventeringar av allehanda slag, reserapporten som behandlats, redovisning för matkostnader, representation och spritredovisningar, besättningens inköp ur fartygets förråd plus räkningar till passagerare. Eftersom allt måste vara klart innan hemkomst till första svenska hamn där en inspektör kom och hämtade pappren så var det givetvis bråda dagar så här i sluttampen av resan.

Åter i Sverige

Vi hade vackert sommarväder när vi passerade Skagen. Efter Rotterdam kancellerades anlöpet till Göteborg, och vi gick i stället till Landskrona. Det var inte populärt, johnsarna brukade nästan alltid gå till Göteborg som första svenska hamn, men denna gång blev det således Landskrona, där vi lossade pottaskan. Vid ankomsten stod "svarta gänget" på kajen och väntade. Under inklareringen talade jag med tullmännen och bad dem undersöka chiefens hytt, och om de eventuellt såg något



THE FIRST TRUST CO. OF HILO
LIMITED

CABLE ADDRESS "HILOTRUST"
HILO, HAWAII.

May 12, 1960

Mr. Sven Nillson
Mangatan 2 b
Alinigsas
Sweden

Dear Mr. Nilsson:

At the request of Mrs. Laura V. Kennedy of this city, we are sending you New York draft #117332 for $1,000.00 issued in your favor. This is a gift to you in appreciation of the special services you rendered Mrs. Kennedy while she was a passenger on the M. S. "Peru".

If you should wish to acknowledge this gift direct to Mrs. Kennedy, her address is:

P. O. Box 965
Hilo Hawaii

Very truly yours,
THE FIRST TRUST CO. OF HILO, LTD.

J. Dykes, Treasurer & Manager

Enc.
Airmail

Ett brev med ett trevligt besked!

som på uppdrag av mrs Kennedy skickat 1 000 US-dollar till mig. Det var svårt att föreställa sig just då, och även idag – tusen dollar! 1960 motsvarade det gott och väl en hel årslön. Gissa om glädjen blev stor. Jag fick en bara kväll i vårt hem – nästa dag fick jag säga adjö och reste till Göteborg för en ny resa, denna gång för La Plata-linjen.

Jag visade brevet för rederiets inspektör och naturligtvis fick jag frågan vad det var för service jag utfört på två dagar som motsvarade dusören jag erhållit. Han var naturligtvis avundsjuk och muttrade någon ohörbar kommentar. Jag svarade: "Jag har egentligen inte gjort någonting", men jag fortsatte: "Inspektören hade säkert behövt göra mycket för att få en sådan gåva." Han lät sig inte imponeras utan blängde på mig och lovade att i fortsättningen skulle mina räkenskaper granskas både en och två gånger. Men det var naturligtvis "klara papper" med pengarna jag erhållit, och resan därpå hade inspektörn glömt vad han sagt, men jag kommer aldrig någonsin glömma dessa tusen dollar jag fick av mrs Laura Kennedy.

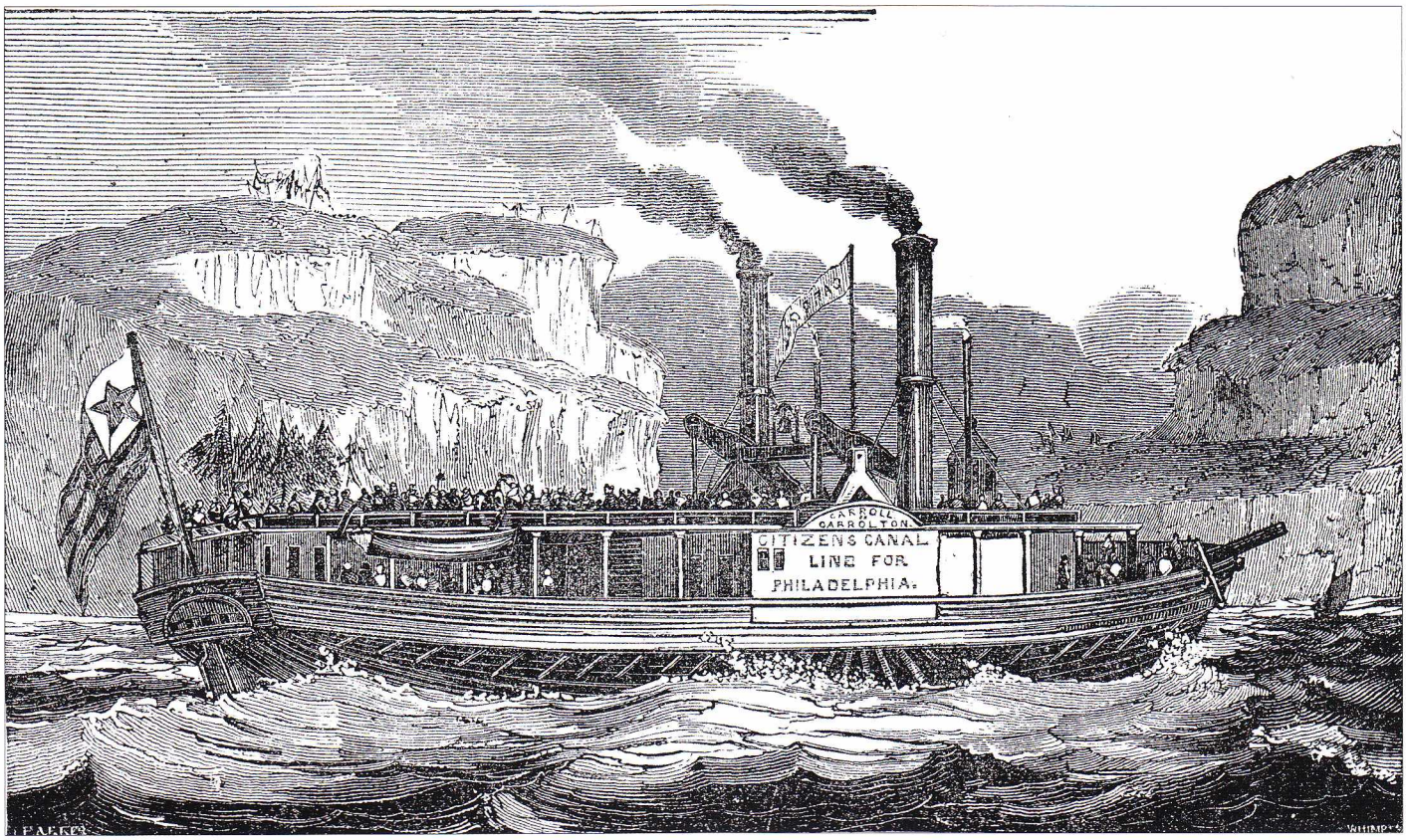
matsilver som tillhörde fartyget, ville jag att de skulle meddela mig. Som väntat så hittade man en hel del matsilver, sockerskålar, gräddskålar med mera undangömt hos chiefen. Vad värre var, en säck kaffe och en låda ägg återfanns i hans badkar, allt härstammande från vår last. Chiefen fick lämna tillbaka allt han undanstuvat. Kapten Janson hade sedan ett samtal med honom inför stängda dörrar. Vår ordinarie chief, "Stygge Simon" kommenterade det hela så här: "Det var inte jag som anställde honom." Våra passagerare tackade för sig och for hem till Vara.

En stor överraskning

Min familj mötte upp i Norrköping, min fru och mina två döttrar – fem och två år gamla – fick följa med runt den svenska kusten. Barnen tyckte det var roligt att vara med pappa, jag var ju så sällan hemma hos familjen. På 1950- och 1960-talen var det inte så många ledigheter som beviljades, själv stod jag i **Peru** i fyra år med endast en resa ledigt. Det blev långa törnar, och så var det väl i alla rederier. När vi kom till Göteborg for vi hem till Alingsås och där vi fick en verklig överraskning. Där låg ett brev från Hawaii. Jag undrade vad det kunde vara och kan man tänka sig, det var från "The First Trust Co. of Hilo",

Slutord

Denna berättelse är, liksom den förra jag skrev för Länspumpen, byggd på mina egna dagboksanteckningar och alla inträffade händelser är autentiska och självupplevda. Många av sjödagarna, de allra flesta faktiskt (om inget utöver det vanliga inträffat), är som bekant mycket lika och dessa liksom fartygets normalrutiner har jag utelämnat. För faktagranskning av materialet har jag vänt mig till Gert-Owe Eriksson, som hjälpt mig med den detaljen. Tack för det!



Ett amerikanskt ångfartyg år 1838

Förmedlat av Gunnar Sillén

Följande artikel hittade jag i en gammal veckotidning som jag ropat in på auktion. Tidningen var *Lördags-Magasinet* som i sitt nummer den 6 oktober 1838 med ett stiligt träsnitt av ångbåten **Carroll of Carrolton** fångade mitt intresse. Artikeln publicerades ju samma år som Carl Jonas Love Almqvist skrev *Det går an* där han skissade upp hur ett modernt jämställt förhållande mellan man och kvinna skulle kunna gestaltas och som bakgrund använde ångbåten **Yngve Frej** – även i verkligheten existerande som det modernaste av alla kommunikationsmedel. Tidningen *Lördags-Magasinet* utgavs 1836–1938 av Lars Johan Hjerta, som för övrigt också gav ut Almqvists *Det går an* 1839.

Om **Yngve Frej** gav en föraning om ett rike efter detta så måste ju läsarna av *Lördags-Magasinet* fått föreställningen att man i Amerika lyckats gestalta flytande himmelriken redan på jorden. Tänk bara: Bibliotek och damsalonger med fortepianon . . .

