LÄNSPUMPEN

60:-

KLUBB MARITIM
GÖTEBORG

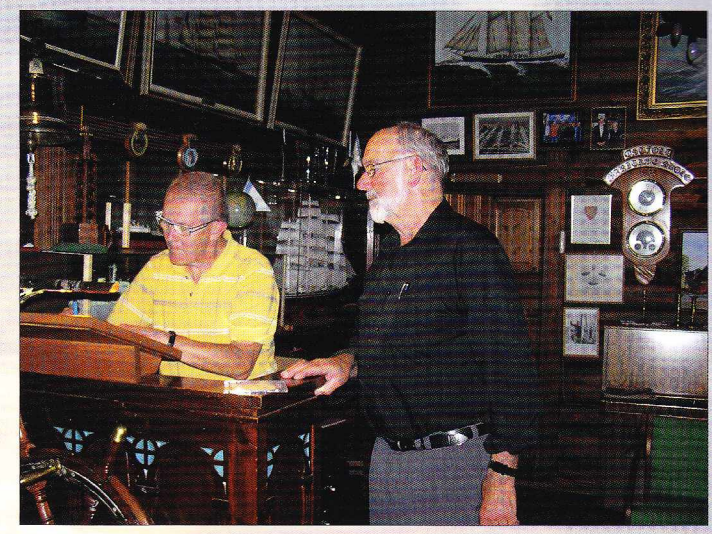
2011:4

Öppet hav

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

Den 1 september i år var Länspumpens redaktion inbjuden av Fredrikstad Sjömannsforening i Norge för att presentera tidningen vid deras upptaktsmöte för hösten. Bertil Söderberg och jag själv for dit och möttes av en mycket vänlig och välkomnande atmosfär. Till mötet hade 50 medlemmar kommit och anledningen till vi blivit inbjudna var att flera medlemmar prenumererade på Länspumpen och gärna ville träffa männen bakom Pumpen. Det kändes mycket trevligt för oss att komma till Norge, för vi har mycket inom sjöfarten gemensamt.

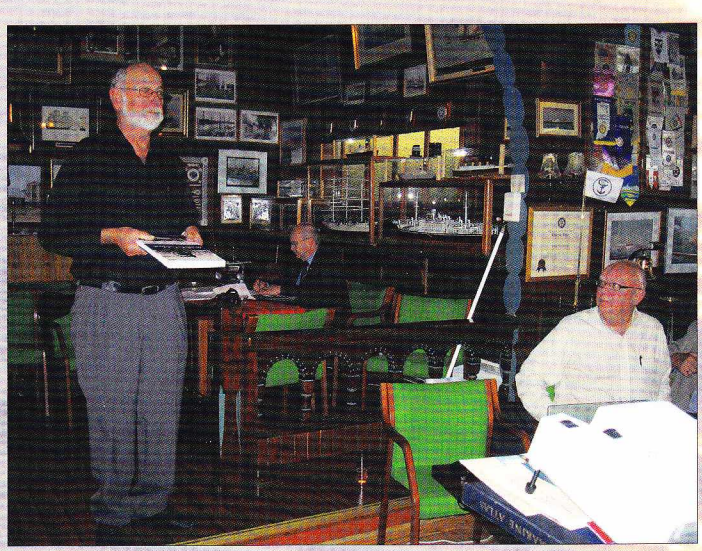
Krister Bång



Bertil skriver under överinseende av ordförande Odd Langsholt.

Som klubblokal hade Fredrikstad Sjömannsforening köpt den katolska kyrkan S:t Birgitta som man byggt om till klubblokal. Tala om Sjömanskyrka!

Vy över den rikt dekorerade möteslokalen.



Som tack för vårt framträdande fick vi var sin bok om sjöfarten på Fredrikstad. Krister (t h) lyssnar noga.

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

Årgång 39. Nummer 162 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 0706–76 40 08, e-post eric.hallberg@cob.lu.se
Jan Johansson tel 031–12 26 14, e-post hamburgsundsfrakt@telia.com
Bertil Söderberg tel 031–45 91 98, e-post: bsg.soderberg@telia.com

Redaktionens postadress:
Länspumpen, Box 2156, 433 02 SÄVEDALEN

Årsavgift för Länspumpen 2012: 250 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 mars 2012

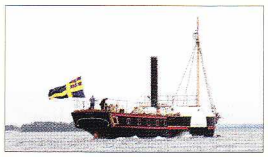
Redaktionellt

Med nummer 2012:1 går vi pumpskötare in på Länspumpens 40:e årgång. Det har varit en lång seglats med många utmaningar i farlederna. Ny teknik har vi snabbt anammat då det gällt att investera i bra underhåll för att hålla skutan LP i bästa form. Vi har aldrig velat bli akterseglade och därför har vi mangrant ställt upp vid länspumpen och gått våra vakter i både stiltje och storm. Att hålla skutan i trim ger god fart framåt så lasten snabbt kan nå sina godsmottagare i ett gott skick.

Gods behövs för att fylla rummen i skutan, så tveka inte att använda vårt rederi för att transportera ditt gods. Det gäller även det minsta gods som små artiklar/frågor eller större artiklar. Vår befraktningsavdelning hjälper dig gärna!

Framöver kommer några i besättningen att trappa ner sitt arbete ombord. Då behövs nya pumpskötare som mönstrar på och deltar i framtidens seglatser. Är Du intresserad? Kontakta rederikontoret och fråga efter huvudredaren eller någon annan av besättningsmedlemmarna, så ordnar vi att du kan komma till oss och vara med på ett möte där vi visar hur vi driver rederiet. Adressen finner du på härovan.

Redaktörerna



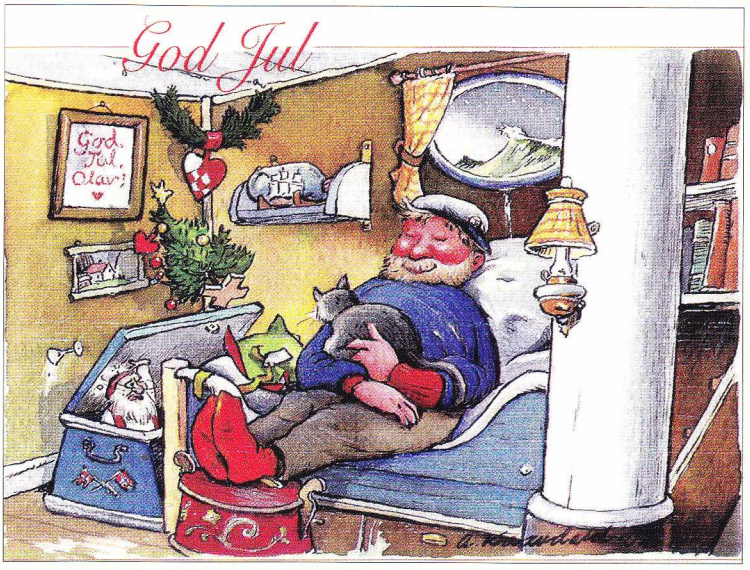
Fiolhjulångaren ***Eric Nordevall II*** *under gång mellan Trosa och Södertälje på hennes Eriksgata till Stockholm. Foto Per Hilding.*

Innehållsförteckning (urval)

Nedslag Luleå 4
Krister Bång
Trafiken i Kristinehamns hamn i oktober 1928 10
Eric Hallberg
Med Bergensfjord till Nya världen 14
Jens Möller
Mitt liv till sjöss åren 1948 – 1958 16
Erik Sahlgren
Människor jag mött i mitt arbete 25
Olle Gustafsson
Rekonstruktionsobjektet Eric Nordevall, del 2 26
Lennart Bornmalm/Bosse Lagerqvist
Bogsering Lissabon–Göteborg av EMV 666 och 668 38
Bernt Säfström
Hjälmare Docka 44
Krister Bång
Pride of Telemark upphuggen 48
Rickard Sahlsten
Horisonten Runt 56
Redaktör Jan Johansson
Böcker på Frivakten 62
Redaktör Lennart Bornmalm

Stoppdag för nästa nummer är den 31 januari 2012

En julhälsningen från oss redaktörer som arbetar vid länspumpen för att hålla skutan LP läns så hon kan segla fram till läsekretsen utan vatten i kölen.



*Känns hon igen? Numera heter hon **BBB** men gick under många år i Göteborgs hamn med varvsarbetare mellan Eriksberg och Majnabbe.*

Nedslag Luleå

Krister Bång

Ofta när man håller på med båtologi ägnar man sig åt sådant som har hänt för länge sedan. I sammanhanget kanske man glömmer bort att för länge sedan om några år är idag. För att ta pulsen på dagens sjöfart beslutade jag mig för att åka till Luleå för att se vad staden har att erbjuda den sjöfartsintresserade.

När jag har tänkt på Luleå har det ofta varit som en industristad med damm av malm och kol. Nu fick jag anledning att revidera denna uppfattning.

Jag tog flyget tidigt på morgonen till Stockholm och blev serverad en fri frukost med juice, bröd, pålägg, müsli, youghurt och kaffe. Det var gott och man hade nästan bara svalt den sista kaffeslurken när vi efter 45 minuter var framme. Där, på Arlanda, var det bara att och sätta sig i nästa plan och vad serverades där? Jo, en ny frukost identiskt med den första. SAS månar verkligen om sina kunder.

Vi anlände till Kallax halv tio och jag satte mig på flygbussen.

– Och vart skall Du, undrade busschauffören.

– Stadshotellet, meddelade jag.

– Då stannar jag där.

Kan man få ett bättre bemötande? Dagen var solig med vissa moln vid horisonten. Efter att ha installerat mig på hotellet gick jag ner till Norra hamn. I Norrbotten slösar man inte med ändelser i bestämd form i onödan.

Det första jag fick syn på var en restaurangpråm som hette B B B, vilket skulle uttydas som Bistro, Bar, Brygga. Och visst kände jag igen den. Det var ju gamla **Smögenbåden** som låg i Kungshamn 1998 och som jag inte sett sedan dess. Hon är identisk med en färja, **E M V**, som i många år transporterade varvsarbetare över Göta älv mellan Eriksberg och Majnabbe.

Under högsäsong, det vill säga juli, är det en ruljans av sällan skådat slag. Förutom den gamla färjan hade man också lagt ut pråmar vid sidan där gäster kunde sitta. Det sades att man serverade upp till tusen måltider varje dag. Hur mycket öl som gick åt till det var det ingen som med bestämdhet visste.

Jag hade bestämt träff med Christer Josefsson i Josefssons Rederi Ab klockan 13.40 i Södra hamn. Han driver den lilla passagerarbåten **Stella Marina** i trafik mellan Luleå och Klubbviken 40 minuters resa ut i skärgården. Det har han gjort i 39 år nu. Linjen är subventionerad av skattemedel.

Stella Marina är en intressant båt. Hon byggdes redan 1949 av Gustafsson &

Andersson på Lidingö, en föregångare till dagens Boghammars Marin. På grund av diverse komplikationer kom fartyget inte i fart förrän 1953 då hon sattes in på olika rutter runt Stockholm. 1960 såldes hon upp till Luleå för första gången men återvände 1970 söderut och till Södertälje där hon användes som badbåt. I mars 1972 inköptes hon av Josefssons och har sedan dess gått i trafik på Klubbviken.

Klubbviken Havsbad är ett av Nordkalottens finaste havsbad med utsökta badmöjligheter. Här finns en trivsam och populär sommarrestaurang vilket gör att trafiken hit ut är livlig. Under högsäsong gör **Stella Marina** sex dubbelturer om dagen.

Christer Josefsson har en genuin sjöfartsbakgrund. Både farfar och far hade bogserbåtar som bland annat sysselsattes med timmerbogsering. Och det blev även

***Stella Marina** har verkat i Luleå Skärgård i nästan 50 år. Nu i bättre skick än någonsin.*

Christer Josefsson har drivit trafiken sedan 1972, men nu har den överlåtits på Condor Shipping Ab.

ta 30 passagerare. Men hon passade inte riktigt in i trafiken och var inte bra i sjön.

– Sista tiden använde vi henne mest som fiskebåt efter sik och löja.

Stella Marina är dock i toppskick. 2007 byggdes hon om rejält och fick bland annat bogpropeller och nytt elsystem. Samtidigt byttes motorn mot en Volvo D6 på 310 hästkrafter som ger henne en fart på 20 knop.

– Jag har fyllt 65 år nu, meddelar Christer, och jag börjar umgås med tanken på att dra mig tillbaka. Men det finns säkert andra som kan ta över efter mig.

Efter pratstunden med Christer var det bara till att använda apostlahästarna i en kvart för att ta sig till Norra hamn. Där hade jag bokat tid med Laponia Rederi Ab och dess företrädare, paret Johan Söderholm och Ulrika Kommes. De tog över verksamheten 2010 efter det att Johans far, Kalle Söderholm, bestämt sig för att gå i land och avnjuta somrarna

Christer uppfostrad med.

1969 köpte han sin första båt, **Sjötaxi**, som han använde att köra i hamnen och skärgården med passagerare och inte minst klarerare.

I samband med att Stålverk 80 skulle byggas behövde farleden till Luleå muddras. Det var stora arbeten och för att serva alla dem som arbetade med detta köptes ytterligare en båt. Köpet av **Sophia Albertina** (nuvarande **Atterbom**) var sånär klart men affären kom aldrig till stånd. I stället inköptes Kreugers lustjakt **Diana** och sattes in i trafiken. Efter att dessa muddringsarbeten var klara blev det mest charter.

– Det var en mysig båt, minns Christer. Hon fanns kvar inom rederiet till 1999 då hon såldes till en privatperson.

Mellan 1981 och 1998 hade rederiet också en mindre båt, **Skade**, i trafik. Hon kunde

*Kalle Söderholm hade bogserbåtar innan han började med passagerarfartyg. Lilla **Ane** var den äldsta bogserbåten i kommersiell trafik när Kalle använde den.*

***Laponia** passar perfekt för kryssningarna runt Luleå.*

*Salongen i **Laponia** ser inbjudande ut.*

från landbacken.

Även Kalle har sina rötter från bogserbåtarna. Han hade under 1970- och 1980-talen bogserbåten **Ane**, som då var den äldsta i Sverige verksamma bogserbåten. Hon var byggd redan 1867 i Motala som passagerarbåten **Kalmarsund No 1**. Sedan fick hon en brokig historia med trafik på Fryken och efter norrlandskusten. När Kalle köpte båten i maj 1973 bar hon namnet **Nestor**. Nu blev namnet **Ane**. Nestor var en av Homeros omtalad urgammal kung under antiken. Ane var en sveakonung som offrade 9 av sina 10 söner för att få ett långt liv. Han blev 200 år. Kalle sålde båten 1981 och ett år senare förliste hon, 115 år gammal.

År 1984 började Kalle Söderholm med turisttrafik. Då inköptes **Bellman 2** från Stockholm Sightseeing och fick namnet **Sandskär**, och sattes in i turisttrafik i Haparanda och Kalix skärgårdar. Båten byggdes om från att vara ren transportbåt till en båt med serveringsmöjligheter. Arbetet utfördes på Seskarö, där Kalle bodde och där han hade ett eget varv. Yrkesfiskarna i området blev samarbetspartners för turisttrafiken.

När **Mysing** 1990 blev till salu inköptes hon och döptes om till **Laponia af Seskarö**. Hon byggdes om direkt med nytt kök och ny bar. Året därpå förlängdes hon i Docksta med 2,5 meter vilket bland annat medförde att soldäcket blev större. Båten sattes in i trafik mellan Luleå och Kemi med taxfree-försäljning ombord.

1993 flyttades verksamheten till Luleå med ett helt nytt koncept med en blandning av charter, dagsturer till olika öar, kvällsturer med underhållning och reguljära turer under högsäsong. Detta koncept gäller fortfarande.

– I alla våra kryssningar ingår mat, slår Ulrika fast. På morgonen frukost, sedan lunch, middag eller vickning beroende på när man åker. All mat görs ombord. Laponiabrödet är speciellt eftertraktat.

Nytt för 2011 är kryssningarna från Kalix. Då går **Laponia** från Luleå 07.30 på en frukostkryssning till Kalix. Därefter blir det en fyratimmars lunchkryssning . Tidig afton går fartyget från Kalix på räkfrossa. Klockan 22 avslutas programmet med en midnattskryssning med vickning tillbaka till Luleå dit man kommer 02.00. En välmatad dag.

Laponia är känd för sin fina räkfrossa. Fullt nästan jämt. Jag fick följa med ut i skärgården och hade förmånen att få vara i styrhytten. Där var besättningen för dagen förstärkt med Johan och Ulrikas son Alfred, 2,5 år, som med van hand tutade tre gånger vid avgång. Därefter beställde han in en räkmacka, som just denna kväll mest liknade en ostsmörgås.

För att öka mervärdet vid besöken i skärgården tog Ulrika i vintras initiativ till utbildning av speciella skärgårdsguider. Under året har sex sådana guider fått sin utbildning på gymnasiet.

Laponia Rederi Ab är det enda rederiet i Luleå som bedriver sin verksamhet utan några skattesubventioner.

När vi kommit runt udden vid Norra hamn och närmade oss Bergnäsbron, kunde man på babordssidan se det område där Luleå Varv en gång hade legat. Under relativt modern tid byggdes det vägverksfärjor här men även det lilla sandtransportfartyget **Sandön** (1965) numera **Jehander 2**.

Nu ligger Dykab Ab på samma tomt. Detta företag startades 1967 och är unikt för svenska förhållanden. Man har utvecklat utrustning och metoder för arktisk dykning under extrema förhållanden. När den stora stålverksrushen drog igång i mitten av 1970-talet hade förtaget totalansvar för dykeriarbetena åt de stora europeiska mudderföretag som utförde de gigantiska mudderarbetena och sandtransportera samt hamnbygget vid koksverket i Luleå.

I slutet av 1970-talet fick Dykab en förfrågan från Neptunbolaget om modern anläggningsteknik gick att nyttja för bärgning av sjunkna fartyg. Detta resulterade i ett stort bärgningsprojekt i den västindiska övärlden samt uppdrag på den så kallade

Nästan alla isbrytarna låg hemma i sin sommarhamn Luleå. Bara ***Oden*** *saknades. Här ligger* ***Ymer****, ett kraftpaket från 1977.*

Ryssdockan som slet sig i hårt väder utanför Murmansk. Dykab medverkade även i de förberedande arbetena med bärgningen av oljeplattformen **Alexander Kielland**.

Företaget har idag en mycket bred bas och håller bland annat också på med kajförstärkningar. Bolaget förfogar över flera pråmar och arbetsfartyg varav ett, **Dykab I**, var involverat i förstärkningen av kajen i Södra hamn.

Efter att ha passerat Bergnäsbron kommer man ut på Bottenviken som är en del av Lule älv. Och här ligger de i en lång rad, isbrytarna. Jag räknar till fyra. **Frej**, **Atle**, **Ymer** och **Ale**. Alla väntar de på att det skall bli vinter så att de kan göra nytta. **Oden** är inte hemma. Hon är på forskningsuppdrag i polartrakterna. Transportstyrelsen har bestämt att hon i vinter skall vara i hemmavattnen för att bryta is. Forskarna rasar. Man har investerat miljoner kronor i utrustning som man inte kan få nytta av.

– **Oden** är perfekt för polarisarna, men att bryta is i Bottenhavet duger hon inte till, säger Johan. Hon är helt enkelt inte byggd för den sortens is och i stället för att bryta is sätter hon sig fast själv.

Efter att ha tittat på isbrytarna kommer vi förbi nästa hamn. Här ligger bogserbåtarna, som redas av kommunägda Luleå Bogserbåts Ab. Störst är **Viscaria** som byggdes i Kolvereid i Norge 2000. De andra båda, **Victoria** och **Valkyria** är byggda av ÅSI-Verken i Åmål.

Luleå hamn har ungefär 400 anlöp per år. Man importerar omkring 2 miljoner

Viscaria *är den största i Luleås bogserbåtsflotta.*

Snabba ***Kungsholm*** *kan ta Dig ut på virvlande tur i Luleå skärgård.*

svårt att se att Norrbottens första storindustri låg här. Där anlades 1871 ett stort sågverk med sju ramar, Altappens ångsåg. Valet av plats berodde på att man hade tre veckors längre skeppningssäsong och att konkurrensen om timret här var lägre än i andra älvdalar. Det byggdes upp en hel stad här ute i havsbandet. Som mest bodde här 800 personer.

År 1876 beslutade man också att bygga ett valsverk på Altappen eftersom man kunde exportera produkterna direkt från hamnen.

Men som så ofta på den tiden gick det upp i rök. 1890 brann både såg och valsverk. Ångsågen byggdes upp igen i något mindre omfattning men 1908 brann sågen, brädgården och alla bostäder upp. Därefter upphörde den industriella verksamheten på ön.

Om man i stället tittar på babordssidan finner man ett fiskeläge, Lövskär. Jag

ton kol varje år. Det mesta kommer från Australien. Vi passerar **Navios Orbiter**, ett något slitet japanbyggt bulkfartyg på 76 000 ton dw.

Johan pekar ut var Stålverk 80 skulle ha legat. Här finns nu egentligen ingenting mer än en stor skorsten som spyr ut ånga.

Varje år skeppas det ut ungefär 5 miljoner ton järnmalm från hamnen. Det finns stora förhoppningar att denna siffra skall stiga kraftigt. Just nu ligger finska **Hesperia** och lastar.

Strax därpå delar sig älven och vi får ön Altappen på styrbordssidan. Idag är det

Th: LÅ 39 ***Elsa*** *av Luleå håller till i Lövskärs fiskehamn.*

Nedan: Bogserbåten ***Edit*** *är numera lustfartyg. Byggd redan 1914 men i mycket gott skick.*

räknade till fem mindre fiskefartyg men vi gick lagom långt ut för att jag inte skulle se vad båtarna hette. Det var lite frustrerande.

Sedan rundade vi Altappen och gick i kvällsljuset tillbaka till Södra hamn. På minuten klockan 22 lade vi till och tio minuter senare satt jag på mitt hotellrum. Slog på lokalnyheterna på teven och vad fick jag se? Jo, en intervju med Johan och Ulrika ombord på **Laponia**. Det fanns tydligen fler som tyckte det var intressant att följa med.

En lång och innehållsrik dag slutade på kudden.

Redan klockan 10 påföljande dag var man åter på banan. Då hade jag stämt träff med Condor Shipping ombord på deras fartyg **Kungsholm**.

Condor ingår numera en företags-

grupp, Brändögruppen, som är verksam inom turistnäringen både sommar och vinter. Förutom rederiet ingår flera restauranger i skärgården, Brändö Konferens, Furufjärdens Gästhem, ett bussbolag och Luleå Ribcharter.

Rederiet Condor Shipping grundades på 1990-talet av Lennart Hennix i Luleå och hade först Eystrasalt ett passagerarfartyg byggt av trä på 1930-talet. Efter det köptes 1994 fiskefartyget **Guardian**, som byggdes om till passagerarfartyg. Det var mest charter i skärgården som gällde.

I januari 2007 köptes snabbgående **Kungsholm** från Stockholm. Hon är systerfartyg till **Askungen** och **Eskil** som fortfarande går i trafik i Stockholm och dess närhet.

I april 2010 övertogs rederiet av Brändögruppen som drivs av Göran Vidén, Johan Björklund och Freddy Flodman, alla uppväxta i Luleå skärgård. I köpet ingick **Kungsholm** som går i trafik i skärgården med utgångspunkt från Södra hamn. En rundtur kostar 200 kronor och tar fem timmar. Denna service är subventionerad med skattemedel.

Förutom **Kungsholm** har man taxibåten **Gajecha** i trafik. Hon transporterar pendlare från skärgården in till fastlandet efter det man beställt sin resa. Denna service börjar redan klockan 05.30 om morgonen. På dagen går båten i trafik mellan campingplatsen och staden för att underlätta för turisterna att shoppa och att se på staden. På eftermiddagen återvänder **Gajecha** till skärgårdstrafiken för att köra hem pendlarna. Denna båt utnyttjas maximalt.

Förutom dessa fartyg driver Condor Shipping också två arbetsbåtar i skärgården. De används för transporter och som arbets- och taxibåtar. Luleå kommun är en stor användare som anlitar dessa farkoster vid hembesök i skärgården.

Företaget har också en Rib-båt som med sina 600 hästkrafter tar sig fram genom vattnet med en betydande hastighet. Alla dessa fartyg har hög beläggning.

Rederiet ser sig om för att eventuellt utöka sin trafik.

Min önskan att titta närmare på fiskehamnen i Lövskär blev uppfylld av Göran. Men först körde vi ut till Strömören där Condor Shipping har sin replipunkt i Luleå. Meningen var att vi skulle titta närmare på **Gajecha**, men hon var inte hemma. I ställer blev det lite lotsbåtar och kustbevakningens fartyg.

Där låg också en liten vit bogserbåt vid namn **Edit**. Hon var förstås fritidsfartyg nu men hon var byggd av Wennbergs i Karlstad 1914. Hela sin levnad har hon tillbringat i övre Norrland. Ett kort tag i slutet av 1960-talet hette hon **Akvavit**. Möjligen var det därför som hon fortfarande var vitmålad?

Så bar det ut till Lövskärs fiskeläge. Där låg fem båtar hemma. Ingen dock så stor att den var registrerad. Jag fastnade särskilt för lilla **Elsa** (LÅ 39) och **Sann** (LÅ 8) av Storbrändön.

Luleå skärgård är verkligen vacker. Med sina låga, skogsbeväxta öar liknar den varken Stockholms skärgård eller Västkustens. Genom att älven för med sig mycket sediment är det mycket grunt. Många öar har fina sandstränder.

Tillbaka i stan var det bara att ta sig an det sista av de rederier som jag avtalat tid med. Det var L/Line med skeppare Berndt Lindbäck. Vi träffades mellan två uppdrag och medan vi pratades vid bänkade sig ett tjugotal personer som skulle ut i skärgården för att äta. Jag höll på att komma med men lyckades ta mig iland.

Berndt började köra turer 1990. Han hade några år dessförinnan köpt turbåten **Mjältö** som han därefter byggde om. Båten fick namnet **Favourite**, ett namn som han hittade på baksidan av ett gammalt sjökort och som varit namnet på en ångare som trafikerade området. Hans fru mumlade något om makens namnval. Jag hörde inte vad, men anade.

Första säsongen kördes turer på Luleälven mellan Luleå och Boden, men också i skärgården. Turen till Boden var mycket omväxlande och gick över stora fjärdar och genom en strid slingrande älvfåra. Men farleden drogs in så trafiken kunde inte fortsätta. Men till 2012 hoppas Berndt att den åter skall öppnas.

Sedan 2003 har **Favourite** under högsäsong varit stationerad i Piteå fem dagar i veckan. För att få verksamheten att gå runt är denna trafik subventionerad av skattemedel.

– Där finns också en fin skärgård, slår Berndt fast. Tänk att få komma ut till Stenskär, Rödkallen eller Storräbban en solig sommardag. Kan det bli bättre?

Berndt har en genuin sjöfartsbakgrund. Fadern var sjökapten och lots så intresset kom tidigt.

Berndt jobbade inom Salén på såväl kyl- som tankfartygen. Dessutom är han utbildad civilingenjör. När det inte är säsong för **Favourite** arbetar han som konsult.

2007 utökades verksamheten med snabbåten **Forte**.

– Och det är inte uteslutet att verksamheten utökas ytterligare nu när grabbarna börjar delta i rörelsen, avslutar Berndt.

I Norra hamn låg också ett annat fartyg, **Queen of Arctic.** Hon hade kommit till Luleå för några år sedan för bedriva charterverksamhet, men fartyget hade inte blivit godkänt av Sjöfartsverket. Ägaren hade då öppnat restaurang, men vid mitt besök var den stängd.

Luleå har även annat än sjöfart och fin skärgård. Man har ett kulturhus som skulle göra vem som helst avundsjuk. Man har också ishockeytemplet Delfinen och Norrbottenteatern. Jag tillbringade en del av eftermiddagen på biblioteket med utsikt över Norra hamn. Jag väntade ut **Kungsholms** avgång för att få bilder också av henne.

Så bar det av till flygplatsen igen. Där hann jag med att äta souvas innan planet startade 19.30 för att via Stockholm ta mig tillbaka till Landvetter. Och klockan var då 23.00. Tänk vad man hinner med mycket på två dagar!

***Favourite** visar musklerna på sin väg ut mot Luleås härliga skärgård. Välkommen ombord!*

Trafiken i Kristinehamns hamn 7–13 oktober 1928

Eric Hallberg

När jag tittade igenom Nya Kristinehamnsposten för år 1928 kom jag att se följande sammanställning om sjöfarten på Kristinehamn under en vecka i oktober. Jag tycker att listan är intressant och den följer här nedan. Man kan konstatera att en hel del har hänt när det gäller inrikessjöfarten sedan dess.

Neptunus (mg), Hellekis tom
Leila (å), Dunston koks, Karlstad tom
Hermes (å), Gbg tom, Gbg styckegods
Håfverud (mf) Håverud tom, Håverud kalk
Wilhelm (mg) Håverud tom, Håverud kalk
Vanja (mg) Håverud tom, Håverud kalk
Elsa (mg) Mariestad tom, Mariestad papp / ved
Göta (mg), Brattsand sand, Brattsand tom
Eos (å), Lidköping tom, Göteborg plywood
Josef Bergendorff (mf) Tyne stenkol
Sofia (å) Stockholm div, Gbg tom
Göta kanal (å) Stockholm div, Gbg tom
Elvdalen (å) Trollhättan tom, Vargön papp/ved
Bryngel (å) Otterbäcken tom, Vargön papp/ved
Dagny (å) Goole stenkol, Otterbäcken tom
Ingersoll (mg) Gbg tom, Svendborg sågat virke
Vanja (mg) Gbg tom, Lemvig sågat virke
Nobel (mg) Otterbäcken tom, Thisted sågat virke
Märta (å) Karlstad tom, Aarhus sågat virke
Ransäter (mf) Karlstad, Aarhus torrmassa
Värmland (å) Gbg diverse, Gbg styckegods
Kisa (å) Karlstad tom, Rouen & London sågat virke & plywood

Totala antalet anlöp blev 22 stycken under veckan. Det tycks bara vara **Vanja** som hunnit med att besöka Kristinehamn vid två tillfällen under den aktuella perioden. Det också värt att lägga märke till att inte något enda utländskt fartyg anlöpte Kristinehamn under veckan! Det är stor variation när det gäller storlek, maskineri och byggnadsmaterial bland båtarna. Några av båtarna (**Hermes** och **Eos**) är också rejält gamla, men ett liv i sötvatten är ju inte lika påfrestande för skrovet som att segla på de stora oceanerna.

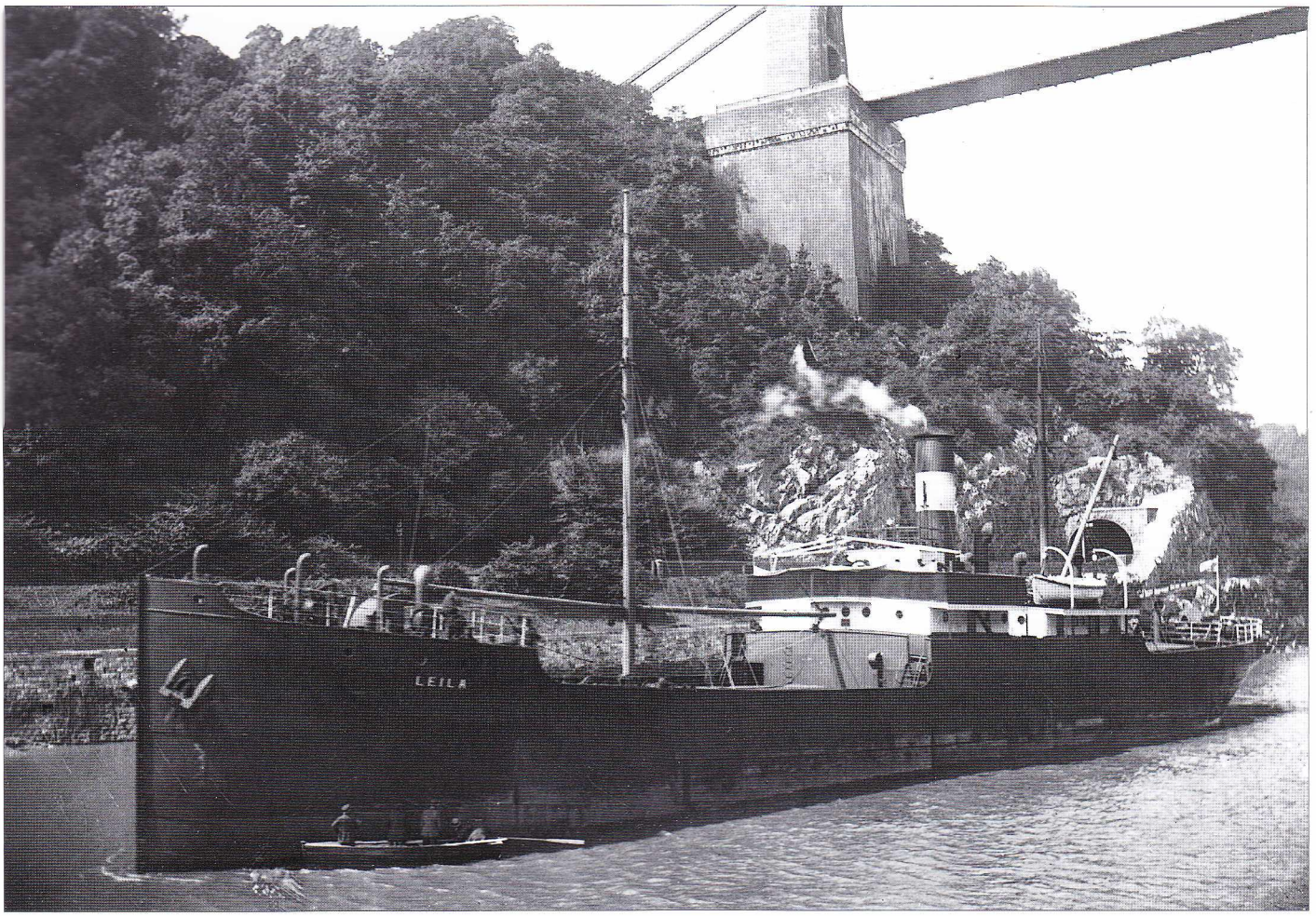
Motorfartyg från karlstadsrederier

Josef Bergendorff (6667) tillhörde rederi Stjärnan i Karlstad. **Josef Bergendorff** var byggd på Bergsund 1921 och hade en polarmotor på 500 hästkrafter. Bruttot var på 784 registerton. Hon kunde ses som en vidareutveckling av Svenske-typen, men var ju lite udda eftersom hon var ett motorfartyg. Hon kom att stanna länge i Ahlmarks, ända fram till 1959. Under denna tid byggdes hon om vid två tillfällen, i Helsingborg 1941, och i Göteborg 1948. Hon skrotades vid en ålder av drygt 50 år, 1972.

De flesta båtarna i Stjärnan hade namn efter stjärnor eller planeter: **Delphinus**, **Mercurius**, **Regulus**, **Saturnus** och **Sirius**. Undantagen utgjordes just av **Josef Bergendorff** och **Indus**. Flera av Stjärnans båtar var av mer traditionell Svenske-typ, antingen byggda vid Eriksberg (**Saturnus**

Vy över Kristinehamns hamn. Vid kajen ligger ***Leila****. Bild från Eric Hallberg.*

Josef Bergendorff *var ett motorfartyg, och hade detta utseende fram till sin ombyggnad i Helsingborg 1941. Bild från Ingvar Thörns samling, Klubb Maritim – Göteborg.*

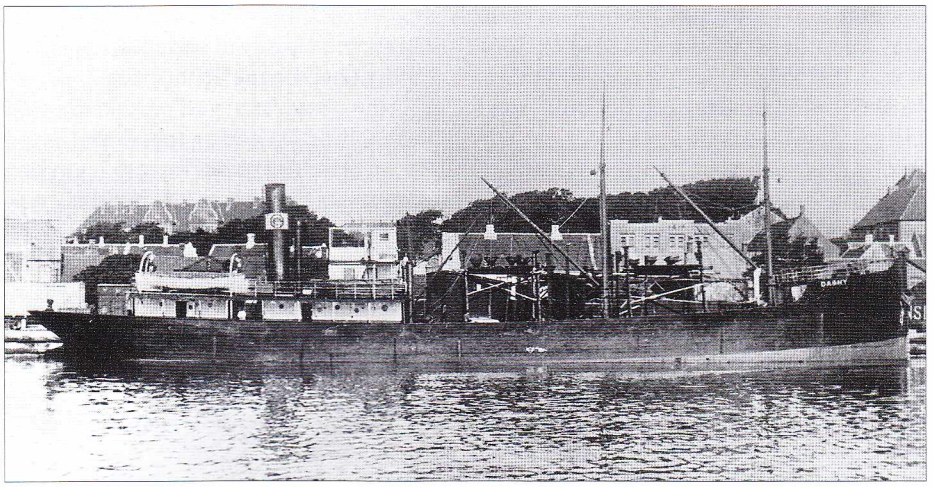


***Leila** tillhörde Ångbåtsbolaget Export i Karlstad. Bild från Bertil Söderberg.*

och **Delphinus**), Götaverken (**Mercurius**) eller Bergsund (**Indus**).

Ransäter (7380) var byggd på Karlstads varv 1927, och var alltså nästan helt nybyggd när hon dök upp i Kristinehamn 1928. Varvet tillhörde Värmlands rederi Ab, och **Ransäter** kom att levereras till detta rederi. **Ransäter** hade ett brutto på 242 registerton. Rederiet hade vid denna tid förutom **Ransäter** följande fartyg: **Dejefors**, **Forshaga**, **Karlstad**, **Mölnbacka** och bogserbåten **Tingvalla**, som fortfarande existerar som ett veteranfartyg i Karlstad.

De två rederierna: Stjärnan och Värmlands rederi Ab kom senare, 1937, att uppgå i O F Ahlmark & Co Efter, som 1928 inte hade något större tonnage. Året efter förvärvades ångarna **Alstern** och **Gapern** som båda var byggda i Helsingborg 1917, respektive 1918.



*År 1928 redades **Dagny** av Axel Ingmansson i Kristinehamn. Året efter förvärvades hon av Bror Andrén i Säffle. Bild från Ingvar Thörns samling, Klubb Maritim – Göteborg.*

Större ångfartyg från vänerrederier

Leila (6083) hade ett brutto på 1 154 registerton. **Leila** var byggd i 1919 i Heusden i Holland. Hon tillhörde Ångbåtsbolaget Export (Olaf Jensen) i Karlstad. Olaf Jensen ägde också Orrholmens sågverk i Karlstad. Olaf Jensen redade **Leila** mellan 1919 och 1933, då hon köptes av Rederi Ab Sylvia i Göteborg. **Leila** blev långlivad och skrotades först 1968 i Split. Förutom **Leila** hade rederiet vid denna tid ångarna **Sonja**, **Dana** och **Nadja**.

Dagny (7382) var byggd redan 1906 i Genua, och hade ett brutto på 810 registerton. Innan hon kom till Sverige hade hon haft ett skiftande öde (*Båtologen* 1982:1). Vid den här tiden redades **Dagny** av Axel Ingmansson i Kristinehamn. I början av 1929 köptes hon av Bror Andrén (Rederi Ab Dagny i Säffle), och rederiet hade henne ända tills hon förliste 1945 efter en kollision. Hon var rederiets första fartyg och hon kom att följas av ytterligare tre båtar med samma namn.

Kisa (7472) tillhörde Rederi Ab Kinnevik (P. Andersson) i Lidköping. **Kisa** var byggd 1920 i Aarhus, och hade ett brutto på 1 478 registerton. Kinnevik hade förvärvat Kisa 1928 från Svenska Sockerfabriks Ab, som också kom att överta henne efter ett tiotal

år i Kinneviks ägo. Rederi Ab Kinnevik hade vid den här tiden ytterligare två något mindre fartyg, också de byggda i Danmark: **Helle** och **Kinne**. **Helle** var byggd 1908 i Köpenhamn, **Kinne** 1920 i Korsör.

Hermes och Göta kanalbåtarna

Hermes (2579) hade ett brutto på 226 registerton. **Hermes** var byggd redan 1867 vid Bergsunds varv i Stockholm. 1928 tillhörde hon Red Ab Kristinehamnstrafik (Alb. Svensson, Göteborg), och hade Kristinehamn som hemort, även om rederikontoret låg i Göteborg. **Hermes** var en av de riktigt klassiska båtarna på Vänern. Hon hade byggts redan 1867 för C.J. Andersson & Co i Kristinehamn. Detta rederi kom senare att samverka med en gruppering där även Axel Broström ingick. Detta samarbete kom emellertid att upplösas, uppenbarligen beroende på ekonomiska bakslag. **Hermes** gick i regelbunden trafik mellan Kristinehamn och Göteborg. **Hermes** lämnade Kristinehamn för gott 1949 då hon såldes till västkusten och sysselsattes med torskfiske vid Grönland under namnet **Lillö**. Några år senare, 1951, såldes hon till Simrishamn där hon fick namnet **Glima**. **Glima** gick på grund och blev vrak utanför Arkösund 1957.

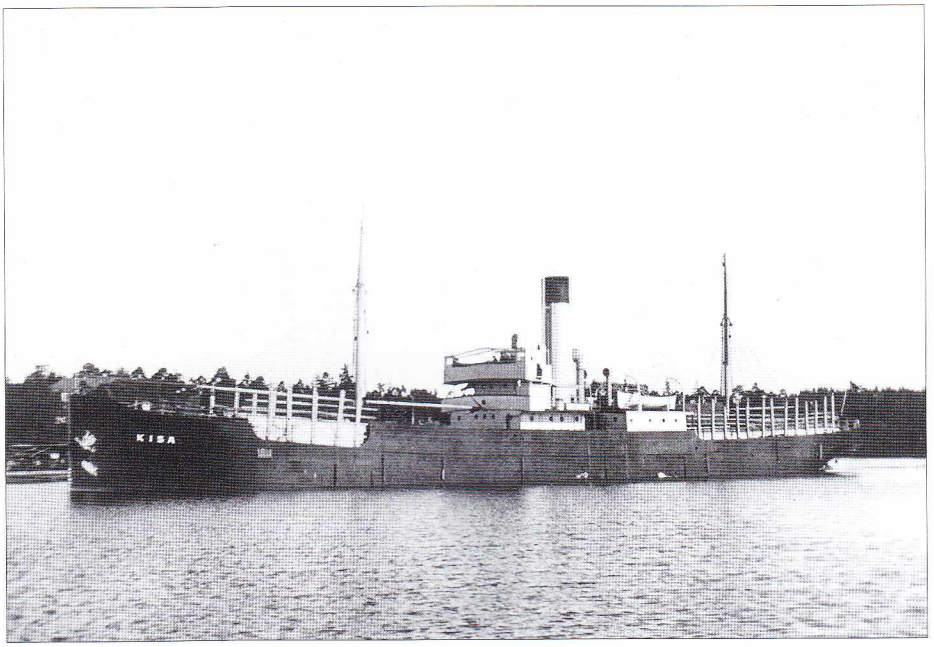
Värmland (4448) tillhörde samma rederi som **Hermes**. **Värmland** var byggd i Sjötorp 1905. **Värmlands** brutto var 194 registerton. **Värmland** gick också i regelbunden trafik Vänern–Göteborg.

Göta Kanal. Eftersom ordningsnumret inte anges finns det tre att välja på: **Göta Kanal II** (2359), **IV** (2205) eller **VI** (1837). Dessa tre var lastfartyg och tillhörde Ångfartygs Ab Göta kanal.

Mindre motorfartyg och ångfartyg

Märta (5485) hade ett brutto på 310 registerton. Hon var byggd i Göteborg 1913. **Märta** tillhörde Hugo Silvén i Säffle. Silvéns rederi hade grundats 1862. Billeruds Ab anlitade rederiet för massatransporter till Danmark och England. Silvéns hade vid denna tid ytterligare tre lastfartyg: **Ewy**, **Greta** och **Gunhild**. De två förstnämnda var ungefär lika stora som **Märta**, medan **Gunhild** hade ett dubbelt så stort brutto. 1927 disponerade rederiet också över fyra ångtrålare. Tydligen var fiskeverksamheten under avveckling under den här tiden eftersom det bara återstår en ångtrålare, **Gamen**, två år senare. Efterhand anskaffades större tonnage, och det största fartyget i flottan blev s/s **Venern** med en dödvikt på 2 000 ton.

Håfreströms Ab hade flera mindre fartyg för transporter till och från Göteborg och mellan vänerhamnar. Hemorten för båtarna var Håverud. **Håfverud** (2272), brutto 55 registerton var byggd 1872 i Upperud, Dalsland. Håfreströms Ab i Håverud (M.V. Halling) var redare.



***Kisa** hade Lidköping som hemort, och ingick i Rederi Ab Kinneviks flotta. Bild från Bertil Söderberg.*

Elvdalen (4813) var byggd i Göteborg 1907, och hade ett brutto på 223 registerton. Hemorten var Karlstad och rederiet var Nya Ångf. Ab Elfdalen (Fridtjof Olsson, Uddeholm).

Bryngel (6101) var byggd 1919 i Sjötorp, och redare var Gustaf Groth. Bruttot var 215 registerton. Groth hade kvar **Bryngel** till mitten av 1930-talet. **Bryngel** sysselsattes till stor del med virkes- och timmertransporter till och från Groths sågverk i Sjötorp, men tog även andra laster.

Sofia (2849) hade ett brutto på 170 registerton. Hon var byggd på Eckerna varv 1895. 1928 ägdes hon av Johan Andersson i Slättevalla. 1942 såldes hon till Thun, och sedan följde flera ägare tills hon 1969 rapporterades som upphuggen.

Eos (1587) var byggd 1873 i Upperud. Hon hade ett brutto på 180 registerton, och var hemmahörande i Lidköping. Rederiet var Ångbåts Ab Eos, och **Eos** var deras enda båt.

Motorgaleaser

Neptunus (6236), brutto 34 registerton. Byggd i Sjötorp 1920. Hemorten var också Sjötorp. Ägare och skeppare var Erik Leckström.

Håfreströms Ab hade förutom motorfartyget **Håfverud** också två motorgaleaser: **Wilhelm** och **Vanja. Wilhelm** (4284) hade ett brutto på 44 registerton, och var byggd i Upperud 1903. **Vanjas** (6665) brutto var på 46 registerton, och hon var byggd 1917 Köpmannebro. 1927 anges hemorten till Håverud, och ägaren Håfreströms Ab i

***Hermes** är väl det fartyg som förknippas allra starkast med Kristinehamn. Hon fick ett långt liv, som mot slutet blev händelserikt. Bild från Bertil Söderberg.*

***Sofia** var en typisk representant för de många kanalbåtarna som på den här tiden trafikerade Vänern. Bild från Bertil Söderberg.*

Håverud. 1929 har Vanja uppenbarligen sålts till Gottfrid Larsson i Köpmannebro.

Elsa. Här finns det sju olika Elsa att välja på! Det är inte möjligt att utesluta någon av dem. Tre av dem hörde hemma runt Vänern, i Eskilsäter, Otterbäcken och Brandstorp; ytterligare tre hade sina hemmahamnar längs västkusten, Nordvik, Branseröd och Hamburgsund. Den sjunde hade Ven som hemort. Det mest sannolika är väl att den **Elsa** som var i Kristinehamn hade sin hemort vid Vänern, men säker kan man ju inte vara.

Göta (3761). **Götas** brutto var 75 registerton. Hon var byggd 1900 i Sjötorp. Hemorten var Styrsö. Magnus Natanel Johansson var både ägare och skeppare.

Engelska kuttrar

Två engelska kuttrar fanns bland de fartyg som kom till Kristinehamn under veckan.

Ingersoll (3591) byggdes 1884 i Rye som **R. Ingersoll**. Bruttot var 78 registerton, och hennes hemort var Nordvik. Ägare och skeppare var Joh. Patrik Augustsson.

Nobel (5133) var byggd i Brixham 1894 som **Rescue**. Bruttotonnaget var 60 registerton. Skeppare och ägare var Johan Petter Carlsson. **Nobels** hemort var Hunnebostrand.