Av bilden framgår att ångaren **Carroll** tillhörde Citizens Canal Line for Philadelphia. Kanske kan någon berätta mer om fartyget även om det nu är 170 år sedan det förnöjde resande och middagsgäster

Ur *Lördags-Magasinet* no 140 den 6 oktober 1838 s.315f:

Ett amerikanskt ångfartyg

De stora floder och sjöar, som finnas inom Norra Amerikas fasta land, hafva der föranledt bruket af ångfartyg i sådan mängd, att vi knappast kunna föreställa oss möjligheten deraf. Som de i allmänhet icke behöfva byggas för stark sjögång eller ebb och flod, hafva de en plattare botten än andra nationers fartyg, äro sällan mer än 4 à 5 fot djupgående och hafva nästan ingen köl. Det är sålunda icke ovanligt, att deras hastighet kan bringas till nära 4 sjömil i timman. Machineriet är vanligtvis så inrättadt, att de hafva kittlarne anbragte, en vid hvarje sida, rätt framför eller bakom skofvelhjulet, men eldstaden rätt öfver vattnet, hvari askan således utfaller.

Machineriet är äfven på däcket emellan kittlarna. Vår planch visar ett skepp af detta slag, ett ibland de största, vid namn **Carroll of Carrolton**. Det har 158 fots köl och 52 fots timmer öfver allt, med två machiner af stor kraft. I Förenta Staterna finnas likväl flera sednare ångfartyg, som äro ännu större.

Pumprören äro af timmer, som äro 5 till 7 fot i genomskärning och erbjuda på afstånd en förfärlig anblick. Styrmannens plats är i framstammen, vanligtvis inom en afplankning, med kompassen framför sig och åtskilliga klockströngar vid sidan, genom hvilka han meddelar machinisterna befallningar att stanna machinen, sätta den i rörelse, gå tillbaka eller moderera farten. Då hans ögon kunna öfverskåda allt under framfarten eller nära vid skeppets bog, kan han sjelf bedöma allt, och behöfver icke någon särskild utkik; tåg löpa i block och taljor längs sidorna och skansbeklädnaden till roret. Elden underhålles medelst ved, som gifver en raskare och mer utbredd låga än kol; och härtill väljes företrädesvis gran.

På däcket är äfven kaptenens kontor, der han emottager frakter och sköter sina öfriga förrättningar. Der är äfven ett postkontor, hårfrisörstuga, der välluktande saker och andra artiklar för toiletten försäljas, och varma hårtänger finnas alltid i beredskap; icke förgätandes en hytta, der skor och kläder borstas; hvilket allt utföres af snygga och ordentliga arbetare, med hvita förkläden framför sig. En hop hyttor upfylla resten af däckets sidor. Ett sundäck på pelare är vanligtvis inrättadt, under hvilket passagerarne kunna spatsera, skyddade för

regn och solhetta, och ofvanpå detta kan man njuta den friska luften samt beskåda utsigterna under resan. Stolar och bänkar äro öfverallt placerade, och passagerarnes antal på Hudsons- och Delaware-floderna upgå under den starkaste restiden till sju à åtta hundrade personer.

Men kajutorna utvisa en ännu större, mera lysande rikedom och beqvämlighet, ty, emedan intet machineri finnes inunder, är hela skeppets skrof begagnadt till kajutor, sofrum, konversationsrum, bodar, biblioteker, m m. Salongen för karlar är i **Carroll of Carrolton** 120 fot lång. Hela golfvet är belagdt med de finaste brüsselmattor, med soffor, ottomaner och stolar rundt omkring, allt af det elegantaste arbete, bronseradt eller förgyldt, öfverdraget med det vackraste merinos och med broderade putor, m m. Tvänne rader sängkamrar sträcka sig runt omkring kajutans sidor, försedda med linne, filtar, madrasser samt gula damast-omhängen med vackra silkesfransar. Taket är hvitt med förgylda listor. Borden äro af mahogny och kunna lätt åtskiljas i passande, sirliga afdelningar eller slås tillsamman, då de bilda ofantliga matbord om så behöfves. Emellan sängkamrarne äro pelare, som bära förgylda ornamenter, och landtskapsstycken eller speglar upfylla för öfrigt tomheten. I första delen af kajutan är handelsboden, der det säljes vin, likör, brännvin, cigarer, snus, m.m., och i förbindelse med den är ett vackert bibliotek, innehållande enkla och roande berättelser, lefvadsbeskrifningar, noveller, o s v, som utlånas till passagerarne mot en liten afgift. Damernas salong är akterut och står i förbindelse med en annan ofvanpå däcket. Begge äro på det präktigaste upputsade och beklädde med rödt silkedamast, förgylda och bronserade möbler, stora speglar, fortepianor, flera bord och öfriga inrättningar.

Frukost, middag och thé serveras på bestämda tider, och gästerna erinras derom genom ringning med en stor klocka på däcket. Betalningen erlägges antingen genast då man går till bords eller under måltiden. På det hela taget, kunna desa ångfartyg anses såsom flytande värdshus, och många begagna heldre dessa, än värdshusen i land, då fartygen lägga till vid stränderna.

Groteskt fiskefartyg

Krister Bång

EU och svenska myndigheter har beslutat att minska antalet fiskefartyg för att därigenom minska den överfiskning som man tycker föreligger. Därför har ett antal millioner kronor avsatts för att lösa ut de fiskare som vill bli av med sina fartyg och skrota dem. Ett av dessa fartyg var **Grimskär** av Fiskebäck som i januari 2010 fick ekonomiskt stöd för skrotning. Denna ägde också rum hos det kända upphuggningsvarvet Fornæs ApS i Grenå. Därmed var allt väl. Eller?

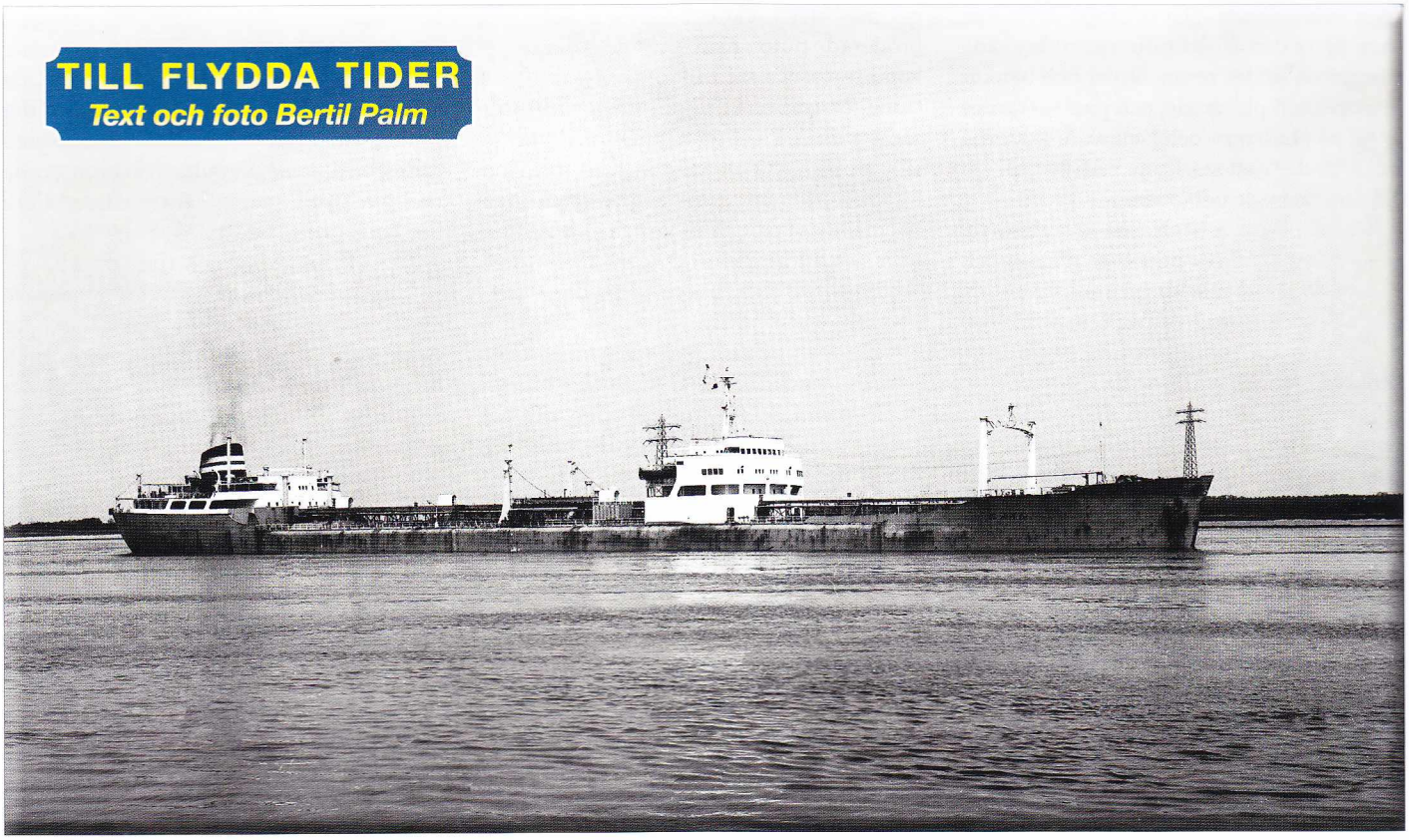
Fiskare har alltid legat ett steg före myndigheterna. Fiskeriverket har en gräns för fiskebåtar vid en längd av tio meter. Båtar med en längd understigande tio meter faller inte inom deras ansvarsområde.

Så ägarna av **Grimskär**, Grahn & Lundberg Ab i Fiskebäck, for till Eyemouth i Skottland och köpte som ersättning till det skrotade fartyget **Otara** (BK 47) av Berwick on Tweed. Detta fartyg är "endast" 9,95 meter långt men har en bredd av hela 4,81 meter och är utrustat med en Daewoomotor på 116 kW. Hon är byggd 2000. Denna båt har nu kommit till Fiskebäck och fiskar ungefär som det tidigare fartyget. Hon heter också **Grimskär** och att hon har fiskenummer GG 1 framgår med all önskvärd tydlighet. För mig ser hela båten ut som ett förskepp. Hon kan ju lätt förlängas med ett antal meter och bli ett skepp om någon skulle komma på den tanken. Jag undrar vad sjömännen på mötande skepp på Nordsjön tänkte när de fick se denna lilla farkost stäva mot Sverige?

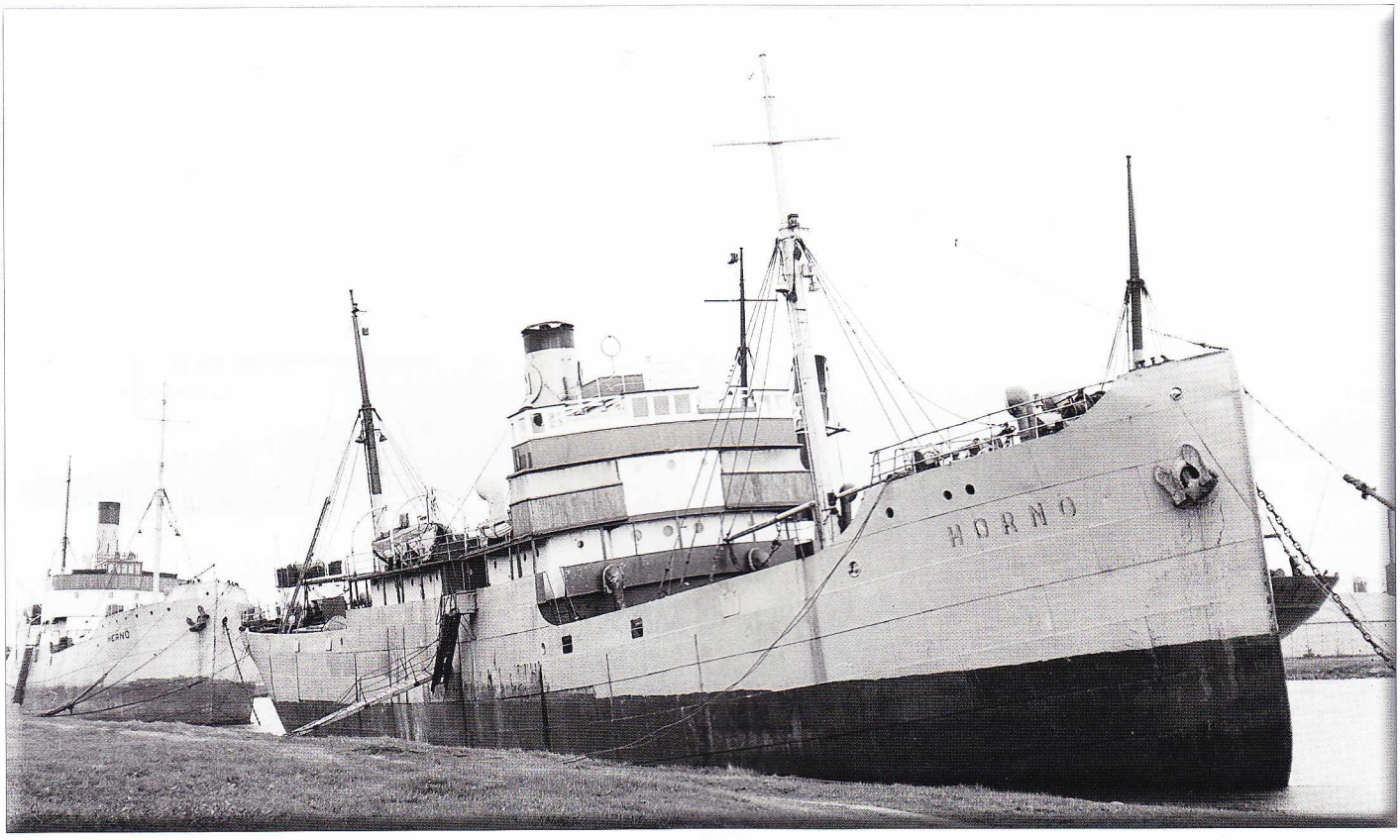
*GG 1 **Grimskär** som ersatt GG 1 **Grimskär** är med sina 9,95 meters längd en säregen skapelse.*

*Tidigare GG 1 **Grimskär** ser riktigt slankt ut i jämförelse med sin efterträdare.*

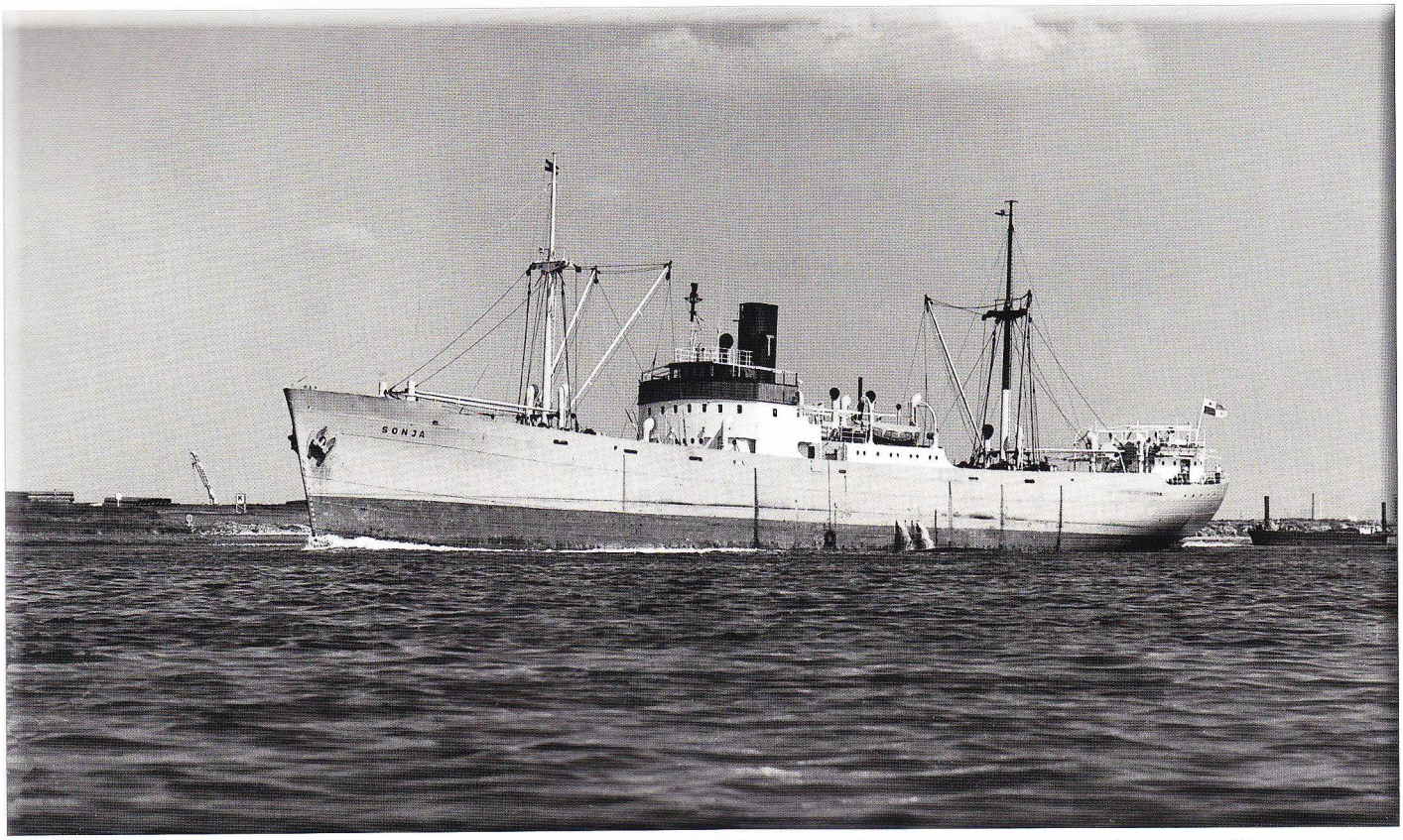
TILL FLYDDA TIDER
Text och foto Bertil Palm



Åländska motortankern ***Sanny*** *anländer Rotterdam den 14 maj 1981. Hon var på 42 730 ton dw och byggd 1960 på Götaverken. Hon levererades som* ***Harry Trapp*** *till Rederi Ab Bifrost i Göteborg. Såldes 1967 för 8,9 miljoner mark till Rederi Ab Sally i Mariehamn, omdöpt till* ***Sanny****. Blev upplagd i Bergen, i februari 1982. Året därpå såld till Kina, dit hon anlände den 5 november till Dalian, för upphuggning. Den granna tankern från Götaverken blev således 23 år gammal. Ett gott betyg för vad svensk varvsindustri kunde åstadkomma.*



Härnösandsångaren ***Hornö*** *ligger upplagd i Landskrona 1959. Hon byggdes i Bergen 1916 som* ***Jomfruland*** *till Stevness & Salvesen i Kragerö, var på 2 400 ton dw. Ny ägare blev 1917 Borch & Sönner i Drammen, samma namn. Såld 1920 till A/S Bugge & Olsen i Larvik, blev* ***Rigel****. Såld 1922 till D/S, A/S Rigel, Christiania, omdöpt till* ***Storöy****. Rederiet övertogs 1924 av E.H. Samuelssen i Oslo. Köpt 1926 av Olsen & Ugelstad, Oslo, omdöpt till* ***Luksefjell****. Såld 1930 till Råå Rederi Ab, Råå, omdöpt till* ***Mauritz****. Blev* ***Hornö*** *1948, då hon köptes av Rederi Ab Norrland i Härnösand. Såld 1960 till Ab Carl Persson & Söner i Ystad för upphuggning.*



Panamaångaren ***Sonja*** *i Rotterdam, som hon lämnar den 7 september 1974. Byggdes 1940 i Helsingborg, för varvets egen räkning, men såldes under utrustningen till Ab Transmarin i samma stad och levererades som* ***Sonja***. *Hon var på 2 990 ton dw. Såldes 1963 till Estoco Shipping Co.Ltd., Monrovia, behöll namnet och fortsatte i trafik för Transmarin. Fick Panamaflagg 1973 och lades upp i april 1975. Såld samma år till North Sea & West Indies S.A., Panama, satt i fart som* ***Captain Antonis***. *Ankom Abidjan sommaren 1978 och lämnades åt sitt öde. Hon sänktes på djupt vatten den 31 juli 1979, då myndigheterna tröttnat på att ha henne liggande övergiven.*

M/s ***Lindvang*** *av Haugesund, fotograferad 1966, var på 2 800 ton dw. Byggd 1943 i San Francisco och levererad som* ***Benjamin Tay*** *till Ministry of War Transport, London, som chartrade henne av USA. Lämnad tillbaka till USA 1946 men upplagd i England, för försäljning. Övertogs av Elder Dempster Lines Ltd, Liverpool, blev* ***Benue***. *Köpt 1952 av Valdemar Skogland, Haugesund, ombyggd till motorfartyg med namnet* ***Angelo***. *Såld 1965 till Alf Lindö i Haugesund, blev* ***Lindvang***. *Köpt 1969 av P. Alexatou, Piraeus, och blev* ***Danaos***. *1974 hette hon* ***Veta*** *och från 1977* ***Agios Fanourios III*** *av Piraeus. Upplagd i juni 1978 i Piraeus, och skrotad där 1980.*

ÅRETS UTGÅVA ÄR HÄR!