Sammanfattning

Man kan konstatera att de flesta fartygen var av ganska beskedlig storlek. Det är också påtagligt att de flesta hade sina hemorter i olika hamnar vid Vänern.

De flesta kom till Kristinehamn tomma. De viktigaste lasterna till hamnen var stenkol (**Josef Bergendorff** och **Dagny**) samt koks (**Leila**). Det var givetvis de större båtarna som kom med dessa laster. **Kisa** kom tom från Karlstad, men hade troligen lossat inkommande last där. Annars är det **Sofia** som haft med sig diverse last från Stockholm Motorgaleasen **Göta** kom med sand från Brattsand, som inte ligger så långt från Kristinehamn, och man kan förmoda att det rör sig om sand som användes vid olika byggnadsarbeten.

När det gäller gods från Kristinehamn är det främst sågat virke som förs ut, fram för allt till Danmark (**Ingersoll**, **Vanja**, **Nobel**, **Märta**). **Kisa** skall ända till Rouen och London med sin last av sågat virke och plywood. Torrmassa går också till Danmark med **Ransäter**. **Elvdalen** och **Bryngel** går till Vargön med papp/ved, vilket väl betyder trä för framställning av papper. En av **Elsorna** har samma last till Mariestad.

En annan typ av last är kalksten som med **Håfverud**, **Wilhem** och **Vanja** transporteras till Håverud. Troligen fraktades denna kalk med Inlandsbanan från Persberg, som ligger nära gränsen till Dalarna och där det fanns, och fortfarande finns, stora kalkbrott. Kalken användes vid pappersstillverkningen.

Hermes kommer tom från Göteborg och har styckegods med sig tillbaka dit. **Hermes** och **Värmland** gick ju i regelbunden trafik mellan Kristinehamn och Göteborg under många år. Göta-kanalbåtarna gick också i regelbunden trafik, men mellan Stockholm och Göteborg. Tydligen gjordes ju också avstickare till vänerhamnar. Under sitt besök i oktober hade den oidentifierade **Göta Kanal** med sig diverse last från Stockholm som lossades i Kristinehamn, varefter hon avgick tom till Göteborg för att återvända till Stockholm.

Med Bergensfjord till Nya världen

Text Jens Möller *Foto Halvor Möller*

För nästan 50 år sedan gjorde jag som 8-åring mitt livs resa, något som jag dock insett först i vuxen ålder. Pappa hade fått en ettårstjänst i USA och mamma, jag och min två år yngre syster skulle självklart med på färden. I mitten av 1960-talet var det fortfarande inte självklart att flyga över Atlanten och eftersom vi skulle vara borta ett år hade vi en ansenlig packning. Att vi till sist valde båt berodde säkert också på biljettpriset. Pappa har berättat att vi övervägde att åka med lastbåt, men Den Norske Amerikalinje hade en avgång i augusti 1964 som passade i tid, både för pappas jobb och för vår skolstart.

Jag har tydliga minnen från resan, minnen som blir ännu klarare när jag pratar med mina föräldrar eller min syster Anna. Pappas fotografier och bägge föräldrarnas bevarade brev fyller i minnesluckorna.

Fartyget som skulle ta oss över Atlanten var bolagets då största, m/s **Bergensfjord** på 18739 bruttoton, levererat 1956. Det var ett förhållandevis litet fartyg, mindre än båda de svenska amerikabåtarna **Kungsholm** och **Gripsholm**. Med avgångs- och ankomstdagarna inräknade var det en nio dagars färd som väntade oss, från Köpenhamn till New York, med ett nattligt stopp i norska Kristiansand.

Avresan skedde en torsdag förmiddag från Köpenhamn där familjen övernattat på hotell, bara det ett äventyr för oss barn. Vid avgången spelades de danska, norska och amerikanska nationalsångerna och många hade kommit till kajen för att ta avsked.

Bergensfjord var i princip full när hon senare lämnade Kristiansand, vilket innebar cirka 850 passagerare. I första klass rymdes ett hundratal medan vi andra hade hytt i turistklass. De flesta resenärer var hemvändande dansk- eller norskamerikaner, antingen par i övre medelklassen eller studerande som skulle hem till terminsstarten. Det fanns också relativt många barn, men min syster och jag konstaterade ganska snart att de enbart var amerikanska. Överhuvudtaget fanns det inte många andra svenskar än vår lilla familj med på fartyget.

Ungefär halva restiden skedde på öppet hav och Atlanten visade sig från flera olika sidor. Ibland var det disigt och dimmigt med gråa vågor och en dag var det styv kuling med stora fräsande vågor. Då blev hela familjen sängliggande och intog endast vatten och sjösjukepiller. Den mesta tiden var dock vädret riktigt varmt och soligt och då tillbringade vi mycket tid på soldäck. Här kunde man sola i däckstolar, spela bordtennis och – inte minst – ägna sig åt shuffleboard, det klassiska däckspelet.

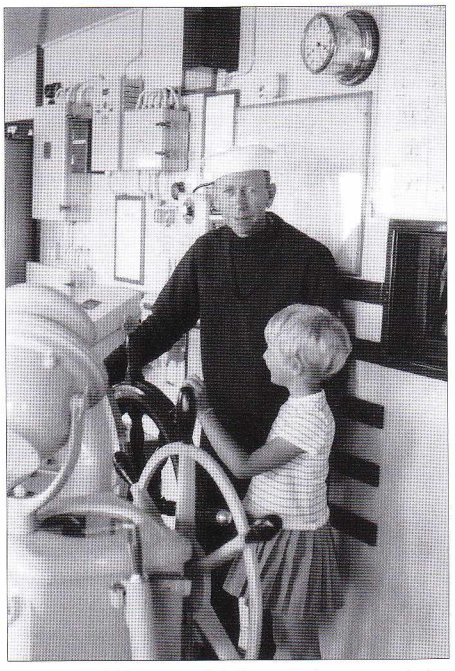
Dagarna till sjöss var absolut inte långtråkiga. Som 8-åring fick jag vandra fritt på båten, dock inte utomhus. Jag lärde mig snabbt att hitta på de olika däcken. Min syster hade inte samma frihet, men hon trivdes i lekrummet där en snäll tant tog hand om barnen. För de som önskade sig så fanns en saltvattenpool och ett gymnastikrum med massageapparater, motionscyklar och bastu. En annan service var fartygets dagliga tidning som bestod av ett stencilerat blad med intelegraferade nyheter.

Under hela resan på öppet hav mötte vi aldrig något fartyg.

I breven hem berömmer mamma och pappa den rikliga och goda maten. Speciellt imponerade är de av den fräscha frukten och grönsakerna samt den nypressade juicen. Före varje måltid gick stewarden runt hela båten två varv för att med gonggong annonsera att serveringen började, och ofta hade han mig och Anna hack i häl – bägge varven – vilket innebar att vi inte sällan kom sent till middagsbordet, något som väl våra föräldrar inte var så förtjusta i.

På kvällarna var det dans till båtens mässingsorkester, eller kanske blev det biobesök, för den som det ville. Innan vi gick och lade oss i vår hytt ställde vi varje kväll tillbaka

*Vykort på **Bergensfjord**. Arkiv Sjöfartsmuseet i Göteborg.*



Jag var väldigt avundsjuk när min syster Anna fick känna hur det kändes att styra vårt fartyg.

När vädret visade sig från sin goda sida så var det mycket folk på soldäck. Under det uppspända taket spelades bordtennis och i solen var det shuffleboard som lockade.

Första dagen efter att vi lämnat Norge gjordes en livbåtsmönstring. Artikelförfattaren till vänster.

klockan en timme.

Efter att ha lämnat norska kusten på fredagen såg vi inte land igen på flera dagar. Vi passerade visserligen mellan Orkney- och Shetlandsöarna, men det skedde nattetid. Inte någon gång under resan på öppet hav siktade vi något annat fartyg, så glädjen var naturligtvis stor när vi på tisdagskvällen välkomnades av fyren Cape Race på Newfoundlands sydostspets.

På onsdagen färdades vi längs Kanadas och Förenta staternas kust och under förmiddagen blev det möjligt för passagerarna att besöka kommandobryggan för att få beskåda sjökort, titta på utsikten och få en allmän introduktion i hur en amerikabåt framförs. Vi hade då turen att få se 5–6 valar som under flera minuter följde båten på babords sida. På kvällen dukades det till avskedsmiddag med matsalen festligt dekorerad i blått, vitt och rött samt med norska och amerikanska flaggor.

På torsdagskvällen gick vi så äntligen in i Hudsonflodens mynningsvik och ankrade upp. Pappa blev riktigt poetisk i brevet hem: "Utanför hyttfönstret lyser Manhattans skyskrapor mot oss som ett smycke, och Frihetsgudinnan syns också. Ungarna är uppåt värre och det pirrar i magen på oss alla." Dagen efter lade **Bergensfjord** till i New York och vår resa var till ända.

För oss väntade ett spännande år i USA, men vad hände egentligen med **Bergensfjord** och rederiet? Redan under 1960-talet användes fartygen allt mer för kryssning medan linjetrafiken inskränktes till några enstaka turer varje år. Efter 1971 tog flygtrafiken över atlanttrafiken helt och rederiet övergick uteslutande till kryssningstrafik.

Bergensfjord blev sålt till ett franskt rederi 1971 och hamnade år 1980 i grekiska händer. Den 17 augusti detta år utbröt brand i maskinrummet när fartyget höll på att uppgraderas vid ett varv vid Piraeus. Man valde då att bogsera det brinnande skeppet ut ur hamnen. Släckningsförsöken misslyckades och fartyget sjönk några sjömil utanför hamnen.

Vi stannade ett år i Amerika och åkte hem med m/s **Gripsholm.** Men det är en annan historia…

Efter några dagar blev jag riktigt duktig på shuffleboard; här föser jag iväg "disken" under överinseende av mamma.

Äntligen efter en dryg vecka till havs: New York! Mamma poserar på däck framför Frihetsgudinnan.

För det mesta visade sig norra Atlanten från sin soliga och lugna sida.

Mitt liv till sjöss

Åren 1948–1958

Erik Sahlgren

Tillbaka till Nuolja

Efter krigets slut kom jag ännu en gång ombord på m/s **Nuolja**, nu som befälhavare under sommaren 1948. **Nuolja** och **Pajala** var byggda efter samma ritningar. Det var ett midskeppshus där befälet och kökspersonalen hade sina hytter. Akterut fanns ett däckshus på poopen som inrymde manskapsmässar, toaletter och nedgångstrappan till manskapshytterna nere på huvuddäck. Båtarna var byggda på Götaverken 6–7 år före **Aurora**, men standarden på inredningen var i stort sett den samma, även om den med åren blivit nersliten. Manskapet hade i alla fall här sitt eget uppvärmningssystem, och ville de ha värme fick de sköta om detta själva. Värmekällan var en kokseldad götaverkenpanna av en typ som fanns i många fastigheter i land. Pannan var placerad ovanför akterpiken och en lejdare från manskapsinredningen ledde ner till detta utrymme. Koksen levererades av rederiet och bunkringen skedde genom en toalett där det fanns en trumma att skyffla ner koksen genom. Detta var en mindre lyckad lösning, men det värsta var det ständiga os som rådde nere i manskapets hyttutrymmen då pannan eldades. På Nordatlanten var det nödvändigt att elda pannan nästan året om, men i tropikerna var de ju kvitt eländet. Det var förvånande att denna anordning fick förekomma, men kanske var det inte så farligt som det var otrevligt. Själv hade jag nog inte stannat länge som besättningsman i det oset! På **Nuolja** blev det under min tid som andrestyrman en ledning dragen från pannan i maskinrummet som kopplades till värmesystemet akterut. Jag tror att arbetet utfördes vid något tillfälle i San Fransisco.

Jag agerar barnmorska

Under min tid som befälhavare i **Nuolja** var jag med om en udda händelse som visar att man får vara beredd på nästan vad som helst till sjöss. Under min utbildning vid Navigationsskolan i Göteborg hade vi en läkare som undervisade i hälso- och förbandslära. I två år pratade han huvudsakligen om hur man skulle hålla sig ren och vad man hade att iaktta då det gällde hygien. Jag och de andra eleverna fick den uppfattningen att han var rädd för att lära ut något som vi senare kunde försöka att använda som kvacksalvare. En sak som han däremot gick igenom mycket grundligt det var barnsbörd. Han talade om komplicerade fall och om blödningar, så att den ene efter den andra av oss blev bleka om nosen och försvann ur lektionssalen. Det beredde honom förmodligen ett visst nöje, och så tänkte han väl att det inte var något som vi skulle få praktisera. Tyvärr hade jag glömt det mesta av dr Karlströms föreläsningar i ämnet när det skulle behövas.

Det var just detta som jag ställdes inför morgonen efter det att jag tagit över befälet på **Nuolja**. Fartyget låg ute på redden och väntade på lastningstörn och befälhavarebytet företogs omedelbart. På morgonen nästa dag, strax före klockan fem knackade det på min dörr, det var nattvaktmannen. För övrigt samme man som varit timmerman på **Pajala** när vi torpederades. "Unskyld kaptain: det ligger en kvinna där akter och får barn." Mitt svar blev: "Se för tusan till att få ut flötbåten och få henne i land." Hans svar blev: "Men dä ä på gli redan."

Jag slängde på mig kläderna. Andrestyrman som ansvarade för sjukvården ombord var på benen, tydligen hade han blivit kallad tidigare, men han var helt rådvill. Sedan min tidigare tjänstgöring visste jag att Svenska röda korsets läkarbok skulle finnas i sjukhytten. I den fanns ganska ingående råd vad man skulle iaktta vid födslar. Jag tog med mig andrestyrman till sjukhytten, men vi hittade inte läkarboken, den hade försvunnits sedan jag sist var inne i den hytten. Jag fick tag på rondskål, skalpell, sax och sutursilke och så gick jag bort till hytten i manskapsinredningen för att se om jag kunde göra något.

Det var en motorman från narvikstrakten som hade sin hustru ombord, och hon låg nu i en minst sagt lindrigt ren koj och födde. Mannen sprang omkring som en yr höna, men som tur var för mig var kvinnan ganska lugn även om hon grät. Vad var att göra? Jag hade redan beordrat vaktmannen att sända bud efter rederiets förtroendeläkare, men det skulle dröja någon timme innan han kom ombord. Barnet var redan framfött och låg mellan moderns ben på den smutsiga madrassen och skrek. Jag beslöt att kapa navelsträngen, men jag hade aldrig trott att ett barns navelsträng var så tjock. Jag gjorde emellertid ett par sjömansmässiga taglingar på navelsträngen och kapade mellan dessa.

Jag tror inte att jag varit så nervös vid något tillfälle som jag var då. Andrestyrman hade fått hämta varmt vatten och ett par literflaskor. Jag tvättade barnet i ljummet vatten, virade in det i fetvadd och lade de med varmt vatten fyllda flaskorna intill barnet, varefter modern fick det till sig i kojen. Modern omtalade att barnet blev fött ungefär tre månader för tidigt.

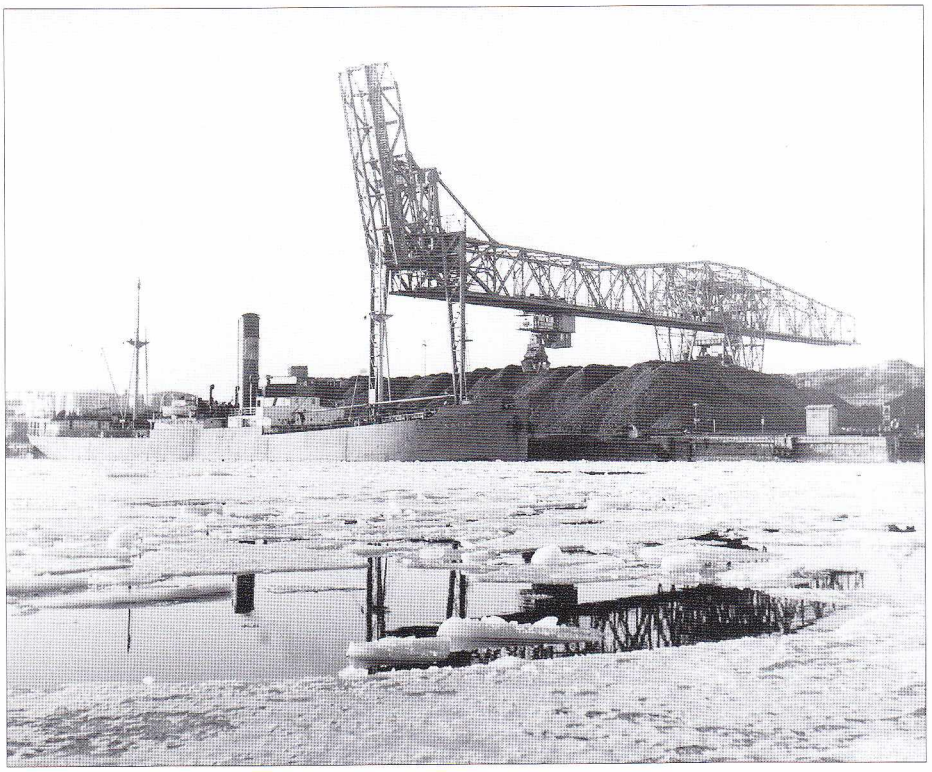
Efter någon timme kom dr Evjen ombord. Han sade: "Du har grejat det som en riktig jordemor, men tro inte att barnet kan överleva för det hade de inte ens klarat på sykehuset för de har ingen kuvös, så låt inte det trycka sinnet." Modern och barnet togs iland och upp till sjukhuset där barnet mycket riktigt avled efter några timmar. Då jag berättade händelsen för en kollega sade han: "Det var väl ingen sak för dig som varit med så många gånger när kor kalvat." För mig kändes det dock helt annorlunda.

Kalix

S/s **Kalix** hade ett brutto på 2858 registerton och var byggd i Middlesborough redan 1913. **Kalix** var ett av de mindre fartygen i Gränges flotta, och var knappast en typisk malmbåt, utan snarare en koltramp. Hon hade vingtankar och kunde anses i stort sett självtrimmande, vilket ju saknade betydelse då hon lastade malm. Hon var ganska klent byggd, men spanten satt tätt och det var prima plåt i skrovet, även om detta på sina ställen började bli ganska upprostat på sina ställen efter 35 års tjänst. Jag kom att vara befälhavare i **Kalix** i ett och ett halvt år, från sommaren 1948 till början av 1950.

Sådant var det första fartyg som jag på riktigt skulle utöva mitt befäl. Jag hade kommit till målet för min utbildning och min strävan. Då jag skriver på riktigt, så menar jag att jag inte behövde ta hänsyn till vad den ordinarie gjort eller inte gjort utan kunde agera mer självständigt, naturligtvis inom de ramar som rederiets instruktioner och praxis satte.

Båtens svaghet var främst att den hade för liten ballastkapacitet och ganska svag maskinstyrka. Egenskaper som jag från mina tjänstgöringar i de modernare fartygen inte hade mycket kännedom om.



*S/s **Kalix** i hamn. Bild från Åke Olofsson.*

Kalix hade moderniserats någon gång runt krigsslutet vad gällde bostadsförhållanden och jag tyckte att det var ett trivsamt fartyg. Den nautiska utrustningen var väl inte direkt toppmodern, men vi hade radiopejl och ekolod, vilket räckte för mig.

Vintervädret på Norska havet är alltid hårt och 1948–1949 var det en riktig lågtrycksvinter, mild och stormig. Vi dök ner i sjöarna vid Malöy Skarholmen och kom upp vid Muckle Flugga på Shetlandsöarna nordligaste udde. Det var kanske hårt, men jag fick möjlighet att i viss mån skärgårdsnavigera då vi i regel längs Skottlands och Englands västkust rörde oss i trängre farvatten och det hade jag inte gjort i större utsträckning tidigare.

Som tidigare nämnt kunde **Kalix** inte ta särdeles mycket ballast, och maskinstyrkan var ju inte något att skryta med, så jag fick vara försiktigare än vad jag tidigare varit. Allt till sjöss gick emellertid bra tills vi skulle gå från Barrow in Furness till Göteborg. Då fick jag en upplevelse i Pentland Firth som jag aldrig glömmer. **Kalix** var klassad i Bureau Veritas och vi skulle till Lindholmens varv för 36-årsklassning. Vi var alltså i ballast. Det var i början på mars, och vädret hade varit stormigt tidigare med sydostliga vindar. Nu var det bara lätt vind och något disigt. Genom att gå genom Pentland Firth skulle vi spara tid, i synnerhet som vi skulle komma upp i sundet då vi hade medström och då det dessutom var springtid. Allt gick fint tills vi kom halvvägs genom sundet och skulle ändra kursen mot SO. Då kom det kraftiga dyningar in från Nordsjön. **Kalix** började sätta våldsamt och propellern snurrade i luften, vilket ledde till att vakthavande maskinisten strypte ångan, som brukligt var vid dessa sådana tillfällen. Strömmen satte med oss med en fart av 7 knop och vi gjorde betydligt mindre fart genom vattnet. Det ledde till att **Kalix** inte längre styrde utan gick rätt mot land. Jag hade visserligen vid något tillfälle läst i seglingsbeskrivningen, eller någon annan publikation, att om man lämnade ett fartyg manöverodugligt i Pentland Firth, så tog de starka strömmarna ut detsamma åt ena eller andra hållet utan större risk för grundstötning.

Jag hade emellertid varken lust eller nerver att undersöka om påståendet var sant. Jag signalerade till maskinen att det var fara å färde genom att upprepade gånger slå full fart fram, och då fartyget inte ville gira babord försökte jag med en styrbordsgir. Det lyckades bättre, och vi kom runt och ut ur sundet, om än på norra sidan av Pentland Skerries, och slapp undan med blotta förskräckelsen.

Vårt uppehåll i Göteborg blev rätt långt. Båten fick en välbehövlig och rätt grundlig översyn. Rederiet hade då en inspektör stationerad i Göteborg vid namn Ivar Samuelsson, om jag nu minns rätt. Han var en mycket duktig och samvetsgrann person. Som rederiet hade de flesta beställningar och arbeten vid Götaverken var han rätt upptagen där och det blev så att jag i rätt stor utsträckning fick utöva tillsyn under hans ledning. En del plåtar och spant måste bytas i vingtankarna. Plåtslagarna klagade över att vatten kom in i dessa så att det hindrade arbetet. Orsaken var att det inte fanns några luftrör med svanhalsar till vingtankarna, utan pejlrör jäms med däcket som tjänstgjorde som luftrör. När tankarna skulle fyllas eller länsas måste dessa vara urskruvade för att inte övertryck eller vakuum skulle uppstå. Det var därför rutin att folk från maskinen samlade ihop locken när tankarna skulle länsas eller fyllas och de förvarades på en bestämd plats i maskinrummet. Då nu plåtslagarna klagade på att regn och smältvatten kom ned i tankarna så gav jag order om att pejllocken skulle lämnas ut så att vi fick torrt i tankarna. Då tankarna var färdigpreparerade provtrycktes de i närvaro av inspektör Samuelsson och en inspektör från Bureau Veritas. Denne påpekade för inspektör Samuelsson att det var underligt att det inte fanns svanhalsar till tankarna. Inspektör Samuelsson å sin sida framhöll att klassen inte kunde fordra svanhalsar med anledning av fartygets ålder, och att det var undantaget denna regel därför att det var byggt före ett visst årtal.

Någon av de sista dagarna i april var vi klara att lämna varvet. Jag hade en känsla av att något skulle gå galet, men jag tänkte mest på att vi hade en hel del nytt folk ombord och att vi skulle hålla livbåtsmanöver ute på Rivöfjorden. Jag bad överstyrman att se till att allt var i ordning, men någon tanke på pejllocken hade jag inte. Inspektör Samuelsson följde med ut på Rivöfjorden, där vi förutom livbåtsmanöver även skulle kompensera kompasserna och kalibrera radiopejlen.