290 kr

SVERIGES MARITIMA INDEX 2010

Redaktör: Klara Magnusson

Ett måste för alla båtologer! Maritim uppslagsbok som i text och bild listar svenskflaggade handelsfartyg, svenska hel- eller delägda handelsfartyg under utländsk flagg, fiskefartyg och segelfartyg. I boken finns också reportage, adresser till rederier m m. Årets utgåva av SMI är den 32:e.

1 200 kr

PAKETPRIS PÅ PRAKTVERK

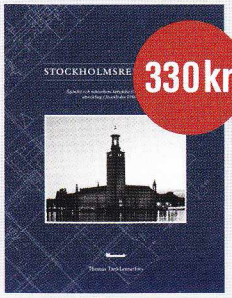
Nu har du möjlighet att köpa praktverken Sveriges Sjökartor och Sveriges Fyrar till unikt paketpris.

Ordinarie pris 2 260 kr

395 kr

FÅGELSÅNG

Succéboken vars första stora upplaga sålde slut på kort tid före jul är nu äntligen tillbaka i begränsad upplaga. I denna unika fågelbok skildras 150 arter i bild, text och ljud.



330 kr

STOCKHOLMSREDERIERNA

Fyra stortankrederier grundades i spillrorna efter Salénskonkursen. Tjugo år senare fanns inget av dem kvar i Sverige. Följ den dramatiska utvecklingen under 1980- och 90-talet.

GRATIS*

VÄRLDENS ÄNDE

Av: Bengt Garsell

Utmed den spanska kusten finns fantastiska fyrplatser. Lättillgängliga och välkända, men också svåråtkomliga utposter på klippor och otillgängliga kuststräckor. Här presenteras de i ord och bild. Limbunden, 152 sidor. Ord. pris 150 kr.

*** Handla för minst 500 kr och du får boken Världens ände GRATIS!**

Erbjudandet gäller t.o.m. 2010-06-15

Välkommen med din beställning!

Se hela sortimentet och beställ via vår hemsida www.breakwater.se, eller genom att sätta in pengar på plusgiro 192366-3 eller bankgiro 463-8417. Ange mottagare, leveransadress och beställd titel. Fraktavgift tillkommer (50 kr inom Sverige, 125 kr inom Europa).

BREAKWATER PUBLISHING

Breakwater Publishing AB, www.breakwater.se, info@breakwater.se, Banehagsgatan 15, 414 51 Göteborg, 031-722 74 81

Horisonten runt

Redaktör Jan Johansson

***Lappland** var ett av två libertyfartyg som hamnade under svensk flagg. Här som ex-ilbaltiska **Caspiana**. Foto från Lars-Inge Olofsson.*

Bilder från läsekretsen

Lennart Pettersson skrev i Länspumpen om *Den statslösa handelsflottan* i en serie 1990–1991. Ångaren **August** fanns beskriven där. Skickar också med ett foto av Broströms libertyfartyg **Lappland** under namnet **Caspiana.**

Lars-Inge Olofsson

Rättelser om paragrafarna

Tankfartyget **Sibris** förlängdes i Karlstad 1971 med 9,00 meter. Tankfartyget **Cortina** ex **Tärnsjö** förlängdes i Karlstad hösten 1971 med 13,68 m. Torrlastfartyget **Gripen** ex **Aspen** förlängdes i Karlstad 1971 med 9,15 meter, helt riktigt, men dödvikten blev1 337 ton. Jag var under denna tid driftchef på varvet och har kvar underlag för dessa fartyg. Till sist tack för en underbar tidning

Lars-Erik Johnson

När det gäller 125 **Svanfjord** har det smugit sig in en felaktighet. Arne Pettersson och Lennart Pettersson var inte bröder.

Arne Pettersson ändrade efternamn till Mengvall och hade rederi i Uddevalla.

Lennart Pettersson hade tillsammans med brodern Åke Pettersson rederi på Bleket. Lennart hade även Tjörns Omnibusstrafik. Lennart och Åke gick skilda vägar när Åkes son Stellan kom in i bilden första halvan av 1960-talet.

För att komplicera bilden hade Arne och Lennart ett visst korsägande i några fartyg såsom **Svanfjord**, **Venia** och **Verona**.

Rolf Johansson

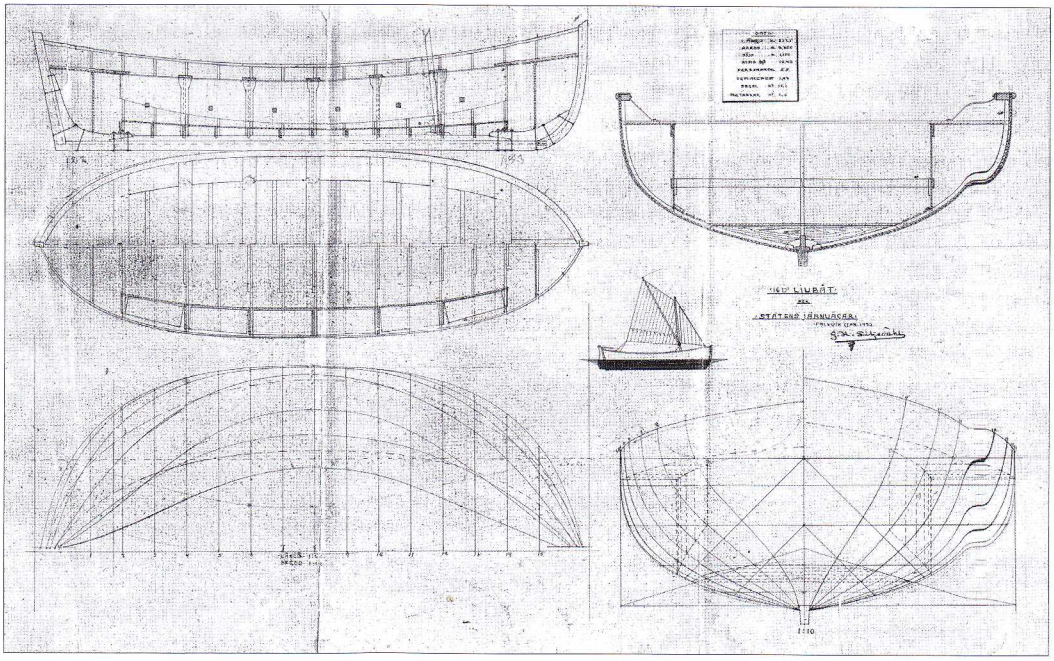
*Vinjettbilden visar Skeppsholmen i Stockholm från **af Chapman** till Östra Brobänken. Foto i mars 2010 av Kaj Standwerth, Norrtälje.*

Mera om Liljedahlska varvet

I förra numret 2010:1 skrev Krister Bång om kursavslutningen på Båtar, fartyg och skepp om min fallstudie om Liljedahlska varvet i Sölvesborg. Där byggdes livbåtar till den i samma nummer avbildade tågfärjan **Gustaf V** och **Drottning Victoria**. (se bif ritning). Ett påpekande angående varvet att det var Helmer Liljedahls söner August och Gustaf som var med och startade varvet.

Det var roligt att se en bild på hamnfärjan **Qvick** som byggdes på Sölvesborgs Varv & Rederi Ab 1937 för priset av 32 670 kr. Hon döptes av min moster Thyra Carlsson, dotter till varvets ägare och direktör Thure Carlsson.

Peter Sjögren



Ritning till livbåtar för Gustav V och Drottning Victoria från Liljedahlska varvet i Sölvesborg.

Bärgningen av Sonja

Jag har tittat i Röda Bolagets bärgningskonvolut, som finns på Landsarkivet på Polstjärnegatan, och hittat följande:

Den 2 oktober 1927 hade ångaren **Sonja** av Karlstad, som var i ballast, och motorseglaren **Regina** av Gravarne, lastad med fodervaror, ankrat i Malö hamn för att få lä under en annalkande storm.

Kl. 21.30 ringde en man från Skalla hamn till Röda Bolaget och meddelade att en galeas som legat till ankars hade råkat i drift i den hårda sydliga vinden. Senare återkom han och meddelade då att hon nu kunde rida upp för ankaret och inte behövde någon hjälp.

Vid tretiden på morgonen ringde en kustuppsyningsman i Skalla hamn till Röda Bolaget och meddelade att ångaren **Sonja** draggat sitt ankare och drivit på land och nu visade "blue lights". Hon låg med stark slagsida mot berget och verkade vara vattenfylld. En motorseglare som legat till ankars i närheten syntes också ha draggat på land.

Röda Bolagets **Fritiof**, som låg på station vid Känsö, avgick mot haveriplatsen och kom fram vid elvatiden. Det blåste då full storm från syd. Malö hamn är skyddad från de flesta riktningar, utom från syd, varför inget arbete kunde göras förrän vinden vridit mot väst, vilket man räknade med skulle ske följande dag.