Medan vi höll på med dessa saker hade jag gett order om att vingtankarna skulle fyllas. Vi var klara med kompasserna och radiopejlen då inspektör Samuelsson kom upprusande på bryggan och skrek: "Gå genast tillbaka till varvet, ni har sprängt vingtankarna och de liknar mest strålkondensatorer." Ja, det var inget annat att göra än att återvända till Lindholmens varv där vi mottogs av en skara ängsliga ingenjörer och verkmästare. **Kalix** hade nämligen en lenzifierad trippelmaskin, som på 1920-talet hade varit en uppreklamerad innovation, men som vid vårt varvsbesök vållat varvets tekniker vissa problem med att få den att gå på ett tillfredsställande sätt. De trodde antagligen att det var maskinen som spökade och de drog en lättnadens suck när de fick redan på orsaken till vår återkomst.

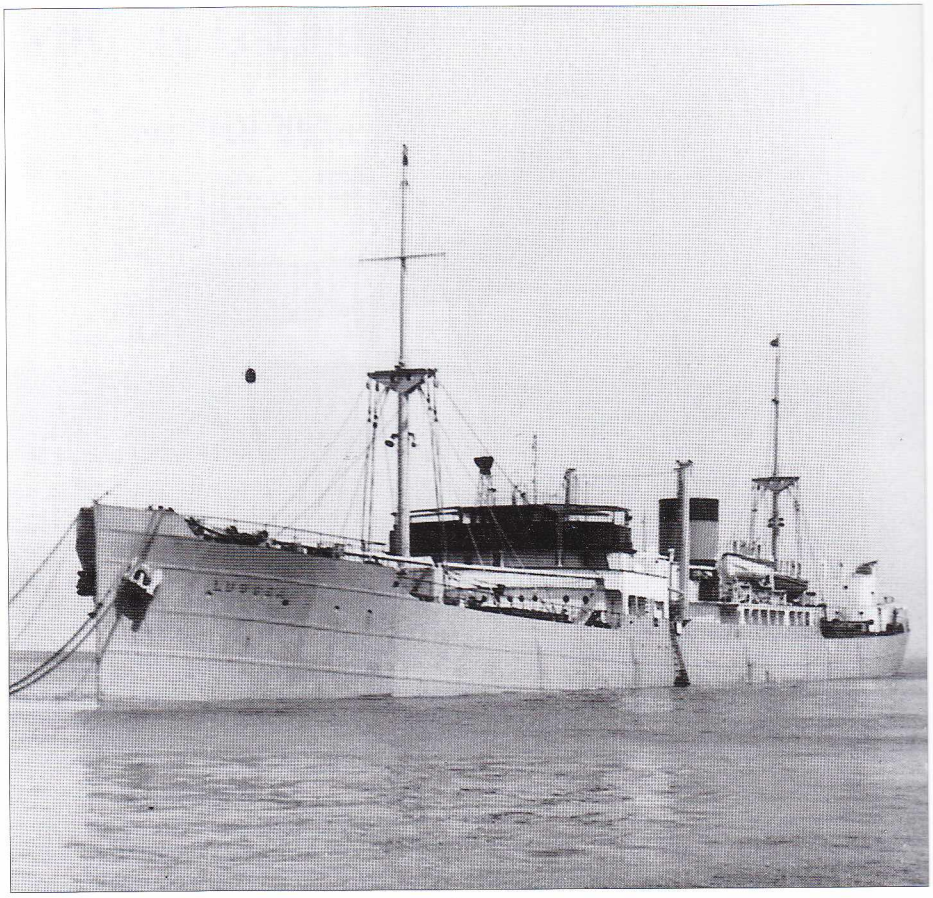
Vi hade visserligen haft folk från varvet för att röja upp på däcket på morgonen och de som gjorde detta hade troligen skruvat i några av de lösa pejllocken för att de inte skulle följa med soporna. Maskinchefen skickade före tankfyllningen en smörjare för att samla in locken. Denne tog vara på ett par lösa lock, men de som skruvats i lämnade han kvar med den påföljd att vi sprängde 3 till 4 tankar av 6. Varvet kunde ju inte hållas ansvarigt för det inträffade, och jag kände mig nog närmast skyldig

genom att ha gett order om att pejllocken skulle lämnas ut. Inspektör Samuelsson frågade mig efter det att vi förtöjt: "Skall kapten eller jag ringa rederiet?" Han besvarade omedelbart frågan själv: "Det är nog bäst att jag gör det." Det var några små pejllock som ställde till med stora konsekvenser. Lindholmens varv hade ont om nitare, men tack vare inspektör Samuelssons goda kontakter med Götaverken fick han låna nitare, men det blev nästan fjorton dagars varvsvistelse. Små orsaker och stora verkningar kan man säga, men vid reparationen av vingtankarna kom det dit svanhalsar.

Ett tillbud i England

Det dröjde inte länge förrän jag råkade ut för ett nytt missöde med **Kalix**. Jag kommer inte ihåg om det var första eller andra lastresan efter varvsbesöket, men hamnen vi skulle till var Barrow in Furness. Vi kom in på högvattnet med lots ombord och fick ett par bogserbåtar fast en bit utanför slussen, den största och kraftigaste förut. Kanske hade vi väl kraftig medström och när den förliga bogserbåten drog allt vad den orkade trots lotsens signaler att sakta in så hjälpte det inte att vi slog full back i maskinen. Då sedan denna förliga bogserbåt gör en våldsam styrbordsgir med en knyck som sliter av bogsertrossen, så går vi med full fart i kajen utanför slussen. Det blev en ordentlig smäll och min första tanke var: måtte kollisionsskotten hålla. Nå, plåten i gamla **Kalix** var seg, och kajen tog nästan mer skada än båten. I kajen hade ett stort sandstensblock rämnat och det blev en rätt dryg ersättning för den skadan. Vår stäv som var av plattjärnstyp hade nästan gått helt av där den varit i kontakt med kajen, men de till stävskenan nitade plåtarna läckte endast obetydligt och skadan kunde repareras tillfredsställande med en cementkista. Sedan är det klart att det blev vad man skulle kunna kalla ett skönhetsfel på stäven, men det påverkade inte driften, och haveriet ledde inte heller till någon tidsförlust. Jag kände mig inte heller särdeles skyldig till detta missöde, eftersom jag ansåg att skulden låg hos den förliga bogserbåten.

Det var vanligt och ansågs även av rederiet önskvärt att befälet vid uppehåll i Stockholm besökte rederiets kontor. Detta skedde i regel då vi var på väg till, eller ifrån våra semestrar. Då jag besökte rederikontoret sommaren 1949 sammanträffade jag med rederidirektören Herman Hoogland. Jag hade nog väntat mig något om **Kalix** långa hamnliggande i Göteborg, men det nämnde han inte, däremot var han synnerligen missbelåten för att jag fördärvat **Kalix** genom att köra på kajen i Barrow och att rederiet hade lagt ut mellan 400 och 500 tusen kronor (stora pengar på den tiden) i reparationskostnader.



*M/s **Luossa** år 1953. Bild från Erik Sahlgrens album.*

På nyåret 1950 beordrades, och i viss mån befordrades jag till befälhavare på m/s **Luossa**, så några större bockar i betyget blev det antagligen inte på grund av mina missöden under min tjänstgöring på **Kalix**.

M/s Luossa

Jag kom att vara befälhavare i **Luossa** från januari 1950 till februari 1954. Detta var min andra ordinarie befälhavaranställning, och den jag avlöste var en gammal bekant: kaptenen som fört **Pajala** vid torpederingen. Han skulle gå i pension men han var, trots att det var tio år sedan vi var tillsammans i **Pajala**, sig lik. Han började avlämningen med att vi gick igenom folkboken och då presenterade han hela besättningen med kärnfulla fördömanden eller berömmanden, till exempel: "Styrman X, en fähund!" Vi gick igenom alla konton, 33 stycken, men de flesta fick dock bättre vitsord än styrman X.

Under de sista krigsåren och åren som följde därefter hade en rad förändringar ägt rum då det gällde lagar och avtal för de ombordanställda. 1938 års sjöarbetstidslag ersattes av en ny 1949. Sjömanslagen från 1922 kom att ersättas av en ny 1953. Övermaskinisten blev maskinchef, och var han en vaktfri sådan hade han rätt att inta sina måltider i salongen. Förstestyrman blev överstyrman, och andremaskinisten blev förstemaskinist och så vidare. Det var en del förändringar som i praktiken inte betydde så mycket. Maskinchefens rätt att inta måltiderna i salongen, samt den främste styrmannens titel kunde hänföras till de mindre betydelsefulla, men för en del äldre befälhavare var maskinchefens rätt att sätta sin fot i salongen en sådan styggelse att de föredrog att äta i sin hytt.

Utförsel

En annan sak som jag tidigare berört var möjligheten att köpa skattefria varor, på utförsel som det kallades. Detta hade tillämpats mycket olika i de olika rederierna. I en del smårederier var det fritt fram för alla anställda att köpa betydande kvantiteter utförselvaror. I de flesta fartygen var det nog så att samtliga ombord fick köpa tobaksvaror för eget bruk, och att befälen fick köpa spritvaror på utförsel så länge de inte drack sig berusade. Manskapet fick däremot sällan köpa några spritvaror på detta fördelaktiga sätt, vilket länge var en nagel i ögat på Sjöfolksförbundet. Sveriges redareförening och Sjöfolksförbundet träffade ett avtal enligt vilket gav rätt till manskapet att köpa spritvaror på utförsel om det inte resulterade i nykterhetsproblem. Den som tillhandahöll spritvarorna hade rätt till en provision på högst tio procent. Då den avgående befälhavaren på **Luossa** fört befälet på **Pajala** hade han gärna sålt en flaska till oss befäl, och att han tog lite mera än vad han själv betalt brydde sig de

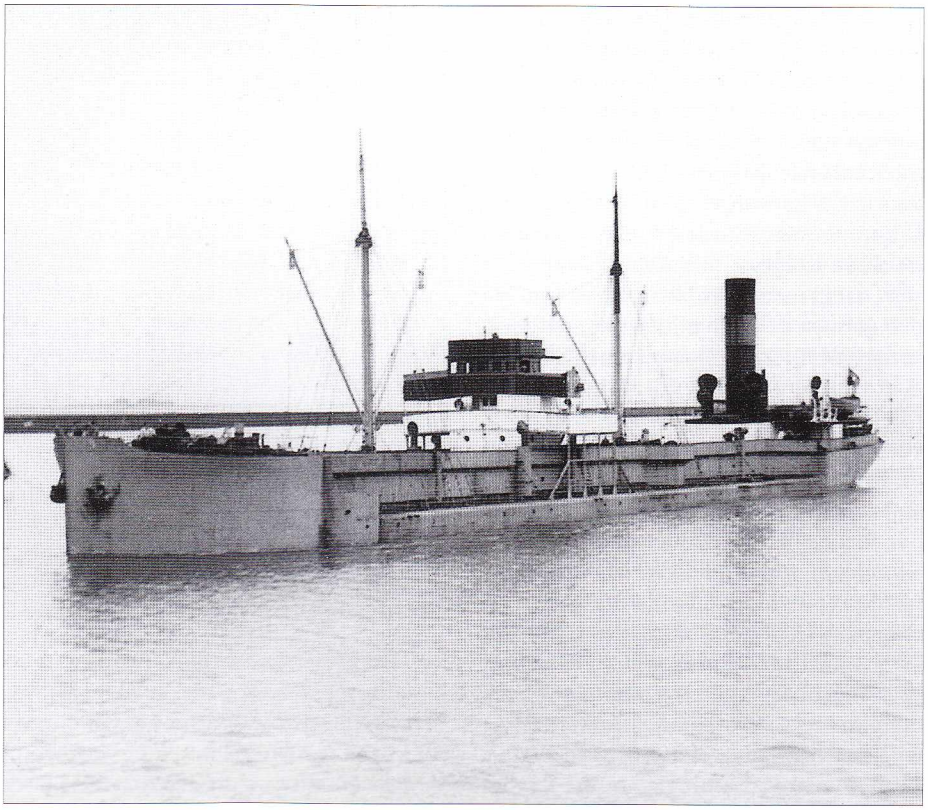
flesta inte om. När jag nu avlöste honom förklarade han att han demokratiserat tilldelningen av utförselvaror så att alla fick köpa. Maskinchefen hade dock anklagat honom för att ha sålt för mycket till maskinfolket, varför maskinchefen själv fick ta hand om den försäljningen. Vidare hade överstyrmannen fått ta hand om tobaksvarorna, förmodligen för att inte bli helt lottlös. Ombord på **Luossa** var det alltså tre personer som hade hand om försäljningen av utförselvaror, en ordning som inte alls tilltalade mig. Vid befälhavarbytet i Narvik blev överstyrmannen och en del besättningsmän fast för smuggelförsök, varför jag omedelbart drog in tillståndet för överstyrmannen. Vad beträffar spritvarorna infördes samma åldersgräns som gällde i Sverige, inte heller fick den som varit onykter i tjänsten köpa vin eller sprit. Ransonen var vanligen en flaska sprit och en flaska vin vid varje veckoslut.

Maskinchefen fick behålla sin affärsverksamhet, och jag fann ingen anledning till anmärkning mot honom, men då jag i samband med semester besökte rederikontoret i Stockholm kom saken upp. Någon hade varit uppe på kontoret och beklagat sig över att maskinchefen var så frikostig med tilldelningen att det skapade otrivsel ombord, varför jag uppmanades att ta hand även om maskinpersonalens tilldelning. Jag framhöll då att då skulle maskinchefen tro att jag var ute efter att skaffa mig en extrainkomst. Jag framhöll att rederiet helt skulle ta hand om såväl spritdrycker som tobaksvaror, vilket de flesta större rederier tillämpade.

Jag fick inte något gehör för detta utan resultatet blev att jag skulle ta hand om utdelningen i samband med att den tjänstgörande maskinchefen pensionerades. Inte förrän i början av 1960-talet infördes ordningen att befälhavarens representationsbidrag drogs in. Rederiet höll ett förråd av spritvaror och tobaksvaror från vilket de ombordanställda kunde köpa utförselvaror, och från vilket de med representationsbefogenheter kunde göra rekvisitioner. Det var nog åtskilliga av mina kollegor som inte var så glada åt den nya ordningen, och det blev då rakt inte billigare för rederiet, men befälhavarna slapp att bli misstänkta för att tjäna en massa pengar på övriga ombordvarande – för det blev man även om man sålde till självkostnadspris.

Gränges förnyar flottan

Under andra världskriget hade Grängesbergsbolaget förlorat 11 fartyg genom krigshändelser. Vid krigets slut bestod den äldre flottan av 7 fartyg av olika typer och storlekar. Det äldsta och minsta var s/s **Polcirkeln** med en dödvikt på 3 350 ton byggd på Lindholmen 1907. Dessutom fanns ett antal fartyg som byggdes under kriget som ersättning för de förlorade fartygen. Vid krigets slut var ungefär hälften av dessa levererade och en del redan i trafik. De flesta av dem var av typen förstärkta closed shelterdäcksfartyg. En storlek var på runt 5 270 bruttoregisterton, en annan på ungefär 3 455 bruttoregisterton. Dessutom hade rederiet beställt två större fartyg av en då ny typ, malmtankbåtar, vilka levererades åren efter krigsslutet.



*S/s **Polcirkeln** var byggd redan 1907. Bild från Erik Sahlgrens album.*

De bostadsförhållanden som under 1930-talet hade ansetts vara tillfredsställande ansågs nu vara helt otidsenliga. Nu skulle det vara enmanshytter för alla och kontorshytter, inte bara för befälhavaren utan även för maskinchefen och förstestyrman. Inte bara mässar för utspisningsändamål utan även dagrum för såväl befäl som manskap, och om möjligt ett större samlingsrum för bordtennis och filmförevisningar i de större fartygen. Allt detta var ju planerat vid byggandet av de nya fartygen och rederiet försökte i görligaste mån även modernisera det äldre tonnaget.

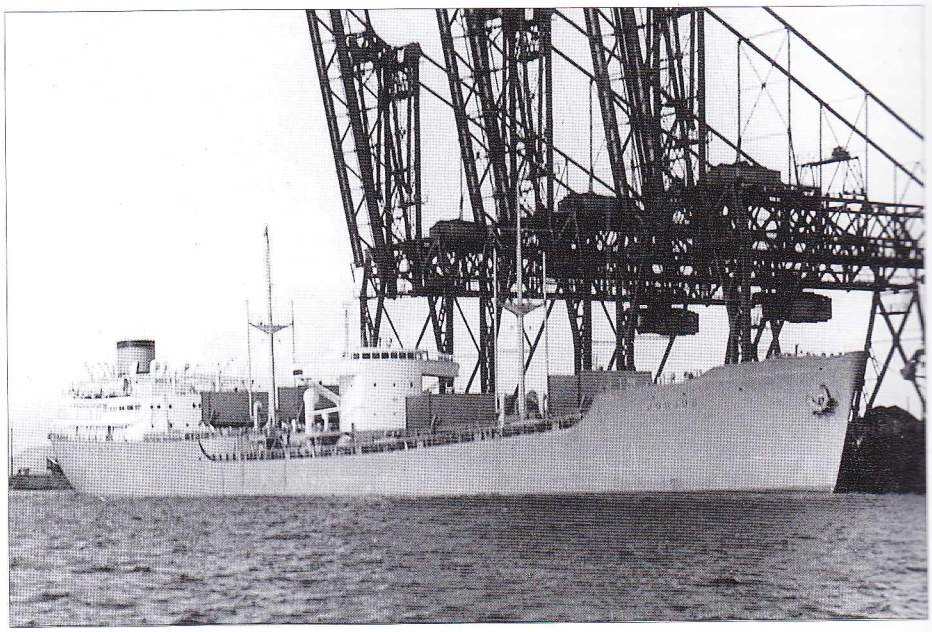
Under min tjänstgöring i Grängesbergsbolaget övervakade jag aldrig något nybygge, men jag var befälhavare på **Luossa** då detta fartyg reparerades och moderniserades på Götaverken i början på 1950-talet. Jag var då bosatt i Göteborg och bodde i hemmet, men var fortfarande påmönstrad och hade tillsyn och ansvar för fartyget även om vi hade nattvaktmän från ett vaktbolag. Jag hade många gånger avundats folk som när arbetsdagen var slut kunde lämna arbetsplatsen och inte vara anträffbara förrän nästa dag. Det var på vintern och tidiga våren vi låg på varvet och varje arbetsdag steg jag upp strax efter klockan 5 för att sedan ta spårvagnen till Packhusplatsen för att där ta färjan över till Götaverken. Jag gjorde då den upptäckten att det kanske inte var så dumt att bo på arbetsplatsen, även om man många gånger fick sin nattro störd av lastnings- och lossningsarbeten. Jag skulle knappast ha accepterat det långpendlande som många i dagens samhälle får göra mellan hemmet och arbetsplatsen.

En del av de äldre fartygen försåldes också allt eftersom de nya tillkom, och i slutet av 1950-talet var åtminstone i Grängesbergsbolagets flotta bostadsstandarden hög, även om det kunde skilja sig något mellan olika fartyg, främst genom lokalernas storlek och inredning. De större fartygen fick enligt min mening alltför väl tilltagna utrymmen, vilket gjorde det svårt att hålla ordning och reda då besättningarna minskades. Det ville bli för många skräpskrubbar.

Då jag ser tillbaka på mitt liv till sjöss så är det väl just bostadsförhållandena som har haft den mest glädjande utvecklingen. Det var ju ohälsosamma och ibland vedervärdiga bostäder som erbjöds de ombordanställda, och sämst för manskapet, ända fram till 1930-talet.

Luossas sysselsättning under min tjänstgöring som befälhavare var uteslutande i malmfarten mellan Narvik och kontinenthamnar, samt mellan Narvik och brittiska hamnar. Det betydde att det bara var på resan från Narvik som vi förde last, retur-

resan var alltid i ballast. Det var en ganska enahanda och långtråkig sysselsättning, men samtidigt lätt. På vintrarna hade man att kämpa mot vädrets makter, men det var nästan det enda som störde om man inte inräknar flickorna i en del engelska hamnar, företrädesvis Middlesborough. I den hamnen kunde man få så många av dessa hjälpsystrar ombord, så att man som befälhavare var tvungen att ingripa och göra en och annan rensning ombord. Under de första 18 månadernas tjänstgöring trafikerades huvudsakligen Ghent i Belgien. Detta var före Ghentkanalens ombyggnad och **Luossa** var i största laget för kanalen, i synnerhet som hon bara hade en propeller. Vid ett varvsbesök fick vi ett par fenor eller hjälproder påsvetsade på det egentliga rodret, dock utan att detta i någon nämnvärd grad förbättrade styrförmågan. Några större missöden i kanalen råkade vi inte ut för, men det var tillbud och småhaverier ganska ofta och kanske det var därför som vi sattes i annan fart. I Ghent gick lossningen snabbt om det fanns kajplats, vilket det i regel gjorde. På den tiden var det ingen gång i kanalen under mörker, vilket gjorde att det trots snabb lossning inte blev samma jäkt i Ghent som i Antwerpen där vi lossade några gånger.



*I **Porjus** var Erik Sahlgren befälhavare från 1954 till 1959. Bild från Erik Sahlgrens album.*

I engelska hamnar gick det inte undan

Efter malmfarten på Belgien kom **Luossa** att sättas in på UK-hamnar. Vi besökte i stort sett de flesta malmimporthamnarna, vilka kunde ta emot fartyg av vår storlek. Sedan min befälhavaretjänst på några av rederiets mindre fartyg var jag väl förtrogen med förhållandena i dessa hamnar. Det blev väl lite mer omväxling och spänning i själva arbetet med fartygets framförande och navigering, men annars gick det i gamla invanda hjulspår.

Det var nu flera år sedan krigets slut, men UK hade mycket svårt att repa sig. I de flesta hamnarna var lossningsanordningarna förslitna och omoderna, en del var nog från seklets början. Var det någon hamn som moderniserade så satte sig fackföreningarna emot detta och mer eller mindre saboterade rationaliseringarna. Jag minns en gång då vi skulle lossa i Newport Mon. Där hade nya anordningar anskaffats och det var meningen att båtarna skulle kunna lossa i ungefär samma takt som på kontinenten, vilket innebar ungefär ett dygn för **Luossa**. Något arbete utöver den ordinarie arbetstiden fick inte äga rum, och samma antal gäng och arbetare skulle uttas till fartyget som om hela lasten skulle ha skyfflats i tubbar för hand. Under den tiden kranarna arbetade satt stuveriarbetarna ombord och spelade kort medan de väntade på att gå ned i lastrummen för att med skyfflar skrapa ihop de sista malmstyckena och slänga i gripskoporna. Jag vill minnas att lossningen vid detta tillfälle tog över 2 dygn. I min fickalmanacka från 1953 läser jag: torsdagen 23 april anlänt Newport; lördagen 25 april avgått Newport. Kanske var det vid detta tillfälle jag gjorde de ovan relaterade iakttagelserna. Ofta var det väntetid för att få lossa och liggetider på bortåt en vecka var inte ovanliga. Det är klart att man som befälhavare fick god tid för avkoppling i form av läsning och modellbåtsbygge, för det var inte mycket att göra i dessa krigshärjade och smutsiga hamnstäder. Detta i synnerhet som det sällan kunde lämnas några besked vid fartygets ankomst om förhalningar och beräknad tid för utlossning. Befälhavaren fick mer eller mindre vara stand-by ombord för vidare order.

Inte njursten men blödande magsår

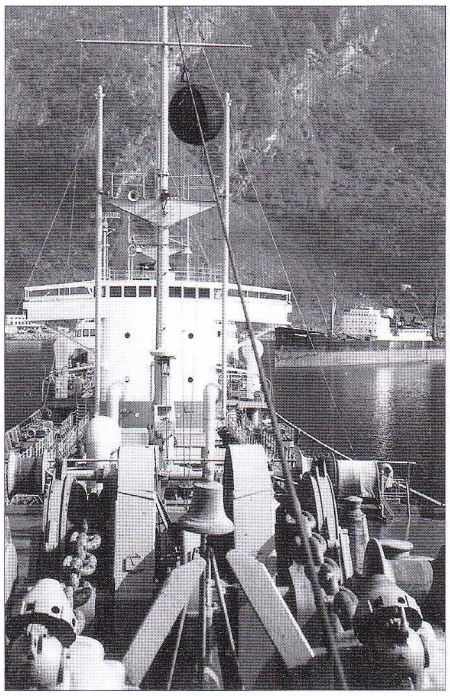
Till slut vill jag berätta en episod från min tjänstgöring på **Luossa** som inte har med det egentliga arbetet att göra. Jag hade sedan något år tillbaka haft magbesvär. Jag hade sökt läkare som sade att det var magkatarr, varför jag borde hålla diet. Jag försökte följa läkarnas råd och kände mig åtminstone tidvis bättre. Sommaren 1951 hade jag just kommit tillbaka till **Luossa** efter semestern och kände mig helt bra, då jag en lördagsmorgon under hamnuppehåll i Cardiff fick svåra smärtor i njutrakten. Båten skulle gå på middagens högvatten så det var inte mycket tid för läkarbesök. Jag tänkte att smärtorna nog skulle gå över, så vi gick ut från Cardiff med lots, vilken skulle lämna vid Barry Roads.

Efter det att vi lämnat lotsen tog jag lotssedeln och gick ner till mitt kontor för att fylla iden, men jag kunde inte gå upp på bryggan igen. Jag nästan kollapsade i min hytt och via talröret beordrade jag lotsen och överstyrman att ankra upp på Barry Roads och tillkalla läkare. En sådan kom också ut och undersökte mig där jag låg nästan medvetslös i min sovhytt. Efter att ha förklarat att jag omedelbart måste läggas in på sjukhus och gett mig en morfininjektion satte han sig vid skrivbordet för att skriva ut en sjukhusremiss. Jag hade nu piggnat till en hel del och då han ställde frågor till mig kunde jag besvara dem.

Jag tyckte att jag hört läkarens röst förut, en mycket klar och tydlig engelska. När han var klar med skrivandet lämnade han fartyget. Efter ha fått sprutan var jag i sådan form att jag kunde ge överstyrman direktiv och skicka telegram till rederiet. Därefter tog lotsbåten mig iland och det blev återresa till Cardiff i ambulans. När jag efter några dagar blivit bättre funderade jag över var och när jag haft med läkaren att göra, som undersökte mig ute på Barry Roads. Jo, det var dr Griffith. Alltså den walesiske förstestyrmannen från **Rådmansö**, och nu hade jag blivit hans patient. Att han sedan ställt diagnos på njursten i stället för blödande magsår var nog ursäktligt för det trodde jag själv att det var, och jag gav honom kanske en sjukdomsbeskrivning som satte honom på fel spår.

Porjus och Vistasvagge

Jag var befälhavare i m/s **Porjus** från februari 1954 till februari 1959. Under den tiden hade jag ett kort vikariat som befälhavare i m/s **Vistasvagge** under en dryg månad runt årsskiftet 1955/1956. **Porjus** var på 12 526 bruttoregisterton och var byggd i Göteborg 1950. **Porjus** var en malmtanker och kunde föra last av antingen malm eller olja. Malmlasten fördes i lastrum placerade i fartygets mittlinje, och oljan i de tankar som omslöt malmlastrummen. I dessa



***Porjus** på Narviks redd. Bild från Erik Sahlgrens album.*

tankar fördes även vattenballasten under ballastresorna. **Vistasvagge** var av samma typ, men större med ett brutto på 16 206 registerton. **Vistasvagge** var byggd vid Kockums 1955. I uppbyggnadsprogrammet för krigsförlista fartyg kom Gränges att ta leverans av två malmtankers, **Rautas** (1944) och **Raunala** (1946). De hade ett bruttotonnage på drygt 9 000 registerton. Därefter kom rederiet att beställa ett flertal fartyg av denna typ, som efter hand blev allt större och större.

Att jag en kortare tid kom att tjänstgöra på **Vistasvagge** berodde på att jag varit hemma på en kortare sjukledighet, och då den ordinarie befälhavaren lovats julledighet så frågade rederiet om jag ville överta befälet under ett par kortresor. Åtskilliga år senare kom jag att tjänstgöra på flera fartyg av denna typ som vi kallade V-båtar, som med ett par undantag var byggda vid Kockums.

Malmtankern Porjus

Som nämnts ovan var ju **Porjus** en malmtanker, och detta med att lasta olja i tankar var ju för mig helt ovant. Då jag var förstestyrman hade jag gärna sett att rederiet placerat mig som biträdande övervakare under byggandet av de första kombinerade båtarna, men det var kanske bristen på erfaret befäl som gjorde att de hellre skickade mig runt som vikarierande befälhavare. Det var ju en befordran att få förflyttning från **Luossa** till **Porjus** och jag ville inte gärna säga nej, men jag var betänksam. I de flesta fall hade vi någon styrman ombord med erfarenhet tankfart, men över huvud taget var rederiets tillgång på sådana mycket liten. Jag fick ju försöka lära mig lite om oljor och hanterandet av oljelaster liksom om pumparrangemang och rörledningar, det sistnämnda var inte det lättaste.

Efter det att jag övertagit befälet på **Porjus** gjorde vi nästan omedelbart en resa med olja från karibiska hamnar till Norge, därefter följde inte mindre än att par års malmfart mellan Narvik och hamnar på kontinenten, och då blev det ju inte någon praktik med oljelaster. När jag ser tillbaka var det en ganska maklig men tråkig tid. Det enda som bjöd på lite omväxling var vädret.

I slutet av januari 1956 fick vi i Emden order att vi efter utlossningen skulle gå till Vlissingen för att lasta tjockolja till Köpenhamn. Rengöringen av tankarna före lastningen skulle vi klara av själva. Tack vare en energisk och lojal besättning lyckades vi med detta. Efter utlossningen i Köpenhamn skulle tankarna vara rengjorda och gasfria, vilket skedde med handspolning. Det var vinter och kallt vilket gjorde att spolvattnet inte var tillräckligt varmt för en effektiv rengöring. Jag själv behövde inte gå ner i lasttankarna utan mitt merarbete var att ta över överstyrmans vakter på bryggan så att han kunde basa rengöringsarbetena.

Senare under året kom Suezkrisen och vi kom åter att gå med oljelaster. Det blev över huvud taget mer omväxlande fart för oss, även om vi i fortsättningen kom att frakta en del malm från Narvik och andra hamnar.

Efter det att svenska staten utnyttjat sin rätt att ta över de norrländska malmfälten såg sig Grängesbergsbolaget omkring för att kunna placera det frigjorda kapitalet. Tillsammans med ett par andra svenska företag och amerikanska intressen bildades Lamco som tillsammans med den liberianska staten skulle exploatera brytvärda järnmalmstillgångar i Liberia.

I början av 1957 hade vi lastat en råoljelast i Ostrica, en lastningsplats i Mississippideltat. Lasten skulle till Donges, en plats nedanför Nantes.

Vi ordnar ett cocktailparty i Monrovia

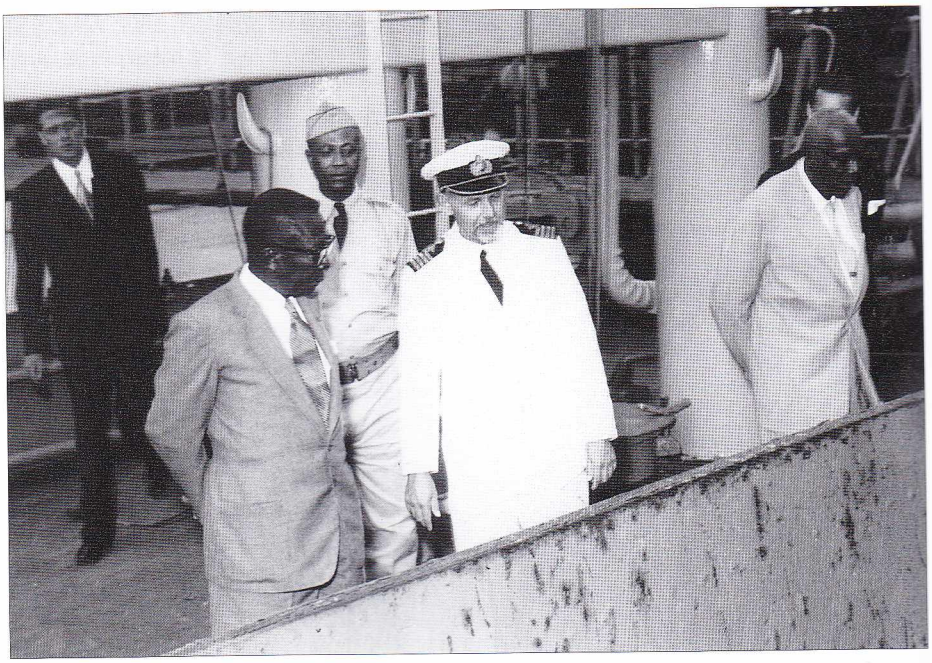
Före vår ankomst dit fick vi meddelande om att vi skulle göra en, eventuellt två resor med järnmalm från Monrovia till nordeuropeiska malmhamnar. Innan vi gick från Donges fick jag ett telefonsamtal från rederidirektör Brusewitz som bad mig bjuda ett antal namngivna personer på middag ombord. Strax efter kriget bjöds en del mäklare och andra av rederiets affärsförbindelser ombord. Detta var nästa uteslutande på befälhavarnas egna initiativ. Nu fick jag för första gången en order att göra det. Denna min representation i Monrovia hade sina poänger och vill därför redogöra hur det gick till. De namn som Brusewitz nämnt var alla svenska tjänstemän utom en amerikan, Averell Harriman, som var styrelseordförande i Lamco, samt den skotske geolog som upptäckt malmfyndigheterna i Liberia. De närmaste dagarna tänkte jag över saken. Salongen på **Porjus** var inte så stor, men tolv personer kunde nog få plats runt bordet. När vi kommit till Las Palmas för bunkring sände jag ett brev med flygpost till Lamco i Monrovia, vari jag inbjöd de personer som jag fått besked om på middag.

21 april strax före midnatt ankrade vi på Monrovias redd. På morgonen sände telegrafisten ett telegram till Lamco där jag förnyade min inbjudan i händelse de inte fått mitt brev.

22 april gick utan att vi fått något meddelande från land. Den 23 april kom helt plötsligt en lots ombord vid 15-tiden och sade att vi skulle gå in till kaj. Då hade jag väntat på besked hela dagen. Stuert hade dukat i salongen och förberett matlagningen. När vi förtöjt kom Lamcos kamrer och en annan svensk tjänsteman ombord. Jag frågade om de fått brev eller telegram, men de hade inte fått något. Jag talade om hur jag tänkt mig tillställningen. "Nej, nej, det går inte", utropade de samtidigt: "Vi har bjudit in ett tjugotal." De förklarade för mig att liberianerna var mycket noga med etiketten, och eftersom de var ättlingar till nordamerikanska slavar gällde fortfarande samma regler för sällskapslivet som på sydstaternas bomullsplantager under 1800-talet. Det skulle vara skriftliga inbjudningar, och sådana hade sänts ut redan före vår ankomst. Jag såg antagligen villrådig ut, så kamreren sade: "Se bara till att de har att dricka och så en del tilltugg." Jag slängde av mig uniformsrocken, rusade ner till stuert och meddelade honom ändringen, och så satte vi igång med att duka av middagsbordet. Huvudrätten fick utgå, men stuert hade åtskilligt smått och gott att bjuda på, och dryckesvaror hade vi också gott om.

Bland gästerna var den svenske vicedirektören Neyman, Lamcos pr-man, den skotske geologen som upptäckt malmkroppen, ett par från Atlas Copco, samt ett par svenska sjömätare, resten var liberianer. Jag lade särskilt märke till ett par av dem. Den ene var en mycket voluminös vänlig herre, som var riksbankschef. Han försökte sätta sig i en av salongens karmstolar, men det gick inte eftersom han var för bred över baken. Den andre var en ganska ung, kraftigt byggd man som var statssekreterare i finansdepartementet, och hans stora intresse för Herrgårdsakvavit gjorde mig orolig. Vi hade ju planerat en riktigt svensk middag med snaps till smörgåsmaten och när vi ändrat det hela och satte fram whisky, gin och annat groggvirke blev en

literflaska Herrgårdsakvavit kvarglömd. Den fick statssekreteraren syn på och provade. Han gillade den så till den grad att han drack den ena snapsen efter den andra och sköljde efter med Coca-Cola. Vi hade en fallrepstrappa som var mycket vinglig. Jag tänkte på trappan och kände mig föranlåten att påpeka för honom att det var starka saker han drack. Hans svar var att han druckit starkare saker än denna akvavit, men den var så god så att han ville att jag skulle skaffa honom en hel flaska. Det fick han också, om än inte då utan innan båten gick. Nå, han klarade sin konsumtion bättre än många andra, och trots att det fram på kvällen blev mer eller mindre öppet hus, så var det ingen som ramlade i fallrepstrappan eller skadade sig på annat sätt, och de flesta deltagarna tyckte nog att det var en lyckad tillställning.



Prominent besökare ombord på **Porjus**: *Liberias president Tubman visas runt av Erik Sahlgren. Bild från Erik Sahlgrens album.*

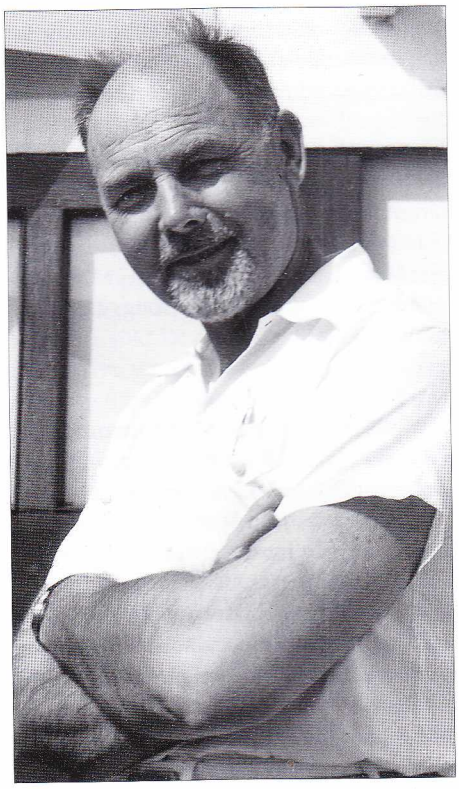
President Tubman kommer på besök

Även Lamcos pr-man tyckte att det varit en lyckad tillställning, och eftersom ytterligare en resa till Liberia var planerad så kom förslaget att bjuda president Tubman upp. Jag föreslog att vi skulle bjuda honom på middag, men då var det någon dom fann att det då blev en protokollsfråga. Jag hade ju hört talas om protokollfrågor när det gällde statsbesök. Vad det egentligen innebar visste jag inte, och uppriktigt sagt vet jag det fortfarande inte. Här i detta speciella fall innebar det tydligen att på en middag måste deltagarnas fruar också vara med, och det var en samling svenskar och liberianer så måste det vara jämna par, alla med fruar. Detta kunde svenskarna inte ställa upp med, så av denna anledning kom vi överens om att bjuda presidenten till ett cocktailparty som kunde ske utanför protokollet. Jag fick i uppgift att se till att vi hade Johnny Walker Black Label ombord, den enda whisky som presidenten drack.

När vi lossade i Emden gjorde jag allt för att få tag på Johnny Walker Black Label, dock utan att lyckas, men whiskyfrågan löstes genom att Lamco hade ett frilager från vilket ett antal lådor av det rätta märket smugglades ombord så att vi kunde bjuda presidenten. Hur inbjudan gått till hade jag inte en aning om. Vi satte ihop en inbjudan sedan vi fått ett jakande svar.

På utsatt tid kom presidenten och hans vänner farande med tjutande sirener och stor eskort in på det avspärrade hamnområdet. Ombord på **Porjus**, som dagen till ära flaggade över topp, stod jag och Lamcos ledning uppsträckta och uppställda på däck.

Presidentens besök blev betydligt stillsammare än det party vi hade haft vid det förra besöket i Monrovia. Han visades runt på fartyget och fick en orientering om såväl Grängesbergsbolagets gruvverksamhet samt dess flotta för företrädesvis malmtransporter. Jag meddelade denna information, dels muntligen, och dels genom att till gästerna överlämna boken Malm på engelska. Efteråt bjöds det på förfriskningar i salongen där president Tubman berättade historier till vilka alla pliktskyldigast skrattade. Efter ett par timmar gick gästerna i land och **Porjus** avgick efter fullgjort uppdrag.



När Tubman lämnat **Porjus** *såg Erik Sahlgren mer avslappnad ut. Bild från Erik Sahlgrens album.*

Även om malmfrakterna även i fortsättningen blev vår huvudsakliga sysselsättning så blev det lite mer omväxling i hamnarna. Efter att ha varit i Grängesbergsbolagets tjänst i över tjugo år, så kom jag för första gången till en av deras stora utlastningshamnar, Luleå. Jag har en notering som visar att **Porjus** 10 september 1957 gick ut genom Tjuvholmssundet med den dittills största malmlasten. Det var före Sandöledens tillkomst, numera går flerfaldigt större laster ut från Luleå. Vi gjorde även detta år en lastresa från Seven Island uppe i St Lawrencebukten till Cardiff där jag noterat att vi inlastat cirka 15 050 ton järnmalm på en tid av två timmar och 37 minuter, det var nog den snabbaste lastning jag varit med om. I februari 1958 kom vi att besöka en för mig från förkrigstiden välbekant plats, nämligen Wabana på Newfoundland. Vi gjorde några kortare resor på kontinenthamnar innan vi på våren gick till varv i Göteborg för dockning.

Trafiken på Rumänien

Rederiet hade slutit ett fraktavtal med rumänerna om att frakta runt 100 000 ton dieselolja från Constanza till Argentina, därefter skulle fartygen ta malmlaster från Brasilien till Europa eller USA. Ett systerfartyg till **Porjus**, **Pajala**, anlände som första båt till Constanza under vårt varvsbesök i Göteborg.

Jag hade en kortare tid haft en överstyrman som hade stor erfarenhet av tankfart,

och då vi inspekterade lasttankarna, som hade en tjock beläggning av olja och slam, uttryckte han sin förvåning över att vi kunde få båten godkänd för lastning av avlastarens inspektörer. Jag sade att det aldrig varit några problem. "Då skulle ni säkert få det om ni skulle lasta i en öststatshamn", svarade han. Jag borde inte ha blivit förvånad då jag hörde att **Pajala** inte fick lasta i Constanza utan föregående rengöring. Att **Pajala** inte fick lasta utan en dyr rengöring slog ner som en bomb på rederiet. Experter tillkallades, men då fanns det inte i Göteborg någon firma som på kort tid kunde göra fartyget rent, och rederiet ansåg att vi kunde göra det med eget manskap under resorna Göteborg–Narvik och Narvik–Bagnoli (Neapel). Vi fick ombord en hel del kemikalier. En rederiinspektör skulle se till att vi fick fart på rengöringen. Det senare uppskattades inte av mig och överstyrmannen. Vi såg det som ett misstroende, och dessutom var inte vår besättning van vid att bli basade av en rederiinspektör, vilket visade sig som en viss irritation bland en del av dem. I alla fall blev några så pass rena att inspektören trodde att det räckte.

När vi kom till Narvik fanns där en ditkallad oberoende inspektör. Han godkände 1:ans lastoljetankar. Rederiinspektören lämnade i Narvik med det beskedet att vi skulle fortsätta med tankrengöringen själva. Om vi inte var färdiga vid ankomsten till Bagnoli skulle vi ta hjälp från land för att avsluta arbetet. Tankrengöringen var tidskrävande, och kunde bara ske när det var bra väder, eftersom vi inte kunde ha tankluckorna öppna vid överspolning. Vid ankomsten till Bagnoli ansåg både överstyrman och jag att vi knappast skulle bli godkända.

Maffiafasoner i Bagnoli?

Det var fartyg vid lossningskajen före oss så vi fick ankra på redden. Jag hörde efter om det var möjligt att anställa folk från land för att hjälpa oss med rengöringen, men det gick inte alls. Den inspektör som skulle kontrollera rengöringen kom ombord. Vi talade inte om att vi redan hade papper på att 1:ans tankar godkänts, så han inspekterade även dem och underkände dem. Däremot godkände han ett antal tankar som rengjorts under överstyrmans ledning. Jag fick åka till mäklaren i Neapel och meddela rederiet att vi inte blivit godkända och att vi inte kunde anställa folk från land för rengöringen. Jag fick besked att jag skulle kontakta en entreprenör i tankrengöringsbranschen och låta denne göra fartyget rent så att den internationelle inspektören kunde godkänna arbetet. Redan samma eftermiddag kom folk från en entreprenörfirma ombord tillsammans med den inspektör som tidigare underkänt de flesta tankarna. Det är klart att de kunde fått uppgifter om tankarnas tillstånd av inspektören. De gjorde i alla fall inte någon egen undersökning innan de började tala om priset, vilket låg på något över två miljoner lire. De antydde dessutom att jag inte skulle bli lottlös, så jag blev både misstänksam och förbannad och tyckte att det luktade maffia. Jag sade att jag måste kontakta rederiet först och att mäklaren följande dag skulle kontakta dem om budet antogs eller inte. Jag samrådde med överstyrman och talade om för honom att jag misstänkte försök till en rejäl uppskörtning. Jag frågade honom om vi kunde lova att ha båten lastningsklar vid ankomsten till Constanza om vi inte anlitade entreprenören. Överstyrman trodde att vi säkert skulle klara det.

Jag litade inte riktig på mäklaren i denna affär, och eftersom jag ville underrätta rederiet så snart som möjligt, bad jag överstyrman gå iland och ringa vår rederiinspektör i Stockholm. Det var rätt sent på kvällen, och han ringde upp inspektören i dennes bostad från en hamnkrog i Bagnoli. Han meddelade att vi tänkte fortsätta tankrengöringen med eget manskap. Nästa dag fick mäklaren beskedet att vi inte godtog entreprenörens anbud.

Jag hade inte tidigare varit inne i Svarta Havet, men jag hade hört talas om att Constanza före kriget ansågs vara en mycket korrupt plats, där det skulle mutas till höger och vänster. Jag var spänd på hur vårt besök skulle avlöpa.

Ana Pauker (det rumänska kommunistpartiets ledare efter andra världskriget) hade visserligen fått träda tillbaka och de ryska trupperna var åtminstone till större delen ute ur landet, men det rådde en sträng kommunistisk regim i Rumänien. Varje steg av tjänstemän som hade med utlänningar att göra, noggrant övervakades av politruker eller militär. Cigaretter och lite förfriskningar ombord vågade de ta emot, men där gick gränsen. Så mina farhågor kom på skam.

Lastning med förhinder

Vårt systerfartyg **Pajala** hade emellertid skrämt upp avlastarna och deras inspektör, en äldre kemist av judisk börd. Han var vettskrämd för att godkänna lastning om det var minsta lilla beläggning någonstans i tankarna. Judarna hade det inte lätt i Rumänien, och han var givetvis den som skulle få bära hundhuvudet i händelse av klagomål på lasten. Som hjälp hade han en gammal professor från Bukarest, som var rätt stirrig och helt ovan vid fartyg. Överstyrman påstod att professorn inte kunde skilja på för och akter, och att man kunde visa honom samma tankar gång på gång om han bara fick göra en runda på däck mellan dem. Det var nog en överdrift, men inte tror jag att den judiske kemisten hade mycket nytta av honom. Vi hade anlänt till Constanza på morgonen och gått till kaj vid 08-tiden. Förmiddagen gick åt för kontroll och inklarering och först därefter började inspektionen av tankarna.

Raffinaderiets man som var ansvarig för utlastningen var en ung kemiingenjör som hette A Popa, vanligen kallad Popas. Han var inte så ängslig som de båda gubbarna som skulle godkänna tankarna för lastning. Han ville komma igång med lastningen och blev på så sätt vår bundsförvant. Överstyrman sprang runt med inspektörerna i lasttankarna, och vår besättning fick göra finputsningar här och där. Däremellan var det palaver, kaffedrickning och cigarettrökning i överstyrmans hytt, så att jag knappast kunde se dem som var där då jag emellanåt underrättade mig om läget. Slutligen ledsnade Popas, och han lät skrapa av en bestämd yta i en tank där de hade funnit ganska tjock beläggning. Han slammade upp den med dieselolja av det slag vi skulle lasta och i ungefär samma proportion som hela lasten skulle utsättas för vid kontakten. Därefter gick han upp till laboratoriet och gjorde en kemisk analys. När han kom tillbaka och påvisade att inte något värde hade ändrats, knappast kulören, trots att avskrapet gjorts på ett av de sämsta ställen som hittats, då gav inspektörerna äntligen med sig.