Den 4 oktober hade vinden vridit mot NV varför bärgningsarbetet på **Sonja** kunde påbörjas. Två motorpumpar fördes över till **Sonjas** last- och maskinrum. När det blev sug genom läckorna kunde dykaren täta åtkomliga skador. När maskinrummet länsats stack man fyr och tog upp ånga varefter två ångpumpar fördes över från **Fritiof** och startades.

På förmiddagen den 5 oktober fördes **Fritiofs** bogserkabel över till **Sonja** och lades runt fartyget i däckshöjd och hängdes upp med kätting. Länspumpning och tätning fortsatte dagen ut.

På morgonen den 6 oktober var allt klart för flottagning. **Fritiof** började draga och efter några kraftiga ryck gled **Sonja** av berghällan. **Sonjas** ankare, som hade schacklats av, togs upp och schacklades fast varefter hon låg för eget ankare medan dykaren förbättrade tätningarna.

När detta arbete var klart överlämnades **Sonja** till sin besättning varefter hon bogserades till Göteborg av **Ragnar**.

Fartyget var assurerat för 70 000 kronor. Rederiet fick ca 50 000 kronor av assuransen för att täcka reparationskostnaderna. I skadat skick beräknades fartyget ha ett marknadsvärde av 9 000 kronor. Någon uppgift om bärgarlön finns inte men man kan spekulera om en storlek av ca 40 % av det bärgade värdet.

När bärgningen av **Sonja** var klar bärgades även **Regina** till ett fast pris av 1 800 kronor. Hon var lastad med sojamjöl, palmolja och palmkärnor och lasten värde uppgick till 10 000 kronor. Fartyget var försäkrat hos Bohusläns Allmänna i Lysekil för 8 000 kronor.

Hälsningar
P.O. Torwaldson

Henrys jakter

Som ett komplement till historiken om fiskebåten **Påven** av Hyppeln i boken Fiskebåtarna och Varven kan jag nämna att hon såldes 1937 till Rickard Andersson, Oxevik, Dragsmark och fick namnet **Valborg**. Hon byggdes om i Fiskebäckskil. Förmodligen fick hon större lastlucka eftersom det nu var fraktfart som gällde. Redan i februari 1938 blev Axel Andersson i Hunnebostrand ägare till jakten som han köpt för 6 000 kronor. Hon finns kvar i samhället 1940. Vidare öden saknas. Hon lastade 60 ton och var utrustad med en Avance på 35 hästkrafter.

Fiskebåten **Thea** (GG 464) av Hönö Klåva byggdes 1911 i Norge för B. Andersson och G. Gustavsson. Hon var kravellbyggd 14,22×5,86×2,36 m. Brutto 34,38 och netto 17,80. I december 1934 såldes hon av Berg & Johansson, Hönö till Harry och Charles Ödman i Göteborg och fick i februari 1935 en större lastlucka och större rum för manskap. Nytt netto 15,05. Hon sattes nu in i fraktfart. Även 1937 byggdes hon om, nu vid Källvikens Varv. Nytt netto 18,50. 1941/1942 ägdes hon av Einar Bryngelsson på Hönö återigen ombyggd vid Källvikens Varv där däcket höjts och hon fått en ny lastlucka o s v. Nytt netto 17,93. År 1944 står Carl Martin Bryngelsson som ägare. År 1946 inköptes hon för 4 000 kronor av Erenius och Bernhard Karlsson i Gravarne och döptes om till **Billy**. Dödvikten angavs då till 65 ton och nettot till 19,73. År 1949 såldes hon till Axel Stenberg i Ljugarn på Gotland.

Den bifogade bilden är en delförstoring av ett vykort från Göteborgs hamn som visar jakten **Alice** (LL 23) från Gravarne med en rejäl däckslast. Jakten byggdes i Risör i Norge på kravell för A. Olsson i Önnered med måtten 12,94×5,12×2,12 m. Brutto 22,67, netto 12,49. 1916 noterades att hon var utrustad med en Idealmotor på 20 hk. År 1923 såldes hon till Klas Andersson i Gravarne och fick fiskenummer LL 23. 1926 såldes hon till T Mattsson på Klädesholmen och fick i november 1927 nya ägare inom orten. Hon fanns kvar 1930 men därefter saknas uppgifter.

Henry Jansson

*Jakten **Alice** av Gravarne LL 23 i Göteborgs fiskhamn. Delförstoring av vykort.*

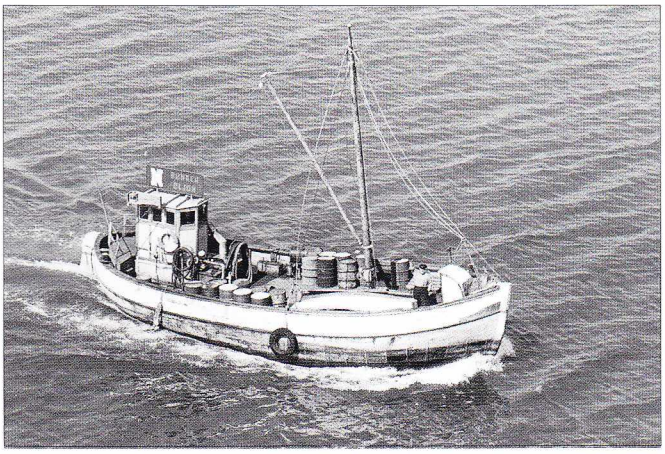
Arne fiskar än

Min far, Arne Konradsson, Skärhamn lät tillsammans med sin far bygga en fiskebåt i Skredsvik 1939 som fick namnet **Arne**. Denna båt såldes 1959 till Fiskebäck och fick namnet **Särö** och efter en del försäljningar hamnade båten 1975 på Åland som SF509 **Kungshamn** hos Tryggve Åberg på Fiskö. Eftersom båten varit kär för oss har vi genom åren haft en del kontakt med Tryggve. Den gamla fiskebåten såldes 2007 till Henry Eriksson på ön Lökholm där hon fortfarande fiskar med sitt nya namn **Labbskär** (FIN-194-T).

Göte Konradsson

***Kungshamn** till vänster och **Arizona** i vintervila 1986. Foto från Tryggve Åberg, Fiskö.*

***Kungshamn** vid avfärd från Fiskö 2007. Köparen Henry Eriksson t h och Tryggve Åberg. Foto från Tryggve Åberg.*



Vad heter bunkerbåten?

Bifogar ett foto på en bunkerbåt. Men vilken? Kan det vara **Freja**, senare **Nynäs VII** (6778) eller **Siken** senare **Nynäs IX** (7307) eller fanns det ytterligare någon bunkerbåt från Nynäs i Göteborgs skärgård i slutet av 1950-talet? Bilden är ett flygfoto av Bernt Fyrlund.

Henry Jansson

Stoppdag för nästa Horisonten Runt är den 15 juli 2010

Apropå en dramatisk nordsjöbärgning

På sidan 5 längst upp till vänster i förra numret står: "kommer regn före vind, tag storseglet in". Detta är fel. Det ska vara: "kommer regn före vind tag röjlarna in".

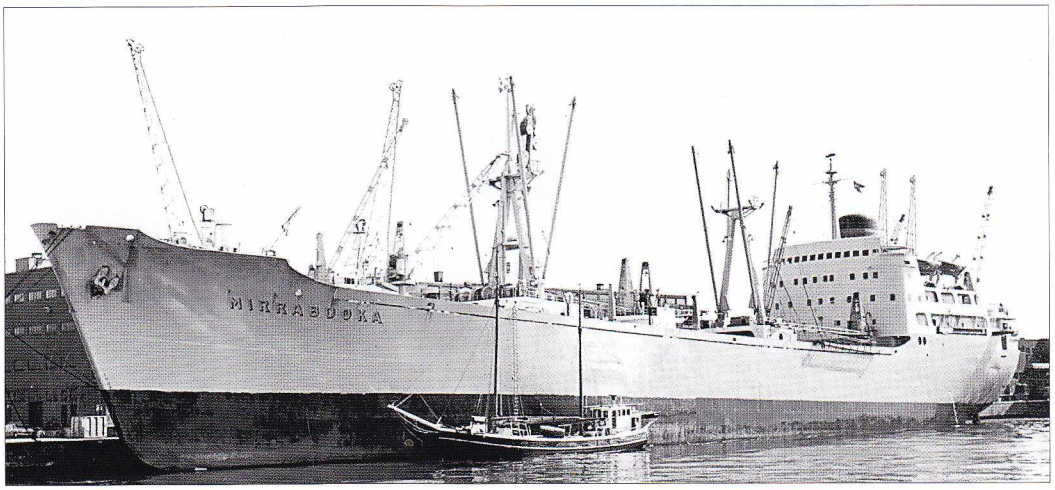
Bosse Berntsson, Furusund

Vilken skuta?

Vilken är den lilla skutan som ligger vid **Mirrabookas** sida? Vi ankom in till Europa från en resa tur och retur till Nya Zeeland.

Efter Göteborg gick vi en liten kustresa, bilden togs första dagarna av augusti i Köpenhamn, och den lilla skutan förtöjde vid vår sida för att bunkra oss. Är lite osäker om det var bunkring.

T.L. (337)



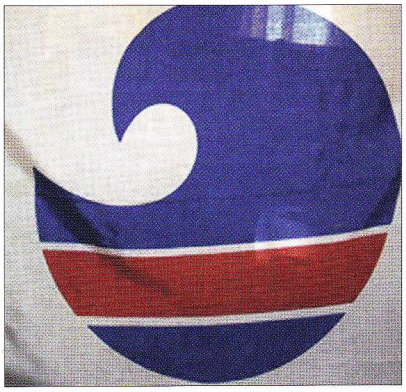
*Vilken är skutan som ligger långsides **Mirrabooka** i Köpenhamn?*

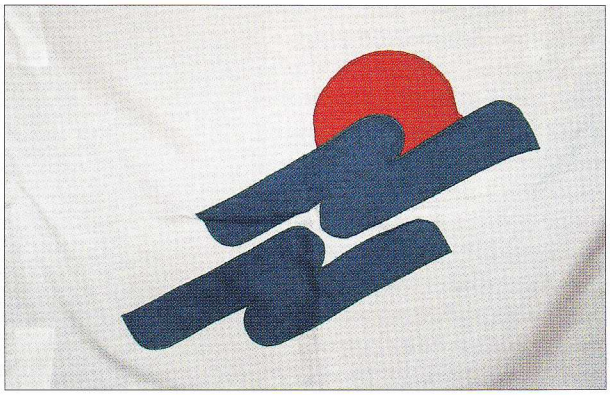
Okända rederiflaggor

Vi har fått några rederiflaggor till sjöfartsmuseet i Degerhamn. Två av dem kan vi inte identifiera

Kan Länspumpens kunniga läsare hjälpa oss?