Vi skulle få börja lasta och Popas överlämnade lastningsansvaret till en assistent och åkte hem. Det hade blivit bortåt midnatt och nu skulle slangen kopplas till manifolden. När vi tog bort ett av flänslocken till denna vällde där ut åtminstone 50–60 liter tjock svart olja. När inspektörerna såg detta var det ju stopp igen, och trots att vi genom att trycka vatten genom ledningen kunde visa att det inte fanns mer olja, så nekades vi att lasta. Vi fick Popas assistent att kalla ner Popas själv. Han kom ner till fartyget och var synbarligen arg. Vad han sade till inspektörerna förstad vi inte till fullo, men de godkände fartyget och vi kunde börja lasta, om än över ett halvt dygn försenade. Vid utlossningen i Buenos Aires hördes inga anmärkningar och inte heller senare. Från Buenos Aires avgick vi i ballast till Rio de Janeiro och då vi gjorde tankrent så att vi kunde få gascertifikat, eftersom lastningen av järnmalm inte kunde ske utan ett sådant. Denna järnmalmslast gick till Gdansk i Polen. Efter några kortresor med malm lastade vi åter en ny malmlast för Bagnoli i Narvik. Från Bagnoli skulle vi liksom tidigare gå till Constanza i ballast för att lasta dieselolja till Buenos Aires, alltså precis samma resa vi gjort några månader tidigare.

Fortsättning följer!

Information om boken om ståltrålarna

Krister Bång

Än idag kan man få se första generationens ståltrålare i den svenska skärgården. Här kommer GG 980 ***Danafjord*** *av Styrsö med räkor till Björnhuvudet den 9 juni 2011. Foto Krister Bång.*

Väntad, väntad, väntad! När kommer den? Överallt där man far fram kommer frågorna. På sätt och vis känns ju detta uppmuntrande, men naturligtvis också frustrerande.

Men arbetet på boken står inte stilla. I våras beslutades det att boken skall ges ut av oss på Länspumpen. På så vis kan vi trygga kostnaderna för prefabrikationen såväl som för tryckningen.

Lennart kunde ta tjänstledigt i maj och juni. Då åkte han till Rosslau i forna Östtyskland och fick en mycket god kontakt med det gamla varvet som levererade så många fiskefartyg till oss.

I juni var vi i Kalmar och gick genom de trålare som byggts där och i juli gjorde vi en resa till Karmöy i Norge för att tala med fiskare som fiskat med gamla svenska ståltrålare. På programmet står också resor till Danmark och till Rostock för ytterligare insamling av fakta och foto.

Vi har etablerat ett samarbete med Shetlands museum i Lerwick, vilket vi lade grunden till då museet besöktes för några år sedan. Genom vårt samarbete med Bohusläns museum har vi fått ett förmånligt pris på digitala högupplösta bilder från Shetlands museum. På detta sätt förhöjs fotografiernas kvalitet väsentligt.

Just kvalitet är något som vi vinnlägger oss om. Arbetet med att få fram bilder har pågått ett tag men kommer att kulminera under december.

Varje fartyg presenteras med fullständig ägarlängd även i utlandet, alla försäljningar med pris och fartygets fullständiga öde. Uppgifterna är hämtade ur det svenska fartygsregistret och för danska uppgifterna står Søfartsstyrelsen i Köpenhamn. Vi fick ett unikt tillfälle att besöka dem för att få uppgifter om fartygen innan uppgifterna digitaliserades.

Ett omfattande arbete har lagts ned för varje fartyg med beskrivning av utrustning och inredning. Fiskare har fått berätta om episoder, om hur de funderat vid köp och så vidare. Och det är just dessa berättelser som gör vår bok så unik. Det berättas en historia om nästan varje fartyg som gör att fartyget blir nästan som egen en personlighet. Det är också detta som har tagit tid att samla in. Men vi ser mer på resultatet än till tidsåtgången.

Vi är nu så långt framme att vi hoppas på en bokutgivning under våren 2012. Lennart kan få tjänstledigt i november och december om vi bara kan lösa hans uppehälle under dessa månader. Skulle så ske ökar naturligtvis chanserna till en snabbare utgivning.

Boken omfattar de fartyg som fiskade på 1950- och 1960-talen. Det var en mycket dramatisk tid med både uppgång och fall. Senare planeras en fortsättning med de trålare som kom i fiske därefter.

När boksläppet närmar sig kommer vi att i god tid meddela detta via Länspumpen. Priset är inte fastställt än, men kommer troligen att ligga runt 500 kronor. Skicka inga pengar förrän vi uppmanar till det.

Vi som gör boken är Lennart Bornmalm, som ansvarar för fartygens utrustning, ombyggnader och berättelser runt om; Vidar Blom, som står för layout och redigering och jag själv, Krister Bång, som ansvarar för ägarlängder, priser öden med mera. Tillsammans samlar vi in fotografier. Om Du kan hjälpa till så hör av Dig. Kom inte efteråt och säg "Du kunde väl frågat mig".

Välkommen till en unik bok om en epok inom den svenska fiskerinäringen.

Människor jag mött i mitt arbete

Olle Gustafsson

Karl Olof Gunnar Ahlin

På hösten 1959 skulle vi få en ny chief i Rexbolagets **Lindö**. Om honom gick det vilda rykten i bolaget. Han hade slagit en maskinist i huvudet med en skiftnyckel så han hamnade på sjukhus. Han hade stoppat maskin och tvingat skepparen att ankra i väntan på att fulla maskinister skulle nyktra till och mycket annat.

Han kom i alla fall ombord en dag och det första han skulle ta itu med var vårt problem med utspädning av smörjoljan med diesel. Detta var före oljekriserna och de flesta äldre och många nyare fartyg gick på diesel. Tjockolja var inte så vanligt då. Vi hade brottats med detta problem länge och till och med fått lämna iland vår smörjolja en gång.

Detta problem löste Ahlin snabbt. Vår gamle chief, en äldre försiktig man, hade alltid kört huvudmaskinen lite långsamt. Ahlin beordrade nästan med en gång att vi skulle köra med högre varv. Vi hade tidigare kört med knappt 150 varv, nu ökade vi till 155. Försten skakade på huvudet, "Det här går aldrig väl" sa han. "Maskinen kommer att skaka sönder". Men väl gick det, farten ökade lite grand och bränsleinblandningen i smörjoljan upphörde som genom ett trollslag.

Vid ett tillfälle låg jag på knä vid pannorna och jobbade med en trilskande bränslepump och var väl lite irriterad för jag fick den inte att ta. Då kom chiefen, satte foten i baken på mig och sa något ironiskt om att det blir ju aldrig färdigt. Jag blev förbannad och slog en liten handslägga jag hade till hands i durken framför foten på honom och bad honom fara till något varmare ställe. Han sa inget vidare utan gick därifrån. Efteråt ångrade jag mig och tänkte att nu hade jag nog ställt till det för mig.

När jag kom upp i mässen satt han där och flinade åt mig när jag kom in. "Det var fan vad du tog i" sa han bara och efter den episoden tyckte jag att vi kom ganska bra överens. Försten som var lite rädd för honom jagade han mest hela tiden.

Han berättade ibland historier från sina år till sjöss. Han hade seglat ute under hela kriget först utanför spärren och på slutet i kol- och malmfarten på Östersjön/Nordsjön.

Någon gång i början på kriget hade fartyget han seglade i blivit torpederat i Atlanten norr om Shetlandsöarna. Torpeden hade träffat mitt för förmasten och en av winscharna hade slungats upp på bryggan och illa skadat befälhavarens ena ben. Man fick båda livbåtarna i sjön, förste styrman tog befälet i den ena och Ahlin, med befälhavaren på durken, i den andra. Ahlin kunde se, innan båtarna kom ifrån varandra, att man satte segel i den andra båten. "Skall inte vi också sätta

K.O.G. Ahlin.

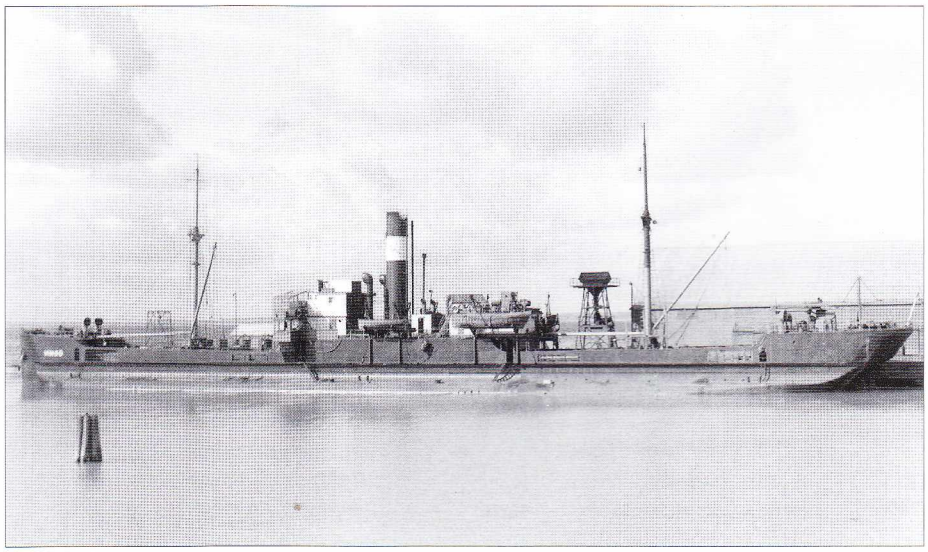
segel?" frågade männen i Ahlins båt till honom. Men jag svarade, berättade Ahlin "Har man aldrig seglat förr skall man inte börja på Nordatlanten när det dessutom blåser". Ahlin satte sig vid rodret och fick i gång rodden i riktning som han trodde mot Shetlandsöarna. Efter ett tag tyckte några i båten att det var meningslöst att ro, men då fick de smaka på den här sa Ahlin och visade upp knytnäven. Förmodligen var det psykologiskt rätt att hålla männen sysselsatta. Efter ett par dygn upptäcktes livbåten av ett engelskt patrullfartyg och männen blev ilandsatta i Skottland. Den andra livbåten påträffades aldrig.

Under senare delen av kriget seglade Ahlin på kolfarten, malm ut och kol eller koks hem, mest från Tyskland. Vid ett tillfälle då de låg i Tyskland under en bombräd hade han och skepparen struntat i att gå ner i ett skyddsrum utan stannade kvar ombord. Då fick de vid ett uppehåll i bombningarna se en man som låg uppe på ett magasinstak, tydligen skadad. Han kunde ju inte ligga där sa chiefen till skepparen och gick i land. Väl i land hittade han en stege och gick upp på taket och fick ner den skadade tysken. Vid nästa besök i Tyskland skulle Ahlin belönas för sin räddningsinsats. "Jag vill inte ha era djävla medaljer med hakkors på" sa Ahlin. Detta kunde ha slutat illa för honom men med den mer diplomatiske skepparens hjälp avlöpte det hela utan några intermezzon.

Då och då kom han in i vår mäss och drack trekaffet. Han berättade då ibland historier om "kärringarna i Utby". Utby är en stadsdel i Göteborg som då hade mest radhus och han bodde i ett av dessa med sin fru. En gång hade "kärringarna" tagit en inbrottstjuv på bar gärning och hållit fast honom tills polisen kom. "Vilka kärringar, va" sa Ahlin med en lätt rysning. Man kunde nästan tro att han sympatiserade lite med tjuven. Övriga historier från Utby lämpar sig inte för den här tidningen.

Några år efter det jag mönstrat av **Lindö** mötte jag Ahlin på en gata i Göteborg. Vi pratades vid en stund och bland annat sa Ahlin "Jag såg att du blev nervös när jag stod bakom dig när du körde huvudmaskin, så senare stod jag i stället uppe på en övre gretting där du inte såg mig". Min respekt för honom växte.

Efter det tillfället har jag inte sett honom och inte heller hört någon gammal skeppskamrat prata om honom. Han var född den 1 november 1906 i Västervik och dog i Göteborg den 18 juni 1980. Den enda bild jag kan bidra med är vidstående som är avfotograferad ur bokverket Sveriges Rederier och är redan där en ganska dålig bild. Kanske ingav han så mycket respekt att jag inte kom mig för att fotografera honom ombord.



*Turretångaren **Vindö** var ett av många fartyg Ahlin seglade i. Foto C.G. Nyström, negativarkiv Klubb Maritim–Göteborg.*

Fredagen den 26 augusti 2011 anlände hjulångaren ***Eric Nordevall II*** *efter ca två veckors Eriksgata till Riddarholmskajen i Stockholm. Här skulle fartyget döpas påföljande måndag av kronprinsessan Victoria. Foto Per Hilding.*

Rekonstruktionsprojektet Eric Nordevall – del II, dopet i Stockholm

Lennart Bornmalm/Bosse Lagerqvist

Bernt Breding tv föreslog för Lars Bergström th, dåvarande chef för Forsviks industriminnen, att bygga en replika av hjulångaren ***Eric Nordevall*** *vid Forsviks Varv efter originalet som förlist i Vättern 1856. Tillsammans blev de initiativtagare till ett lyckat och intressant replikabygge av denna unika fiolhjulångare. Foton Lennart Bornmalm.*

Föreningen Forsviks Varv bildades 1995 för att bygga hjulångaren ***Eric Nordevall****. I samband med det utsågs Stig Söderlund att vara alias överstelöjtnant mekanikus Eric Nordevall. Här tillsammans med kronprinsessan Victoria och skeppsbyggmästare Patrik Zimonyi. Patrik Zimonyi gavs under 1999 i uppdrag att färdigställa fiolhjulångaren* ***Eric Nordevall II****, vilket han utfört med utmärkt resultat. Foto Lennart Bornmalm.*

Fredagen den 26 augusti anlände hjulångaren Eric Nordevall II till Riddarholmskajen i Stockholm efter en Eriksgata som hade påbörjats två veckor tidigare, fredagen den 12 augusti. Färden genomfördes som ett marknadsföringsprojekt inom besöksnäringen för nordöstra Skaraborg, och utgick från Forsvik vidare över Vättern och genom östgötadelen av Göta kanal, Södertälje kanal och via Mälaren fram till slutdestinationen. Syftet med resan var att genomföra dopet den 29 augusti med kronprinsessan Victoria, på samma plats som såg originalet döpas 174 år tidigare. Efter kronprinsessans besök i Forsvik tillsammans med prins Daniel den 21 oktober 2010, med ombordstigning på Eric Nordevall II, beslutades att kronprinsessan Victoria skulle förrätta dopet och bli gudmoder till fartyget. Datumet kom senare att fastställas till den 29 augusti 2011.

Därmed var den första delen av rekonstruktionsprojektet på väg att avslutas, nämligen det arbete som under en lång följd av år har inneburit en kunskapsintensiv historievetenskapligt baserad produktion av en hjulångare. Den fortsatta inriktningen av rekonstruktionsprojektet kommer att omfatta fartygets fortsatta drift inklusive de aktiviteter som kommer att kopplas till henne.

Dopceremonin

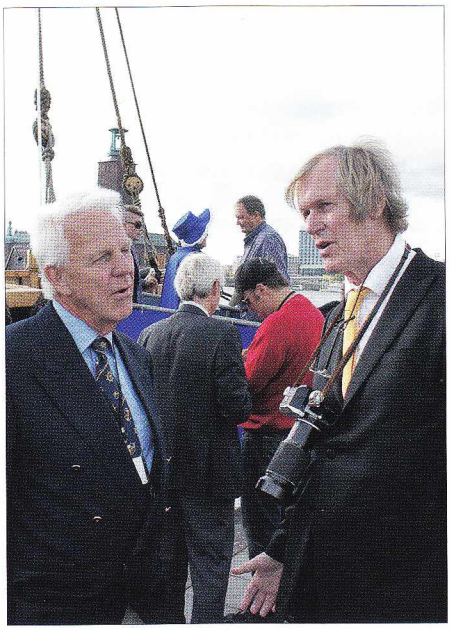
Så kom den stora dagen som alla hade väntat på, flaggorna var hissade och vädret var soligt med svag vind. Många var uppklädda i adekvat historisk klädsel och känslan av högtidlighet och förväntan var stor. Ett fint podium hade byggts dagen till ära där själva dopceremonin skulle gå av stapeln, ett stort tält hade rests intill kajkanten där de inbjudna till ceremonin skulle serveras förfriskningar och snittar. Runt 300 personer var närvarande av dem som hade bjudits in och säkert ett hundratal intresserade hade samlats utanför det inhägnade området, oräknat de fritidsbåtar och historiskt bevarade fartyg som hade samlats på Riddarholmsfjärden för att bevittna dopet av **Eric Nordevall II**.

Ceremonin inleddes med att Stig Söderlund i egenskap av alias överstelöjtnant och mekanikus Eric Nordevall, med stor inlevelse berättade om den historiska bakgrunden utifrån Eric Nordevalls perspektiv. Han var dessutom konferencier under hela ceremonin. Därefter hölls tal av skeppsbyggmästare Patrik Zimonyi, länsdirektör Göran Bengtsson, museichef för Sjöhistoriska museet Hans-Lennart Ohlsson, regionråd i Västra Götalandsregionen Birgitta Losman, kommunalrådet i Karlsborgs kommun Kjell Sjölund och slutligen styrelseordförande för Forsviks ångbåtar ekonomiska förening Inge Karlsson. Under dessa inledande anföranden anlände kronprinsessan Victoria i sällskap med adjutant och säpovakter följda av ett antal fotografer.

Efter att Kronprinsessan hade namngivit fartyget och framfört önskan om att välgång skulle följa henne på sina resor, visade det sig att brädgången var för sviktande för att krossa flaskan som dessutom var inklädd i en elegant påse. Här gällde det att träffa ankaret och efter två försök uttalade överstelöjtnant mekanikus Eric Nordevall "Tredje gången gillt, kronprinsessan", varvid hon replikerade "Vänta du, tills vi verkligen har sett att flaskan krossats". Med hög träffsäkerhet gav det tredje försöket ett lyckat resultat med krossad flaska och förrättat dop, till glädje och jubel från de närvarande samtidigt som fotografernas kameror smattrade i en allt högre takt.

Kronprinsessan Victoria döper här fiolhjulångaren till ***Eric Nordevall II*** *under stor bevakning av fotografer. Foto Lennart Bornmalm.*

Lyckliga ögonblick förgyller livet. Kronprinsessan Victoria och Patrik Zimonyi tackar varandra för ett lyckat fartygsdop. För Patrik var detta en fantastisk dag efter 12 års energiskt byggande, där han längs vägen utbildat ca 300 personer i skeppsbyggeri. Foto Lennart Bornmalm.



Bland de många som minglade på Riddarholmskajen märktes Ingvar Kronhamn och Hans-Christer Edborg, (ovan) samt Claes Wollentz och Fredrik Blomqvist. De två senare från Sjöhistoriska museet. Foto Lennart Bornmalm.

Därefter embarkerade kronprinsessan Victoria **Eric Nordevall II** och den första turen som namngivet fartyg, den formella jungfrufärden, kunde genomföras – stundtals med kronprinsessan som rorgängare. Samtidigt förevisades fartyget för kronprinsessan och möjlighet till mer informella samtal med de inblandade i Nordevall-projektet kunde genomföras. Under tiden som detta pågick bjöds gästerna på kajen på förfriskningar och snittar, serverade av Elwing & Co. Efter en knapp timmas lyckad färd på Riddarholmsfjärden återvände **Eric Nordevall II** till kaj och

Efter en lyckad jungfrufärd på Riddarholmsfjärden under knappt en timma återkom **Eric Nordevall II** *till Riddarholmskajen. På fartygets brygga syns befälhavare Carsten Hedlund och vid salutkanonerna Bernt Breding. Bakom honom kronprinsessan Victoria. Foto Lennart Bornmalm.*

Kronprinsessan Victoria lämnar **Eric Nordevall II** *efter jungfruturen i sensommarsolens släpljus. Foto Lennart Bornmalm.*

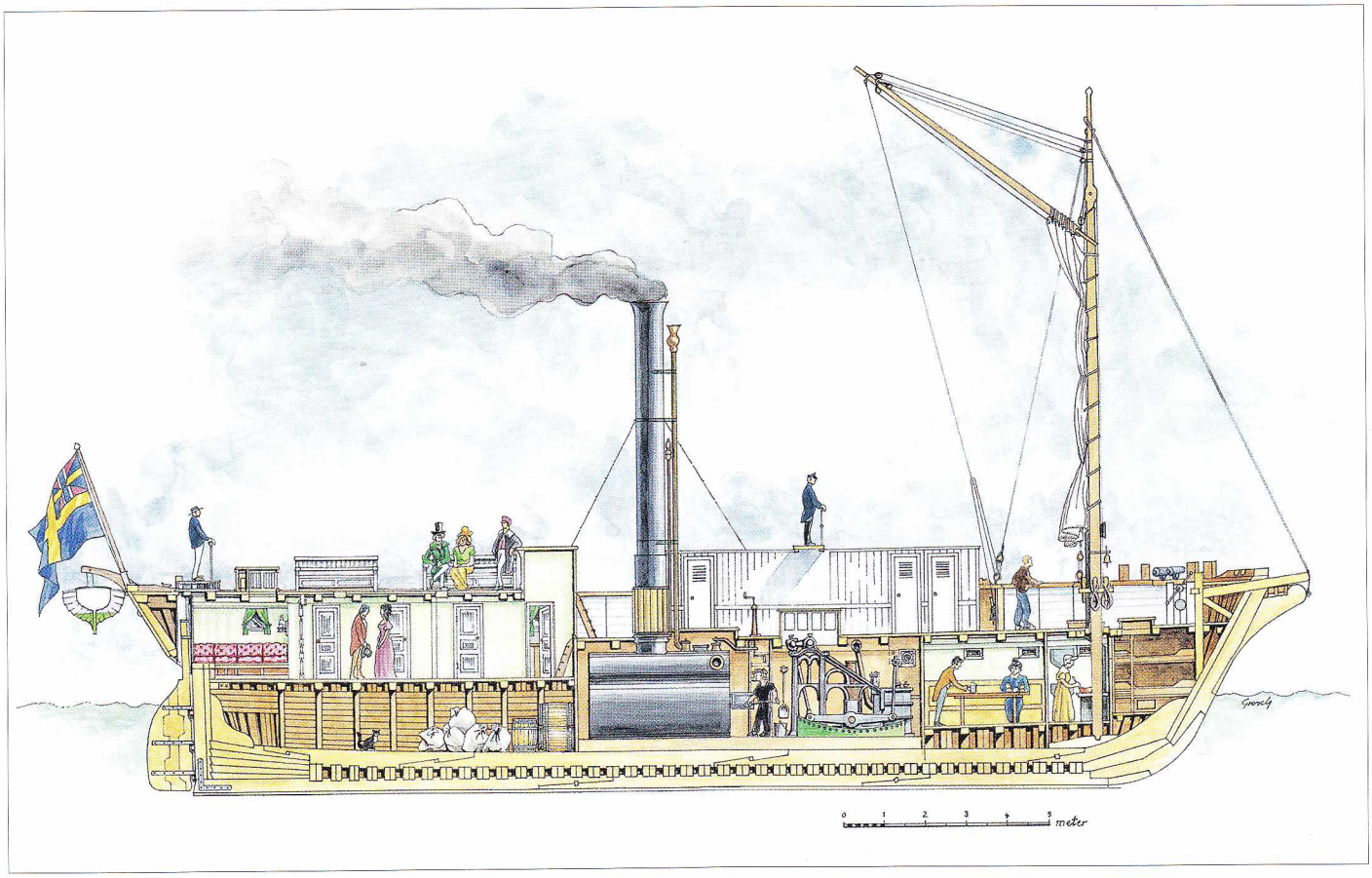
kronprinsessan med följe lämnade området för att tillsammans med särskilt inbjudna inta en middag på slottet.

Dagen gick över i en vacker sensommarkväll och sakta vandrade gästerna genom Stockholm efter att ha varit med om en historisk händelse – dopet av en hjulångare som inte hade ägt rum på 170 år. Dagen efter förhalades **Eric Nordevall II** till Örlogsvarvet för att förevisas där under tio dagar innan återfärden till Forsvik.

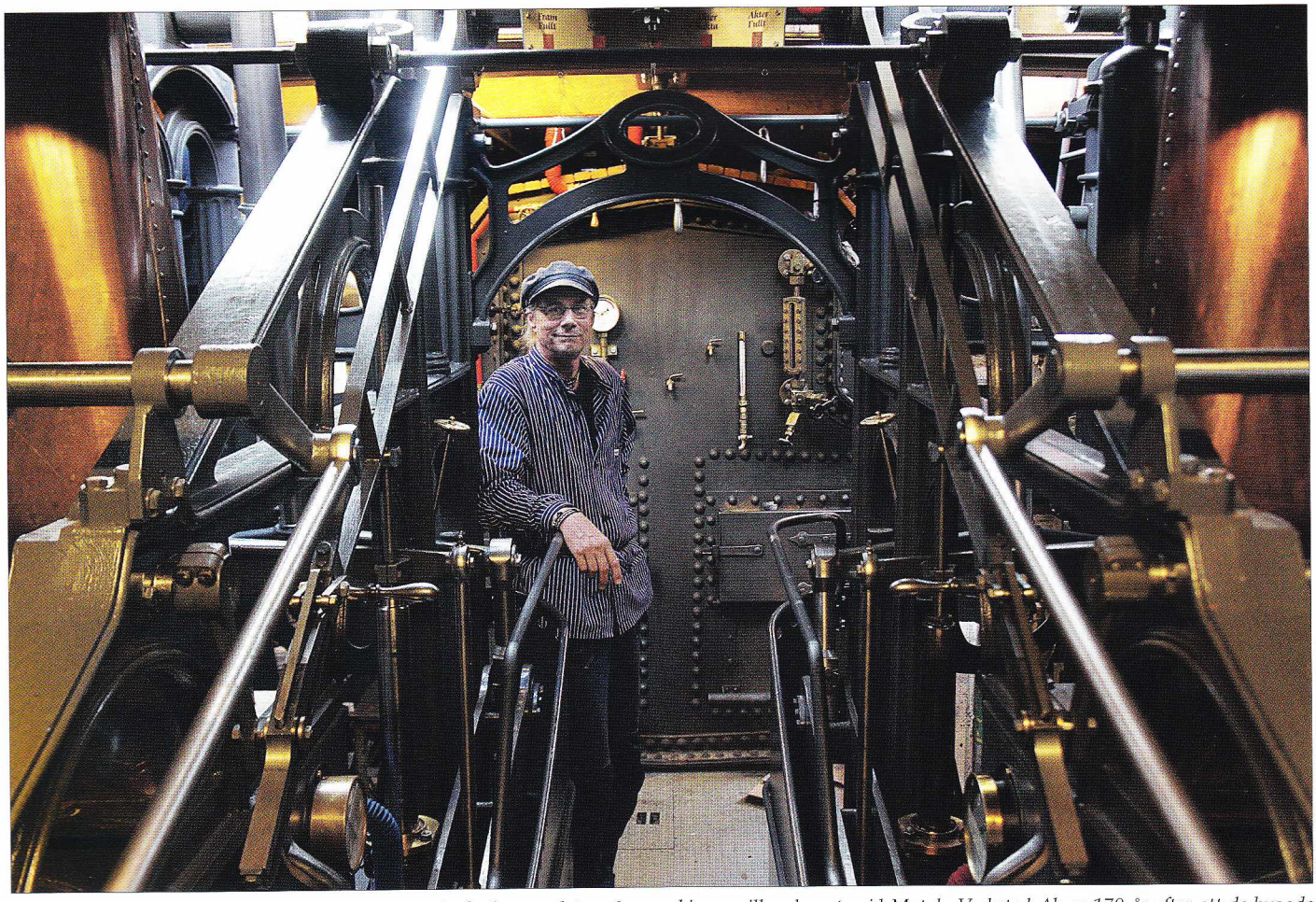
Rekonstruktionsprojektet inleddes

Det finns inte ett helt tydligt startdatum för projektet. Ett skulle kunna vara den 29 juni 1996 när den första kölsträckningen i Plåtverkstaden i Forsviks Bruk genomfördes. Förmodligen bör dock projektstarten tidigareläggas några år. Originalet Eric Nordevall sjönk i närheten av ön Jungfrun i Vättern den 6 juni 1856, efterhand från 1900-talets mitt började många olika dykare leta efter vraket. Det dröjde emellertid till 1980 innan de två amatördykarna bröderna Åke och Olaf Svensson från Motala hittade **Eric Nordewall**. Fartyget ligger på 45 meters djup i Vättern och är i stort sett intakt såväl exteriört som interiört med kölen ner och masten upp. Sötvattnet och det stora djupet har skyddat faretyget. Vattnet har hållit det nedbrytande syret borta och djupet har skyddat fartyget från vrakplundrare.

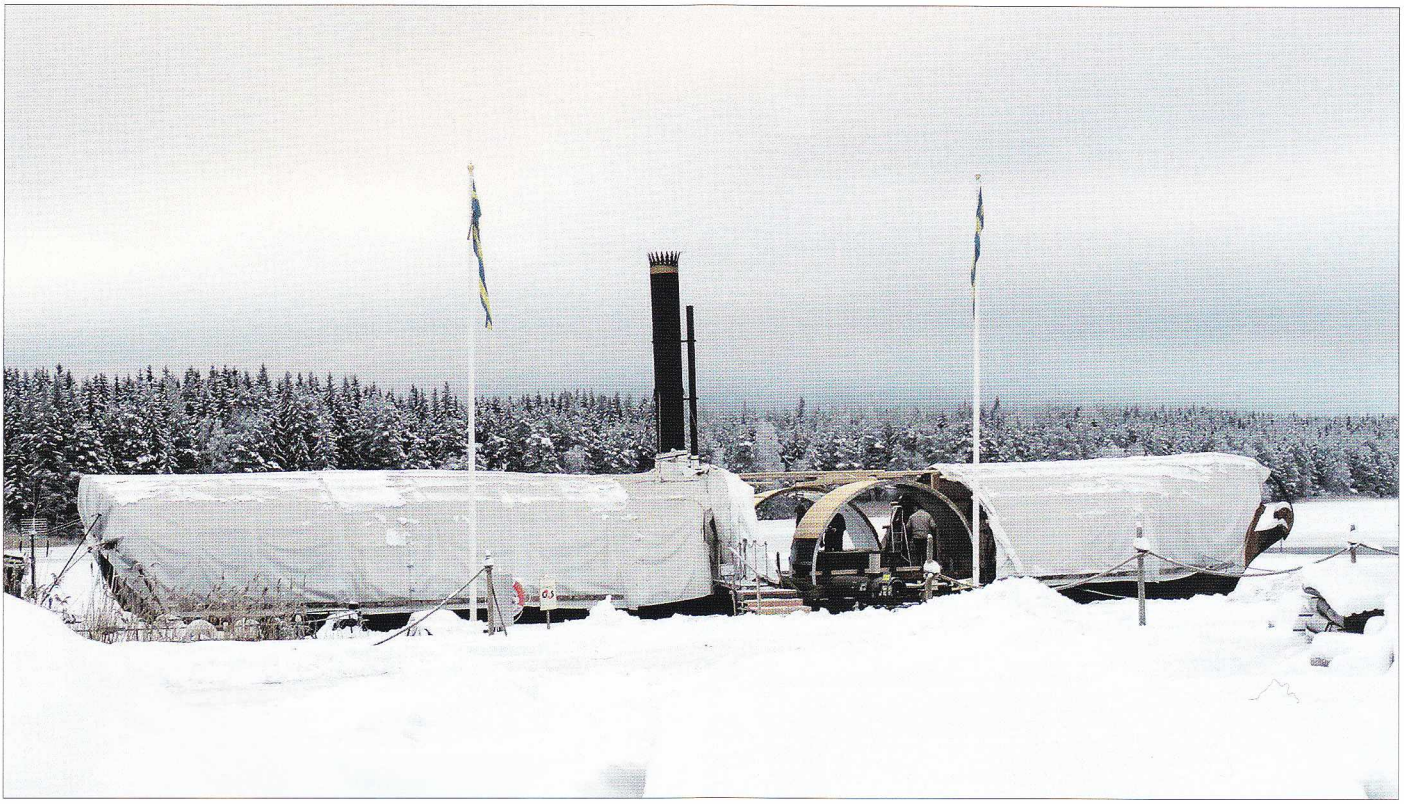
Bakom kölsträckningen 1996 stod en projektgrupp under ledning av Bernt Breding, vilken hade ett omfattande intresse för ångmaskiner sedan lång tid. Genom bl a tidningsbevakningen av Nordevall-fyndet 1980 hade Breding bra kunskap om vraket och dess tidigare historia och som han år 1994 presenterade för Lars Bergström som ett möjligt rekonstruktionsprojekt. Bergström hade då sedan ett år varit anställd av Stiftelsen Forsviks Industriminnen som



Perspektivritning över fiolhjulångaren ***Eric Nordevall II*** *av Reinhardt Grosch.*



Maskiningenjör Anders Hellberg har varit ansvarig för byggandet av ångmaskinen, vilken byggts vid Motala Verkstad Ab ca 170 år efter att de byggde åt ångmaskinen i den ursprungliga fiolhjulångaren ***Eric Nordevall****. Här ses Hellberg i maskinrummet efter en lyckad jungfrutur i kungligt sällskap på Riddarfjärden. Foto Lennart Bornmalm.*



Eric Nordevall II under utrustning vid Forsviks Varv en vintrig dag 2010. Foto Per Hilding.

hade skapats år 1988 med syfte att rädda Forsviks Bruk som ett industrihistoriskt besöksmål. Han var på jakt efter en verksamhet som skulle kunna placeras i någon av brukets byggnader och på så sätt bidra till upplevelsen av en industriarbetsplats med historiska kvaliteter. Breding, som inledningsvis hade tänkt sig en modell i halv skala av **Eric Nordevall**, föreslog byggandet av en fullskalemodell. Bergström tyckte att det var en bra idé och en interimsstyrelse för projektets genomförande bildades år 1994. Bergström, Breding och Stiftelsen Forsviks Industriminnens ordförande, dåvarande kommunalrådet i Karlsborgs kommun Gunnar Ekfeldt, uppsökte landshövdingen i Skaraborgs län, Birger Bäckström, i syfte att också göra projektet till en länsangelägenhet. Mötet hölls i Bäckströms kontor i Mariestad och efter Bredings ljudliga demonstration av en egentillverkad ångvisslas kvaliteter blev Bäckström en övertygad anhängare och också ordförande i den ekonomiska föreningen Forsviks Varv som bildades år 1995 för byggandet av **Eric Nordevall II**. Efter generella uppmätningar av vraket **Eric Nordevall** på Vätterns botten konstruerade skeppskonsult Bo Bengtsson, Torslanda, olika ritningar över **Eric Nordevall II**. Därefter inleddes rekonstruktionen av hjulångaren under ledning av Rolf Fridlund från Motala. Han hade tidigare byggt båtar privat men var inte professionellt verksam som båt/skeppsbyggare. Byggandet av **Eric Nordevall II** fortlöpte därför med hjälp av amatörer med stor entusiasm.

År 1999 gjordes den andra kölsträckningen med följande bakgrund. Breding som projektledare för bygget insåg tidigt att för rekonstruktionsbyggets framgång var det nödvändigt med en professionell båtbyggare. Han hade stött på Patrik Zimonyi som sedan år 1993 var ansvarig för bygget av **Sigrid Storråda** i Lidköping. **Sigrid Storråda** är en rekonstruktion av det norska vikingatida **Gokstadskeppet** framgrävt under 1800-talets slut ur en gravhög vid gården Gokstad i Vestfold, Norge. Han var också ansvarig för rekonstruktionen av en Vänerslup, **Oskar II**, under åren 1997 till 2003. Slupen byggdes på Sjötorps varv och har Sjötorp som hemmahamn. År 1999 var han emellertid tillgänglig och kunde kontrakteras som ansvarig för det fortsatta fartygsbygget **Eric Nordevall II**. Samma år gick Forsviks Skogar i konkurs, företaget drev sågverket i Forsvik och de varslade sågverksarbetarna blev därmed potentiell arbetskraft för Nordevallbygget. Genom arbetsmarknadsinsatser kunde dessa ges en grundläggande utbildning i träbearbetning om cirka 20 veckor vid Hantverkscentrum i Tibro. År 1999, erhölls också det första EU-bidraget med vilket en stor mängd ekvirke kunde köpas. Zimonyis första åtgärd som skeppsbyggmästare var att börja om från början med ny kölsträckning. Anledningen var att fartyget dittills hade byggts underdimensionerat – och endast en handfull spant hade rests. Zimonyi valde därför att börja om från början och sträckte en ny köl som uppfyllde klassens krav för fartygsbygge av denna storlek och avsedd för passagerartrafik.

I det fortsatta byggnadsprojektet sönderfaller rekonstruktionen av **Eric Nordevall II** i tre huvudområden: Skrovet, Ångpannan och Ångmaskinen.

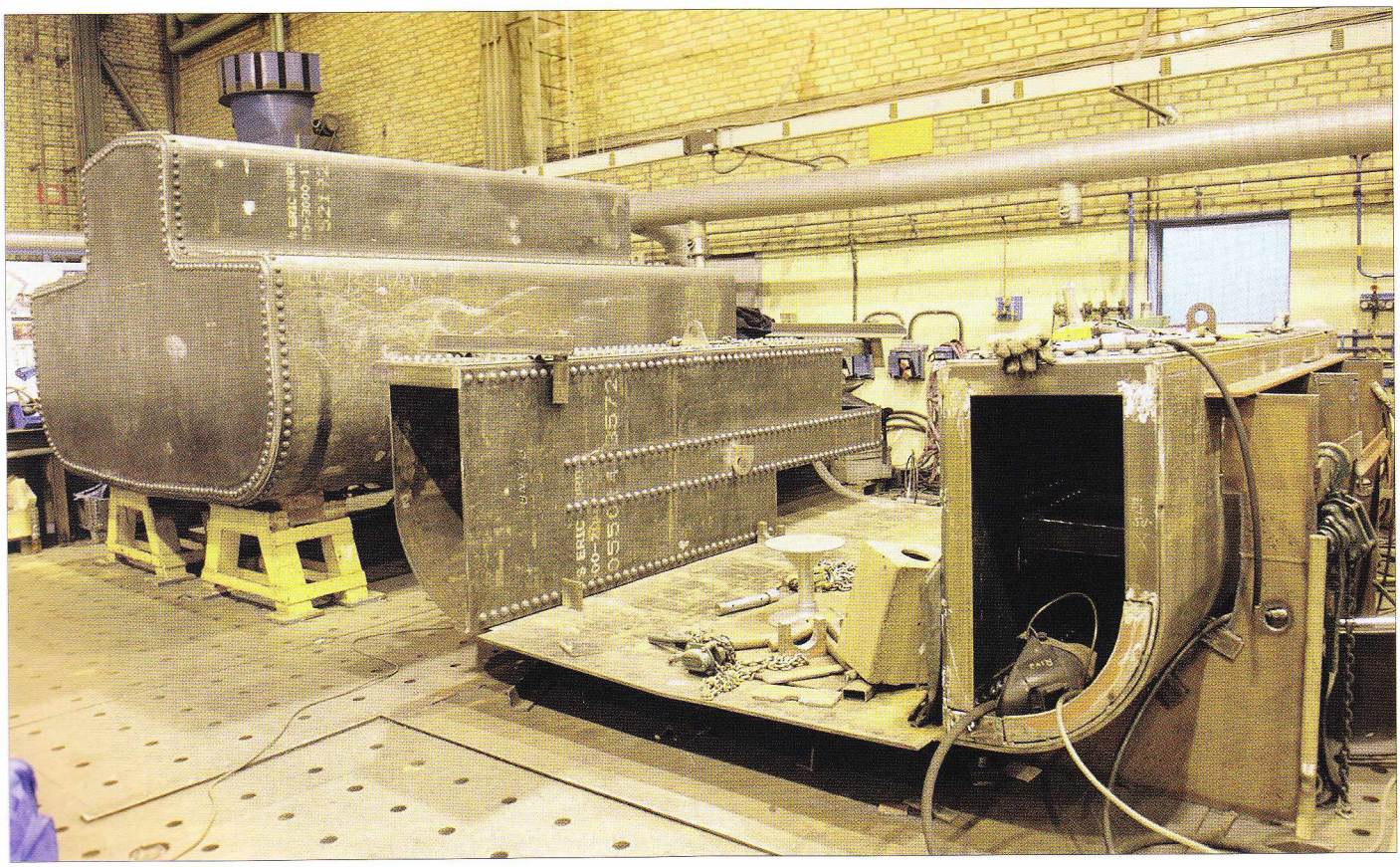
Skrovet

Bygget av skrovet med den speciella fiolformen har kunnat genomföras med hjälp av bidrag från stora och små sponsorer, Västra Götalandsregionen, EU och inte minst arbetsmarknadsstöd riktat mot att få långtidsarbetslösa kapabla att återinträda på arbetsmarknaden. Ett stort antal personer har på så sätt tränats i att arbeta med ett hantverk, ofta också med publik, vilket i många fall har medverkat till ett avsevärt stärkt självförtroende hos den enskilde individen.

Det säger sig självt att alla inte omedelbart kan fungera i ett skeppsbyggnadsprojekt av det här slaget, men skeppsbyggmästare Zimonyi har uppenbarligen pedagogiska egenskaper av hög kaliber vilket har bidragit till att han lyckats träna en så stor grupp till, ofta, dugliga hantverkare.

Resultatet av deras mödor har blivit ett skrov med bordläggning och 58 spant i ek, 28,6 meter längd, 6,5 meter där hon är som bredast och 4,3 meter över det smalaste partiet vid skovelhjulen. Djupgåendet är 1,9 meter och hon har ett deplacement om 150 ton. Drivningen av skrovet genomfördes som ett utbildningsprojekt, där ca 13 varvsarbetare deltog i en kurs under 14 dagar under ledning av Christer Oscarsson och Roger Andersson från Hälleviks-

Besök av skeppsbyggarna i Forsvik. Uppe på yttermanteln ses de som byggde ångpannan fr v Ingvar Stenmark, Jan-Olov Pettersson, Åke Åkesson, besökare, Lennart Midlöv, Jonas Wilén och Benny Karlsson, samt skeppsbyggmästare Patrik Zimonyi (sittande på huk). Längst fram ses några av alla skeppsbyggare som byggde fiolhjulångaren Eric Nordevall II bl a Tauno Vallius (andre man från vänster), Mikael Adamsson (femte person från vänster), Kjell-Åke Elofsson, Britt-Marie Astanius, Gösta Andersson, Wega Thelander, därefter två okända, Stig Söderlund (närmast i bild), Thomas Blomqvist, Lasse Sundström och Niklas Olofsson. Till höger om dem projektledaren för ångpannebygget Bengt Ivar Magnewall (iklädd kepsmössa) och bakom honom bitr. projektledaren Bo Lindahl. Mannen längst ut till höger är troligen från Kockums-Karlskronavarvet. I framkant på bilden ligger den färdiga innerdelen, klar att lyftas in i yttermanteln. Foto Patrik Zimonyi.



Ångpannan under tillverkning vid Kockums Varv i Karlskrona. Närmast ligger innerdelen med rökkanaler. Mellan rökkanalerna monteras eldstäderna. Längst bort ses yttermanteln med aktergaveln. Foto Patrik Zimonyi.

strands varv. Bland annat deltog Christer Oscarssons yngste son Martin Oscarsson i utbildningen. Därefter drevs fartyget klart av några av kursdeltagarna. Från 2007 har Patrik Zimonyi fungerat som projektledare efter Bernt Breding som har klivit tillbaka till förmån för den egna verksamheten i företaget B2 Ånga. Zimonyi har på så sätt haft en tuff uppgift de senaste åren: att träna personal för fartygsbygget, att se till att fartygsbygget går framåt, att övervaka samordningen av ångmaskinbygget och ångpannebygget med sikte på att kunna färdigställa fartyget, att kontinuerligt finna lösningar för att säkerställa finansieringen, att verka för en god marknadsföring, och inte minst att planera för den fortsatta verksamheten vid Forsviks Varv efter **Eric Nordevall II**.

Byggtiden har, med den förnyade kölsträckningen år 1999, tagit 10 år – att jämföra med när originalet byggdes under kortare tid än ett år perioden 1836–1837. Anledningen till skillnaden är att på 1830-talet genomfördes bygget med tränat manskap fokuserade på att producera den tidens spjutspetsteknologi. Idag har bygget genomförts som ett långsiktigt historievetenskapligt projekt med hantverkskunnande och osäker finansiering. Arbetet under de två senaste åren efter sjösättningen år 2009 har inriktats, vad gäller skrovet, på färdigställande av inredning och överbyggnader och i övrigt på intrimning av maskin och panna.

Ångmaskinen

För att kunna bygga ångmaskinen fordrades ett noggrannare underlag än måttuppgifter hämtade från vraket i Vätterns djup. På Sjöhistoriska museet i Stockholm fanns ett planschmaterial med ritningar som visade det exteriöra utseendet av maskinerna. Med det som bas tog Ulf Åhrén, pensionerad beräkningsingenjör, fram beräkningar och konstruktioner för maskinen, och genom Bo Sandkvist och Lennart Ericsson producerades 140 konstruktionsritningar.

Nästa steg var att sätta igång tillverkningen och eftersom flertalet delar i ångmaskinen är av gjutgods fordrades modeller. Fyra elever från Hantverkscentrum i Tibro fick under ledning av modellsnickare Gösta Andersson tillverka alla modeller som en utbildningsinsats, på plats i Forsvik. Gjutning genomfördes därefter med start år 2001 i Mölltorp då maskinstativen göts, men gjutningen har också lagts ut på Volvogjuteriet i Arvika, Norrhults Stålgjuteri, Ab V. Fongs Gelbgjuteri i Gränna, och Frid Metall i Arboga. Bearbetning av cylindrarna skedde i Eskilstuna och så småningom skulle allt monteras ihop till två fungerande ångmaskiner – en för varje skovelhjul. För att hantera den komplicerade logistiken behövde Bernt Breding någon med sådan erfarenhet. Anders Hellberg, som hade en bakgrund som logistiksamordnare för ett mekaniskt företag från Hjo och hade blivit varslad år 1999, hade egentligen tänkt sig att återuppta en dröm från ungdomsåren, att utveckla sin konstnärliga talang. Han hade i sin ungdom blivit antagen till Konstfack i Stockholm, men det ogillades starkt av fadern som tvingade honom att välja en ingenjörsbana. När ett Hellberg gjorde ett spontant besök vid Forsviks Bruk år 2003 kände Bernt Breding igen honom från tidigare kontakter, och erbjöd honom direkt ett jobb när han förstod att Hellberg var arbetslös. Arbetet gick ut på att hantera logistiken kring tillverkning, bearbetning och montage, genom att knyta ihop ett flertal aktörer utspridda över ett stort geografiskt område. Det påminde ganska mycket om Hellbergs tidigare anställning med den skillnaden att han inte hade tillgång till några ekonomiska resurser som skulle ha underlättat det hela. Hellberg var inte helt säker på att han skulle nappa på erbjudandet, och ytterligare en gång försaka konsten till förmån för ingenjörsarbetet, men utmaningen som låg i uppdraget fick honom att ändå ta Breding i hand.

Sex år senare kunde han se det färdiga maskinpaketet lyftas i **Eric Nordevall II** när hon hade bogserats över till Motala efter sjösättningen i Forsvik. Motala Verkstad hade varit ansvariga för monteringen av färdiga maskiner med Örjan Larsson, förman på mekanikersidan på Motala Verkstad, som ansvarig för montaget. De färdiga ångmaskinerna beskriver därmed en unik industriell kontinuitet: år 1837 tillverkade Motala Verkstad maskinerna till originalet **Eric Nordevall**, och cirka 170 år senare producerar samma industriföretag likartade maskiner till rekonstruktionen av **Eric Nordevall II**. Skillnaden skulle kunna uttryckas på det sätt som Anders Hellberg beskrev sitt möte med projektet: han kom ifrån en värld med en noggrannhetsnivå på en tusendels millimeter; originalmaskinen däremot har i bästa fall en noggrannhetsnivå på en tiondels millimeter. Den högre noggrannheten har kommit att prägla också de nya ångmaskinerna med ett inte alltid lyckat resultat. Mer om det längre fram i artikeln.