Med vänliga hälsningar
Birger Hagman





Okänd var Dina

I LP 2009:3 fanns ett foto av en klinkbyggd ex-trålare, taget i Oxelösund av Sven Olof Sjöstrand. Detta är **Dina** af Solvik (12146) hemmahörande i Norrköping. Hon byggdes som GG 421 **Bröderna** av Rörö på Kvarnholmens varv i Marstrand 1910. Fick senare hemorter på Hönö och i Böda där namnet ändrades till **Svanö**. Därefter lustfartyg, först med namnet **Flinta** och sedan, 2005, som **Dina**.

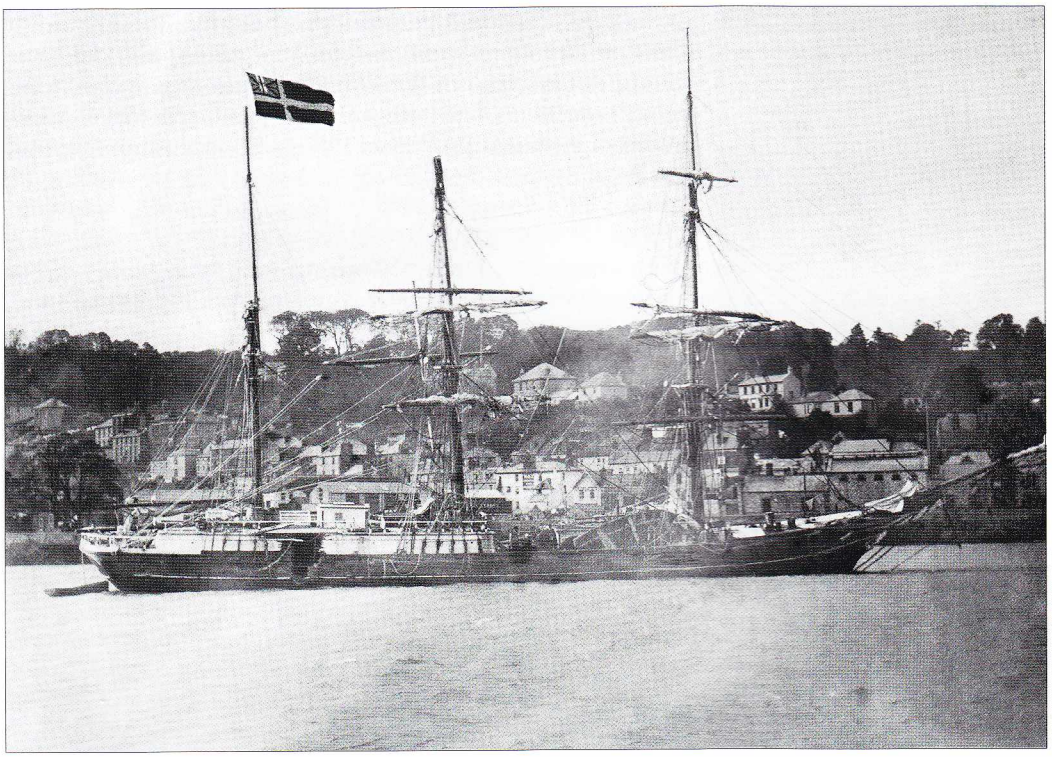
Jan Johansson

Vilket fartyg kan detta vara? Foto Per Lycke i Grisslehamn den 25 maj 2008. Texten på styrhytten är 19:e Hålet.

Gammal fråga med ny aktualitet

I Länspumpen 1987:4 hade Olle Renck ven fråga gällande vilket fartyg han hade fotografera i Karlsborg den 21 april 1987. När jag letade i senare nummer av Länspumpen hittade jag inget svar. När jag jämförde Olles bild med det fartyg jag själv fotograferat i Grisslehamn den 25 maj 2008 är det samma flytetyg. I aktern kan man med viss fantasi läsa **Sälen - ...sborg**. Kan Länspumpens läsare hjälpa med detta fartygs historia?

Per Lycke



*Ett barkskepp med en konstig skada i sidan, Kan det vara **Ejdern**? Foto från familjen Nilsson.*

Släkten Ruth

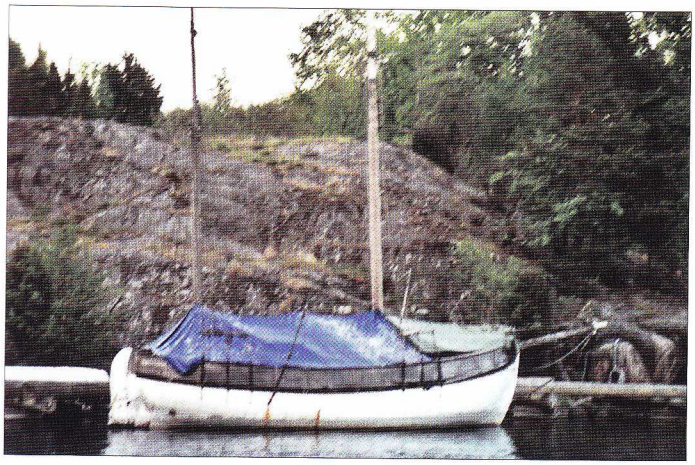
Min hustru Cecilias morfar, sjökapten C.O. Ruth, seglade för Lefflers rederi i Göteborg. Vi efterlyser närmare uppgifter om hans verksamhet eftersom vi vet mycket lite om hans liv till sjöss. Han omkom nämligen kort efter giftermålet med Cecilias mormor 1899. Men vi har ett fotografi av ett barkskepp, som han skall ha varit befälhavare för och då råkat ut för en kollision till sjöss. Fotot visar en kraftig skada i sidan, liksom skador på riggen. På baksidan har Cecilias mormor gjort en anteckning som följer: "Med trälast från Sydamerika blev Sveriges dåvarande största barkskepp påseglat i Atlanten och som kapten C.O. Ruth avböjde all hjälp av tillskyndande ångare ankom fartyget efter fjorton dagars kryssning till Englands kust och ansågs av alla som en enastående sjömansbragd."

Av en bevarad kopiebok framgår att C.O. Ruth 1885–96 var befälhavare på barken **Ejdern**, som tillhörde August Leffler & Son.

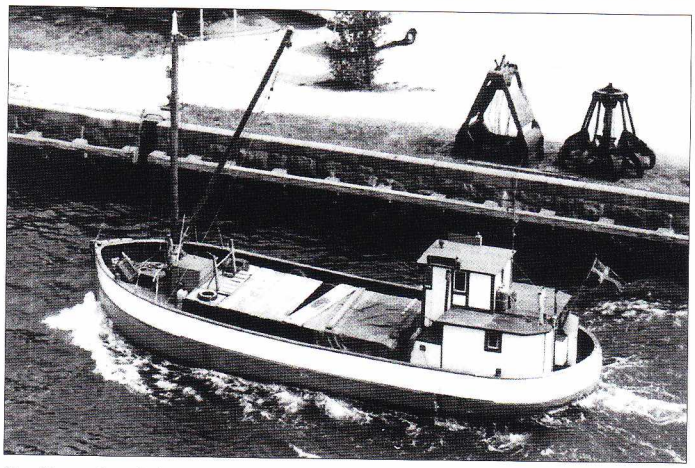
Vi undrar nu om någon i läsekretsen kan vägleda oss till närmare kunskaper om C.O. Ruth och hans förehavanden i Lefflers tjänst.

Cecilia och Nils Nilsson

DE OKÄNDAS BILDKAVALKAD

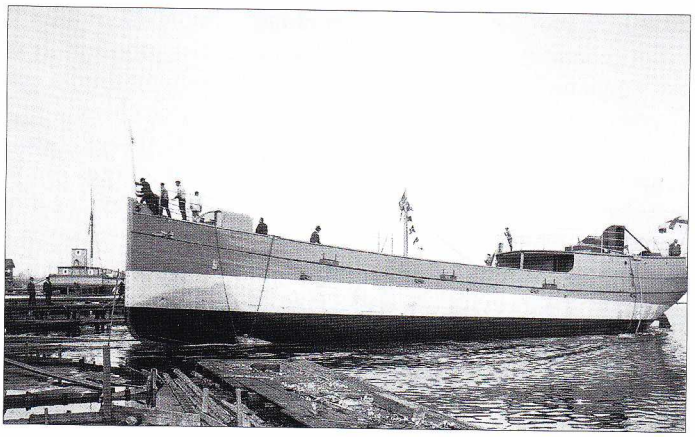


En okänd ex-trålare i Uvmars hamn. Foto Sven Olof Sjöstrand den 21 maj 2008.



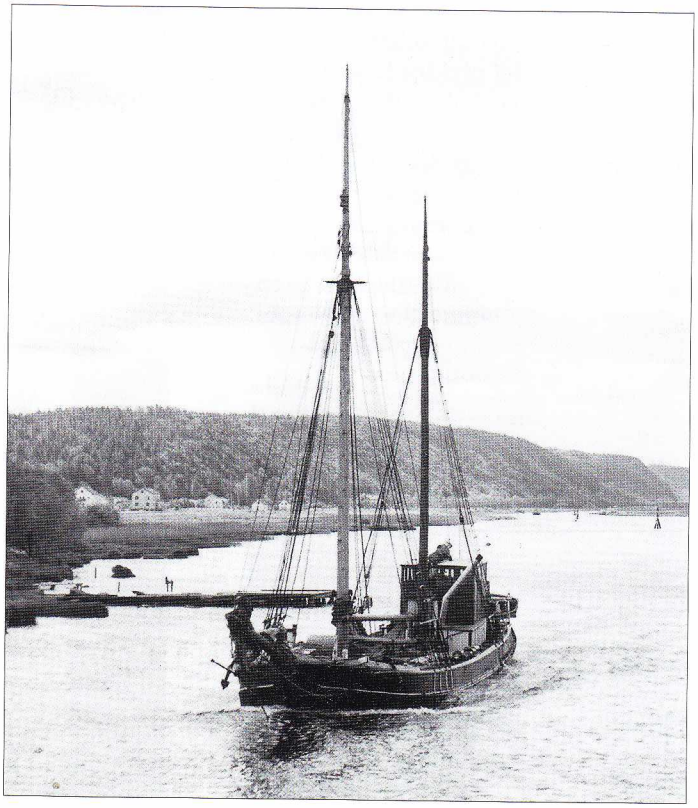
En liten okänd fraktare insänd av Tore Olsson. Foto Olle Renck i Stockholmstrakten.

*Vem kan berätta om **Emilie af Björkö** undrar Sven Olof Sjöstrand. Foto i Västervik den 6 maj 2009.*



Ett okänt nybygge går i sjön. Vem och vad undrar Tore Olsson.

Ett originalvykort (beskuret) med en finsk (?) tremastskonare. Men vilken och var är bilden tagen undrar Tore Olsson.



Finns det någon som känner igen denna galeas? Foto Curt S Ohlsson, troligen i slutet av 1940-talet. I Klubb Maritims samling, Göteborg.

Böcker på frivakten

Lennart Bornmalm

Bohusfiskare på Shetland och Swedish Kirk
Sven H. Gullman
Illustrerad, 134 sidor, inbunden
Förlag Båtdokgruppen, Skärhamn
ISBN 978-91-87360-50-3
Pris 200 kronor exklusive porto vid beställning från Båtdokgruppen, Skärhamn tel 0304-67 40 30; e-post info@batdok.com

Med denna bok tar författaren oss med på bohuslänskt storsjöfiske efter långa. Detta fiske har en lång och ärorik historia i Bohuslän och bedrevs huvudsakligen av fiskare från det s k storfiskeområdet, vilket geografiskt sträcker sig från Dyrön och Rönnäng i söder till Gullholmen och Grundsund i norr. Under drygt 100 år bedrev bohuslänska fiskare backefiske efter långa i vattnen kring Shetlandsöarna och detta hade stor betydelse såväl ekonomiskt som socialt för befolkningen i landskapet. Storbackefisket efter långa är det äldsta utomskärsfisket i Bohuslän. Det upphörde 1992 då LL 158 Sandö från Grundsund gjorde sin sista resa till bankarna kring Shetlandsöarna. Så sent som 1968 var det ca 25 fiskebåtar från Bohuslän som fiskade långa utanför Shetlandsöarna och på bankarna kring Rockall, St Kilda och Flannan Islands väster om Hebriderna. Fångsterna minskade successivt samtidigt som kuststaterna i området utvidgade sina territorialgränser, vilket bidrog till att antalet svenska utövare av detta fiske minskade år för år. Slutligen var det enbart LL 158 Sandö kvar. All lutfisk som numera konsumeras i Sverige importeras från Norge.

Även om författaren, som är bördig från Grundsund, inte gör anspråk på att ge en heltäckande bild om detta bohuslänska storsjöfiske har han ändå lyckats ge en intressant och allmänbildande inblick i detta fiske och de sociala och ekonomiska betingelser många bohuslänska fiskare och deras familjer levde under från 1800-talet senare del och stora delar av 1900-talet. Förutom själva fisket har religionen och kyrkan starkt präglat den bohuslänska kustbygden, vilket bidrog till en önskan om en egen kyrka med präst i de utländska hamnar som frekvent besöktes. Fiskarkyrkan i Baltasound på ön Unst, på norra Shetland var den första fiskarkyrkan som etablerades i utlandet. Tillika med sjömankyrkorna kom denna och senare fiskarkyrkor att utgöra en viktig social samlingspunkt och ett läsrum under vistelsen i hamn.

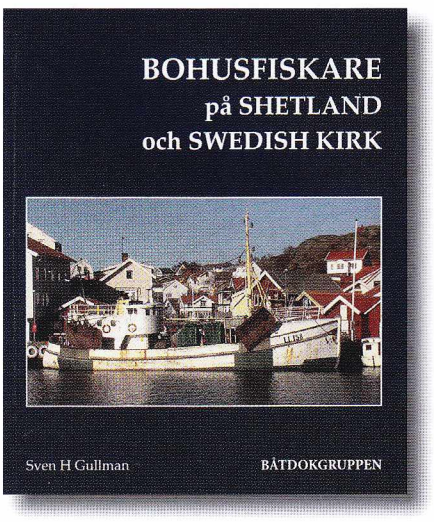
Kort sagt är det en intressant skildring som delges om detta storsjöfiske och dess framgångar och umbäranden för att förse svenskarna med den traditionella lutfisken.

Trampa Däck – Berättelser från de sju haven
Gunder Andersson & Lena S. Karlsson (red)
Illustrerad med tuschteckningar, 259 sidor, häftad
Förlag Bokanjärna Spencer Unlimited, Stockholm, 2009.
ISBN 978-91-633-4896-9
Pris 200 kronor vid beställning från Förlaget Spencer Unlimited, Stockholm. Tel 08-411 10 29; e-post spencer,unlimited@comhem.se.

Under senare delen av förra året presenterades denna bok som är en antologi med korta noveller från sjölivet författade av tidigare aktiva sjömän med olika befattningar som idag är aktiva författare. Flera av dem är Klubb Maritimmedlemmar sedan många år och har en lång sjömansbana bakom sig. Exempel på medverkande författare är Ove Allansson, Sten Bexell, Göran C-O Claesson, Torbjörn Dalnäs, Jörn Hammarstrand, Georg I. Hindersson, Bengt Hubendick, Reidar Jönsson, Helge Olsson, John E. Persson m fl. Novellerna är generellt lättlästa och många gånger medryckande och ger en stunds roande förströelse samtidigt som läsaren får en viss insyn i sjömanslivets ständiga skiftningar. Det är uppenbart att sjömanslivet är fyllt av händelser och variationer som ger minnen för livet. Därför har många sjömän mycket att berätta; allt från dramatik genom snabba väderväxlingar med kraftiga stormar och/eller oroligheter från krig med fara för livet till exotiska miljöer och spännande möten med andra kulturer. Det är kanske inte så underligt att många sjömän kännetecknas som en skrivglad yrkeskategori genom sina många gånger mustiga berättelser.

Från livbåt till flytande palats
Göran C-O Claesson
Sparsamt illustrerad, 439 sidor, inbunden
Förlag Instant Book, Stockholm, 2009
ISBN 978-91-85671-57-1
Pris 320 kronor vid bokorder@brevet.se eller via tel 08-754 86 17.

Det första kapitlet baseras på huvudpersonen sjökapten Carl-Otto Claessons



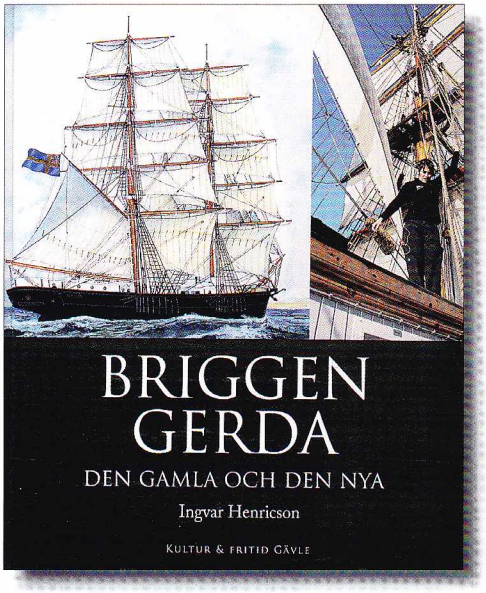
väl nedtecknade minnen från sin idylliska barndom på Bohus-Malmön och dramatiska ungdomstid som ung sjöman under bl a första världskriget, då han seglade ombord i svenska och norska fartyg som utsattes för bombardemang, sprängningar och gick på minor. Han lyckades rädda sig på ett mer eller mindre mirakelmässigt sätt med livbåt eller livflotte. Detta kapitel utgör knappt halva boken och de övriga kapitlen är skrivna av Claessons son, som också står som författare av boken. De senare bygger på intervjuer med fadern, personer som arbetat under honom till sjöss eller på annat sätt kände honom och arkivmaterial. Händelsförloppet är intressant och särskilt i det första kapitlet, där läsaren kommer nära inpå berättaren och inte minst de olika miljöer han målande återger. År 1923 började Carl-Otto Claesson som styrman i Svenska Amerika Linien i vilken han kom att segla under olika befattningar och relativt snart avancera till befälhavare. Detta rederi hade den senaste tekniska utrustningen, de kända passagerarna och de välsituerade kryssningsdeltagarna. I denna miljö kom sjökapten Claesson att vara verksam under några decennier – men det var inte bara en dans på rosor – utan bl a ett andra världskrig som kom att påverka vardagen med utväxlingar av sårade och sjuka krigsfångar tillika civila internerade runt om i världen. Claesson tjänstgjorde ombord i Drottningholm under krigsåren där möten med spännanden celebriteter snabbt växlas till påfrestande händelser med tragedier bland såväl besättning som passagerare. Boken är underhållande och lättläst och belyser på ett intressant sätt sjölivet utifrån olika aspekter under den del av 1900-talet då svensk sjöfart hade sin glansperiod. Bifogat finns en CD-skiva som kompletterar innehållet med material som inte ingår i boken såsom bilder, dokument etc.

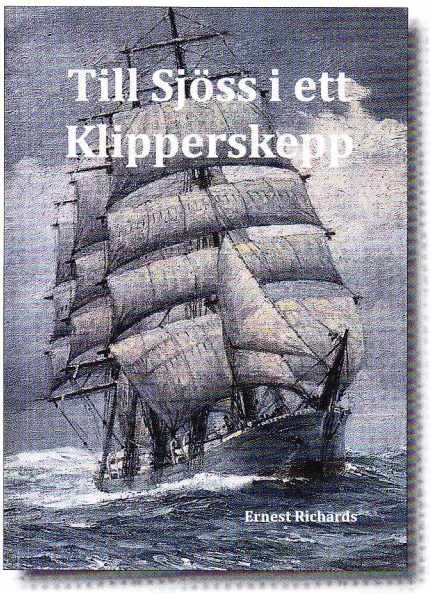
Briggen Gerda – Den Gamla och den Nya
Ingvar Henricsson
Rikt illustrerad, inbunden, 132 sidor
Förlag Kultur & Fritid, Gävle
ISBN 978-91-976922-7-4
Boken kan beställas direkt från förlaget i Gävle! E-postadress: ??

Klubb Maritimmedlemmen Ingvar Henricsson i Gävle har skrivit en fin bok om den kända och omtyckta briggen **Gerda**, som var en symbol för segelsjöfartens storhetstid. Berättelsen inleds med en resumé om briggen **Gerda**, följt av ett kapitel om tillblivelsen och byggandet av nya **Gerda** i ord och bild. Därefter följer en intressant kronologisk historik om gamla **Gerda** som presenteras utifrån de olika hemmahamnar hon hade under årens lopp. Gamla briggen **Gerda** byggdes vid Brodins varv i Gävle och sjösattes den 28 oktober 1868 och gavs namn efter skepparen Johan Thorbjörnssons dotter Gerda. Hemmahamn var Mollösund på västra Orust. Berättelsen är detaljerad utan att för den skull vara tråkig, snarare tvärtom och berikar läsningen så att deltagandet blir såväl stimulerade som intressant. Det är inte förutan att jag imponeras över det omfattande researcharbete författaren uppenbarligen gjort inför skrivandet av denna bok. Läsaren får på ett inlevelsefullt sätt följa med briggen **Gerdas** resor genom alla år samtidigt som man i samband med dessa delges både spännande och intressanta upplysningar längs vägen. Det är ett stort nöje att bläddra i boken och bildmaterialet kompletterar texten på informativt och trevligt sätt som förhöjer läsningen. Bilagorna som avslutar den långa resan ger en summering av briggen **Gerdas** resor med datum och hamnar som besöktes samt laster år för år mellan 1869 och 1930. Slutligen är den grafiska formgivningen tilltalade och bildmaterialet är generellt bra och illustrativt, men återgivningen av svartvita bilder kunde dock ha varit betydligt bättre. Boken rekommenderas!

Till Sjöss i ett Klipperskepp
Ernest Richards
Översättning och förord Bengt Hubendick
Häftad, 162 sidor
Förlag Bengt Hubendick, Saltsjöbaden
ISBN 978-91-633-5286-7
Pris 95 kronor exkl porto vid köp från Bengt Hubendick, e-post bengt@hubendick.com.

Föreliggande bok är intressant och medryckande att läsa och handlar om den engelske sjökaptenen Ernest Richards livfulla berättelse om sin tid ombord i fullriggaren **Glenrogan**, då han som befälselev i slutet av 1880-talet seglade med henne från England till Chile runt Kap Horn och åter. Berättelsen ger en insiktsfull bild om livet och arbetet ombord på ett klipperskepp på 1880-talet. Det är en personlig reseberättelse och återgivningen är detaljrik om olika arbetsuppgifter, segelmanövrar, oroliga vedermödor tillika glädjeämnen. Första kapitlet inleds med en detaljerad bild om klargörandet av fartyget inför avfärd på floden Tyne, där besättningen och maten ombord beskrivs detaljerat och när bogserbåten kommer för att dra fartyget från kaj. Därefter fortlöper reseskildringen av såväl besättningen ombord som olika händelser längs den långa seglatsen till Chile varvat med egna kontemplativa betraktelser. Skildringen är spännande och ger inte minst för en seglings- och sjöfartsintresserad personen en god inblick från en gången epok i sjöfartens historia. Det är en intressant berättelse som ger en stunds förströelse och avkopplande läsning utifrån en dåtida befälselevs synvinkel.





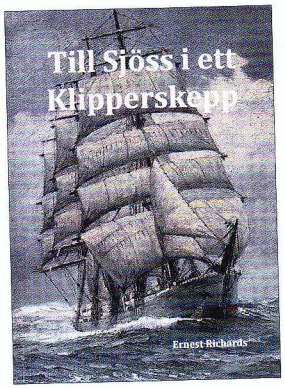
KURS I SKANNING!

Under hösten 2010 kommer Lennart Ramsvik att ha en kurs i hur man skannar bilder och negativ. Du som är intresserad: Anmäl Dig till Lennart redan nu så återkommer vi med detaljer när det närmar sig.
Kursen förläggs på tisdagar i Kajutan och går över flera gånger.
Intresseanmälan sker till lennart.ramsvik@telia.com.

Ny utställning i Kajutan

Utställningen visar almanackor från rederier och varv från 1929 till 1965. Här kan man följa tidens reklammakare hur de utformat reklamen under flera decennier och jämföra hur det är idag.
Almanackorna kommer från Bertil Söderbergs samling.

Till salu
Jag har ett flertal nummer från 2003 till 2008 av Norsk Maritim Tidskrift, som är illustrerad i färg. Pris 25 kr per nummer. Rune Fors, Görvik 625, 830 70 Hammerdal
Tel 0644-60031



Beställ nu !

Till Sjöss i ett Klipperskepp
Ernest Richards
Översättning: Bengt Hubendick

Sjökapten Ernest Richards berättar livfullt om sin tid i fullriggaren Glenrogan. Han seglade som femtonårig befälselev ut från England, runt Kap Horn till Chile och åter till Europa 188 –1889.
Hans skildring ger en inträngande bild av liv och arbete ombord. Vidare berättar han om olika arbetsuppgifter, segelmanövrar, otroliga vedermödor men också glädjeämnen.
Hans skildring utgör ett värdefullt dokument från en gången epok i sjöfartens historia. Varje seglings- eller sjöfartsintresserad person har mycket att hämta i denna bok.
Rabatt vid beställning av flertal.

Pris 80 kr plus porto

Bengt Hubendick, Sjökullens väg 9, 133 35 Saltsjöbaden, tel 08-717 67 65, epost bengt@hubendick.com

FOTOARKIVET • Klubb Maritim-Göteborg • Offert 48

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!

Åke Olofssons negativsamling i KM-Gbg, skutor

Anna Christina	S:t Anna	171
Anna–Stina	Kalmar	7905
Daniel	Lidköping	2821
Dollar	Edshultshall	6490
Erni	Degerhamn	7627
Freja	Degerhamn	5918
Gottfrid	Byxelkrok	3773
Haabet	Djupekås	6252
Heda	Sölvesborg	7776
Helga	Karlshamn	4927
Inga-Britt	Skillinge	7438
Karin	Degerhamn	8050
Kronan	Loftahammar	1446
Lisa	Bergkvara	6988
Marie	Bleket	6016
Ostkust	Halmstad	8096
Sjötransport (m/s)	Oxelösund	2502
Svanen	Edshultshall	7116
Svartö	Kalmar	4089

Klubb Maritim-Göteborg

Arkö	Norrköping	9919
Baltica	Visby	10009
Carita	Lysekil	9920
Comet	Stockevik	10074
Edit	Helsingborg	9944
Hoburgen	Visby	9942
Norsklint	Slite	10035
Polar Reefer	Mölle	10028
Tanto (Förliser)	Malmö	10015

Bertil Palms negativsamling

Bromalm	Göteborg	8751
Diana	Köpenhamn	------
Hornö	Härnösand	7691
Lindvang	Haugesund	------
Sanny	Mariehamn	10078
Sonja	Panama	8443
Zanet (Ekensbergsb.)	Piraeus	------
Örnen	Brantevik	7833

Färgfoton

Konung Gustaf V	Trelleborg	5103
Siba Geru	Bari	10468
Venus Del Mar	Montevideo	10258
Wilhelmina	Piraeus	9940

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

Namn .....

Adress .....

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

Sista beställninsdag är 30 juni 2010
därefter leverans inom 6–10 veckor

LÄNSPUMPEN
Box 2156, SE-433 02 SÄVEDALEN, Sverige
krister.bang@comhem.se

Mycket av det Marina Kulturarvet går över gränserna och Norge och Sverige har haft mycket utbyte på den maritima sidan genom åren. I Göteborg ger Klubb Maritims avdelning där sedan snart 40 år ut Tidningen Länspumpen som beskriver den maritima historien med ord, inte med långa listor. Vi tror att denna form av sjöfartskriverier har stort intresse även för norrmän och vi har därför nöjet att överlämna detta provexemplar av vårt senaste nummer.

ERBJUDANDE

Om Du vill prenumerera på Länspumpen för 2010 och 2011 (två år) erbjuder vi Dig att göra detta för endast 450 NOK för båda åren tillsammans. Ordinarie pris är 600 NOK. Vill Du bara prenumerera för 2010 är priset 300 NOK.
Vi har redan många norrmän i vår läsekrets. Vi har ett mycket bra samarbete som vi hoppas kunna utveckla ännu mer.
Länspumpen kommer ut fyra gånger om året. I mars, maj, september och november. Vår upplaga är för närvarande 2500 ex. Varje nummer består av 64 sidor.

Om Du vill prenumerera sker det lättast genom att sända pengar i konvolut till oss. Vi bekräftar mottagande helst genom mail, annars med brev. Bifoga detta papper ifyllt med adressuppgifter så sköter vi om resten. Välkommen som prenumerant.

Krister Bång
huvudredaktör

Namn.....

Adress.....

Postadress (postnummer och by).....

Mailadress.....