De två encylindriga balansångmaskinerna som har byggts för **Eric Nordevall II** är tillsammans med balansarmarna monterade i stativpar elegant utförda nyklassicistisk stil och med en totalvikt om 9 ton. Varje maskin kan utveckla 17 hästkrafter som driver respektive skovelhjul. Dessa är tillverkade i smidesjärn med vardera 20 skovlar i ek och har en diameter på 3,6 meter. Vid full fart snurrar hjulen med tjugo varv per minut. Maskinens funktion bygger mer på undertryck av vakuum än övertryck av ånga. Genom omväxlande kondensering och ångtillförsel skapas en samverkan mellan undertryck och övertryck på ömse sidor om kolven, som på så sätt fås i arbete och ger drivning på hjulaxeln. Axeln är stel vilket innebär att hjulen inte kan ställas i olika hastigheter utan tanken var, att om den ena maskinen stannade så skulle den kunna dras igång med den andra.

Ångpannan

Vid ett seminarium med titeln "Ångpannor och nitar" arrangerad på Marinmuseum i Karlskrona 21 till 22 november 2003, behandlades reparationsmetoder av ångpannor, ångmaskiner samt nitning och diktning. Det visade sig att den praktiska kompetensen inom dessa områden var god hos äldre yrkesmän från varvet i Karlskrona. Patrik Zimonyi som deltog i seminariet fick då anledning att resa frågan om Varvshistoriska föreningen i Karlskrona kunde tillverka en ångpanna till **Eric Nordevall**, enligt följande specifikation:

Ångpannan till **Eric Nordevall II** skall tillverkas i stål och så identiskt som möjligt enligt de tillverkningsmetoder som var i bruk på 1830-talet. Detta innebär att varmnitning skall användas som förbindningsteknik och att hörnjärn (vinkeljärn) och växelribbor används vid sammanfogningen av de olika delarna. Pannan har en rektangulär form med mer eller mindre avrundade sidor. Från två eldstäder leds förbränningsgaserna genom fram och återgående kanaler till skorstenen. Eldstäderna och kanaler har en fyrkantig, efter de yttre sidorna följande form och byggs med ett åtskiljande vattenrum av cirka 80 mm.

Den tidigare direktören för Kockums Ab Hans Hedman, nybliven ordförande i varvshistoriska föreningen antog, tillsammans med Bengt Ivar Magnewall, utmaningen. En erfaren beredare av grovplåtsbearbetning behövdes i projektet och Bo Lindahl engagerades då som biträdande projektledare. Varvshistoriska föreningen uppvaktade länsarbetsdirektören i Blekinge och presenterade planerna på att bygga en ångpanna till **Eric Nordevall II**. Länsarbetsdirektören sammanförde därefter representanter från Länsarbetsnämnden, Karlskrona kommun, ESF-rådet, Forsviks varv, Arbetsmarknadsverket i Västra Götaland och Varvshistoriska föreningen till ett möte, där Karlskrona kommun fick uppdraget att driva projektet vidare i samarbete med ovanstående representanter.

År 2005 kom verksamheten igång i Motorverkstaden inne på världsarvsområdet, med Bo Lindahl som projektledare och ett antal arbetslösa varvsarbetare som därigenom skulle utbildas i varmnitning och diktning. Motorverkstaden var mindre lämplig som lokal och efter flera

Torgny Krantz med stor erfarenhet av ångturbinmaskiner från bl a Saléns och Stenas stortankfartyg var chief ombord i ***Eric Nordevall II****. Foto Lennart Bornmalm.*

diskussioner kunde verksamheten år 2006 flytta in i stora varvshallen. I samband med årsskiftet 2006/07 förändrades förutsättningarna att genomföra den här typen av projekt som en arbetsmarknadsåtgärd. De tidigare sk plusjobbarna fick därför lämna projektet. En av dessa hade kunnat certifiera sig för varmnitning av tryckkärl, och kunde anställas i projektet. I övrigt engagerades fem tidigare varvsarbetare – Åke Åkesson, Janne Carlsson, Jan-Olof Pettersson, Ingvar Stenmark och Lennart Midlöv med erfarenhet från plåtslageri, smide och maskinbearbetning – som frivilliga och efter certifiering kunde arbetet fortskrida. Även om ångpannan är en lågtryckspanna, är den förenad med risker då den ska placeras i en farkost för persontrafik. Certifiering av varmnitningskompetens är därför ett grundläggande krav för vilket Ångpanneföreningen svarade. För att pannan ska bli tät fordras inte enbart varmnitning av hög kvalitet, den efterföljande diktningen av samtliga skarvar är även det ett utrotningshotat industrihantverk. För detta fick projektet värdefull hjälp av före detta varvsarbetare från Sölvesborgs varv. Pannan kunde efter det framgångsrika projektets avslutning levereras till Motala Verkstad år 2009.

Ångpannan är av en modell som tillverkades innan modernare pannor av eldrörs- eller vattenrörstyp hade utvecklats. Den benämns ångpanna av kofferttyp, och kan närmast jämföras med principerna för hur en kakelugn fungerar. Pannans största volym utgörs av två eldstäder som disponerar halva pannan var med sammanhängande gångar för transport av varmluft. Dessa går från eldstadens bakre del till pannans framkant, vänder där för att gå tillbaka till bakkanten och därifrån upp i domen och skorstenen. Mellan luftgångarna är smalare partier för vattnet, med en totalvolym motsvarande cirka 6 kubikmeter. Luftgångarna är dimensionerade så att en inte alltför kraftigt byggd person – och med total avsaknad av cellskräck – kan ta sig runt i systemet, något som också blir nödvändigt i samband med underhållsarbete i pannan.

En intressant epilog, som vi ännu inte har sett slutet på, är behovet av varmnitare idag. Varvshistoriska föreningen i Karlskrona är som förening knuten till Kockums, vilket i sin tur ingår i den tyska koncernen Krupp Thyssen. Det tyska företaget har en bred metallinriktad verksamhet, som bl a även omfattar reparation och restaureringar av äldre broar, slussar och andra varmnitade objekt, även äldre fartyg. För vissa broprojekt och motsvarande arbeten, har arbetsstyrkan från Karlskrona, blivit en veritabel resurs. Ett större omnitningsprojekt av ett fartyg, har planerats men ännu ej blivit av.

Erfarenheter från resan Forsvik–Stockholm

Resan till Stockholm blev en succé p g a det stora intresset kring **Eric Nordevall II** och hennes färd till Stockholm. Intresset på plats utmed kanalen såväl som via sociala medier som Facebook har hela tiden varit stort och positivt. Skeppare under resan var Carsten Hedlund och på återresan sjökapten Billy Öhlin.

Vad gäller fartyget och hennes maskin kan man konstatera att hon är mer lättmanövrerad än vad man skulle kunna tro med skovelhjul monterade på en fast axel. Hon har kunnat manövreras med stor säkerhet i kanalen och in och ut ur slussar, mer eller mindre på egen hand. Maskinerna, en för varje skovelhjul, har varit mer energisnåla än vad man hade räknat med. Bränsleåtgången har varit cirka 1 kubikmeter/timme istället för beräknade 1,5 kubikmeter/timme. Under gång har man kontinuerligt förvarat 3 kubikmeter ved i pannrummet, resten har legat på däck och i de depåer som har organiserats utmed kanalen. Bemanningen i maskinrummet har utgjorts av en chief, Torgny Krantz med erfarenhet av ångturbiner bl a från Saléns och Stenas tankrederier, tre maskinister varav en var Anders Hellberg, och de övriga var Kjell-Arne Ferm och Lars-Erik Sundström, en eldare, Leif Andersson, samt en handräckare (lämpare) Martin Stenberg på däck med ansvar för att skicka ner ved i maskinrummet. Denna grupp bildade varje kväll under resan till Stockholm, en problemlösarenhet där man samlade sina erfarenheter från dagens färd, identifierade nya och återkommande problem, samt diskuterade möjliga lösningar.

Maskinerna fordrar smörjning var 20:e minut då ingen automatisk droppsmörjning fanns på originalet och följaktligen inte heller på rekonstruktionen.

Väl framme i Stockholm kunde Anders Hellberg reflektera över maskinens funktion, och om han hade fått göra om något så skulle kondenstankarna ha konstruerats på ett annat sätt. De fylls lätt med kondensat som inte pumpas ut om fartyget inte ligger plant i vattnet. Det blir då risk för att kondensatet kan sugas tillbaka in i cylindrarna när maskinen ställs om från fram till back och tillbaka. Under resan från Forsvik reglerades detta med att backventiler fick monteras, men Anders skulle helst vilja konstruera om tankarna med en brunn som bättre fångar upp kondensatet.

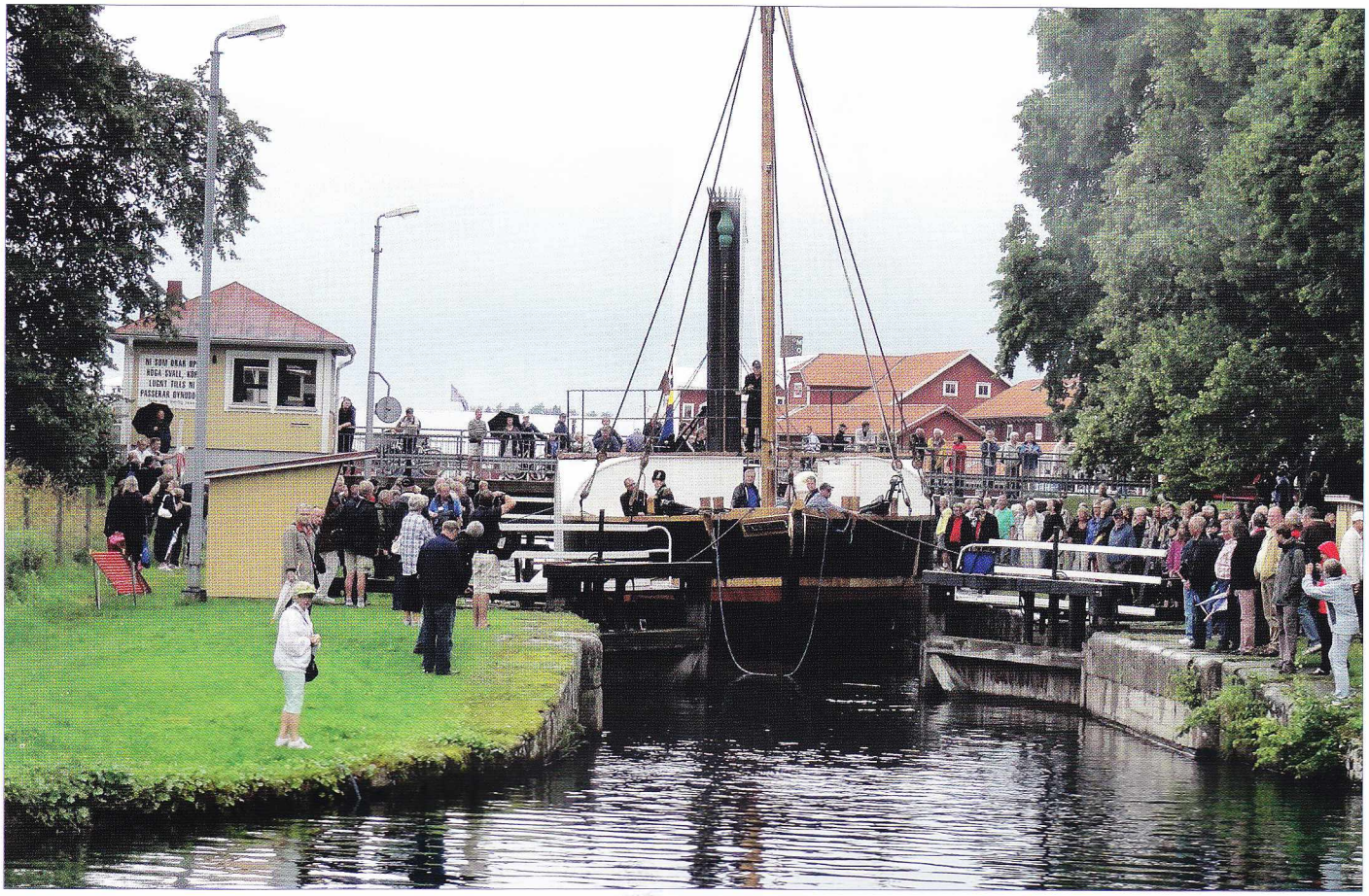
Maskinernas placering i ett träskrov innebär att dessa rör sig sinsemellan under fartygets gång, och med dagens höga precision inom industrin som också har präglat de rekonstruerade ångmaskinerna, har då inneburit onödiga påfrestningar på vissa delar i maskineriet med upprepat maskindelshaveri som följd. Det har därför varit nödvändigt att under resans gång genom olika åtgärder minska precisionen i vissa maskindelar, för att på så sätt än mer närma sig originalets arbetssätt. De sista justeringarna genomfördes i Södertälje och därefter är erfarenheten att maskinerna löpte som klockor.

Slutreflektioner

Är det då klokt att genomföra ett sådant här projekt? På den frågan måste man nog svara ja, utifrån följande reflektioner.

Arbetet med att rekonstruera **Eric Nordevall** har varit av mycket stor betydelse för platsen Forsviks Bruk och förmågan att attrahera besökare. Det har funnits något spännande att se på platsen som också har haft en historisk relevans: Originalet utvecklades specifikt för gång i Göta kanal som inledningsvis projekterades med Forsvik som bas. Forsviks Bruk är idag ett industriminne som är beroende av besökare under framför allt sommarmånaderna och med en framgångsrik verksamhet genereras också spinn-off-effekter för den lokala ekonomins bärkraft.

Rekonstruktionsarbetet har till stora delar genomförts med arbetsmarknadsinsatser som har inneburit att arbetslösa har getts en grundläggande träning i ett hantverk, och på så sätt i många fall stärkts i sin tro på sig själva och förmågan att gå ut i arbetsmarknaden. Nordevallprojektet kan därför i första hand ses som ett socialt projekt som också, som mervärde, har



Fiolhjulångaren ***Eric Nordevall II*** *slussar i Forsvik fredagen den 12 augusti 2011 på sin resa mot Stockholm. Foto Per Hilding.*

Fakta om Eric Nordevall II
Typ: Hjulångare (fioltyp, indragna skovelhjul)
Antal spant: 58 ekspant
Längd: 28,6 meter
Deplacement: 150 ton
Största bredd: 6,5 meter
Bordläggningsbredd vid hjul: 4,3 meter
Djupgående: 1,9 meter
Maskin: Två balansångmaskiner om vardera 17 hk
Marschfart: 7 knop
Passagerare: ca 80
Klassning: Enligt Sjöfartsverkets regler för kustsjöfart
Bordläggning av ek på ek

Referenser
Bornmalm, L*. och Lagerqvist**, B. 2009. *Hjulångaren Eric Nordevall II*. Länspumpen 3: 44-48.
Beng Ivar Magnewall, opublicerat material 2011.
Intervju med Bernt Bredning, 2011-08-28 och 2011-10-04.
Intervju med Anders Hellberg, 2011-08-28.
Intervju med Bo Lindahl, 2011-08-28.
Intervju med Stig Söderlund, 2011-08-28.
Intervju med Torgny Krantz, 2011-08-28.
Telefonintervju med Christer Oscarsson, Hälleviksstrands Varv, 2011-10-05.
Telefonintervju med Anders Hellberg, 2011-10-05.

*Lennart Bornmalm är universitetslektor vid Institutionerna för geovetenskap respektive växt- och miljövetenskaper, Göteborgs universitet.

**Bosse Lagerqvist är universitetslektor vid Institutionen för kulturvård, Göteborgs universitet.

resulterat i en hjulångare.

Avslutningsvis, vi talar ofta om utrotningshotade arter i dagens samhälle, vi skulle kunna utvidga det till utrotningshotade hantverkspraktiker. I anslutning till Institutionen för kulturvård vid Göteborgs universitet, har ett hantverkslaboratorium etablerats som ett nationellt centrum för kulturmiljövårdens hantverk i samarbete med hantverksföretag, branschorganisationer och andra institutioner.

Hantverkslaboratoriets uppdrag är dels att dokumentera och säkra hotade hantverkskunskaper, dels att säkra kvalitet och utveckla metoder inom fältet kulturmiljöns hantverk. Hantverkslaboratoriet ger kompetensutrymme för hantverkare att medverka i forskning och utvecklingsarbete om teknik och material. När det gäller fartygsrestaurering har en diskussion förts mellan Hantverkslaboratoriet och Forsviks Varv med syfte att säkerställa den kompetens som har utvecklats i och med bygget av **Eric Nordevall II**.

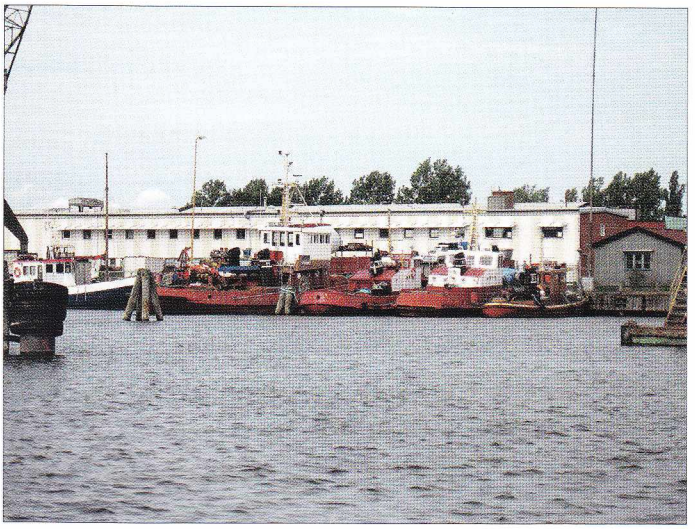
Om en framgångsrik lösning kan formuleras för detta kan det innebära att vi därmed får bättre förutsättningar att på sikt understödja bevarandet av det flytande kulturarvet.

Hamnrundtur med Herkules

Text och foto Bertil Söderberg

På förslag från vår kassör Jan Eriksson gjorde KM–Göteborg en tur i Göteborgs hamn lördagen den 3 september med **Herkules**. Annonsering var i klubbens båda tidningar och det blev då några båtologer som kom från både Skåne och Södermanland.

Vi gick uppströms mot Tingstad där vi vände vid järnvägsbron och följde sedan Hisingssidan västerut. Från de som åkte med var fotograferandet livligt, det finns mycket smått och gott i de små hamnarna, och att **Herkules** besättning serverade kaffe och fralla till det facila priset 30 kr gjorde inte saken sämre.



För de yngsta fanns läskedryck att skölja ner frallorna. Det var således inte enbart båtologer som var med utan både kvinnor och småbarn! Det blev en trevlig tur i det fina vädret och när vi gick iland på Stenpiren så var, tror jag, alla nöjda med arrangemanget. Några önskade dock att vi gått ut till Skandiahamnen och inte vänt vid Älvsborgsbron.

Nu kommer vi att utvärdera resan. Redan på Stenpiren nämnde jag att vi skulle kunna göra detta till en tradition och utöka med att vi åt en lunch i Kajutan efteråt och ha samkväm på kvällen med kanske filmvisning eller annat. Ni som åkte med hör gärna av er till undertecknad (031 - 45 91 98) så vi kan göra det bästa av att kunna upprepa Hamnturen med utökat program som kanske kan bli en tradition.

När **Herkules** backade ut från Stenpiren, för att köra ett bröllopspar till restaurangen på Nya Varvet, kom ***Färjan 4*** ångandes för att köra sin traditionella hamnrunda med guide ombord och vandring på Slottsberget och eller Klippan.

***Poseidon** och **Neptun** ligger stand-by inför avgång med **EMV 668** från Lisnavevarvet.*

Bogsering Lissabon–Göteborg av EMV 666 och EMV 668

Text och foto Bernt Säfström

Under 1970-talet byggde Lisnavevarvet i Lissabon ett flertal fartygsskrov för Eriksbergs Mekaniska Verkstad i Göteborg. Skroven var i olika stadier av fullbordan. Några var bara just förskepp, något förskepp med tanklåda, men också kompletta skrov. Den enda utrustning som var monterad på förskeppen var ankarspel, ankarkätting och ankare. De kompletta skroven hade dessutom monterad propelleraxel och propeller. Alla skulle sedan färdigbyggas och utrustas av Eriksbergs Varv och levereras till olika beställare. Dessa skrov fick av naturliga skäl bogseras den 1 540 nautiska mil långa sträckan från Lissabon till Göteborg. Om det nu inte var några oceanöverfarter var det ändå ökända havsområden som skulle korsas, som Biscaya och Nordsjön, samt Engelska kanalen inte att förglömma! Detta fick både det första och andra bogseringsuppdraget känna av.

De första bogseringarna från Lisnave

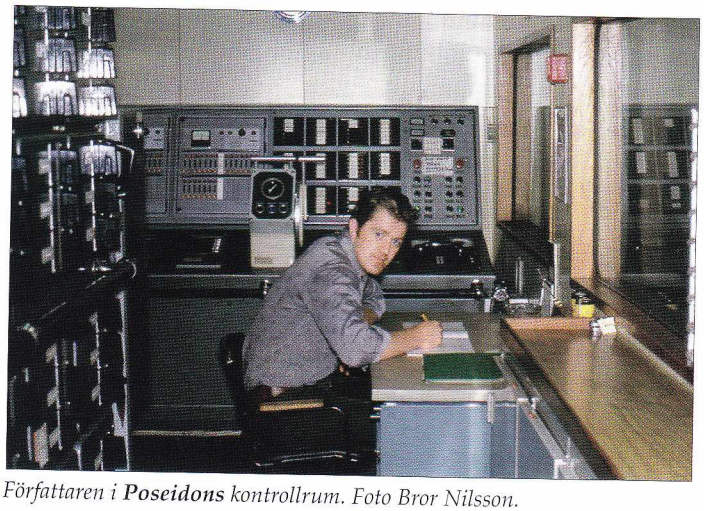
Det första förskeppet, **EMV 640**?, bogserades av en tysk bogserare (bolagstillhörighet okänd för mig) och hon tappade det i Nordsjön och hade ett styvt jobb att få fatt på det igen, men det lyckades och man anlände Göteborg i oktober 1970. Andra förskeppet drogs av en bogserare tillhörig Smit International i Rotterdam. Tydligen hade de tagit för lätt på uppgiften och skickat en bogserare med för liten maskinstyrka. I Biscaya fick de en hård och ihållande NO-lig kuling som drev ut dem åt SW. Holländarna sände då iväg den då legendariska högsjöbogseraren **Zwarte Zee** för att assistera. När hon nådde fram till bogsersläpet hade de nästan blåst ut i höjd med Azorerna! Den bogseringen, Lissabon–Göteborg, tog tre veckor.

Efter detta kom Neptunbolaget i Stockholm in i bilden. Sommaren 1972 drog bolagets **Poseidon** ensamt hem det tredje förskeppet och det gick utan problem. Nästa skrov som skulle till Göteborg var faktiskt ett komplett skrov, och det dittills största, **EMV 666** på 135 000 ton dödvikt. Detta var i december då man kan vänta sig vad som helst i väderhänseende i de aktuella farvattnen. Assurans- och försäkringsbolag hade beslutat att två bogserare skulle användas, och det blev **Poseidon** och inhyrda **Wotan** tillhörig Bugsier i Hamburg. Att det blev en bogserare från Bugsier berodde nog på Neptunbolagets och Bugsiers nära samarbete vid den här tiden.

Bogseringen av EMV 666 förbereds

Själv var jag mönstrad 1:e maskinist i **Poseidon** vid denna bogsering och vi avgick Göteborg mot Lissabon första veckan i december. Vi hade just avslutat bärgningen av borriggen **Ocean Tide** (som jag berättade om i LP 2010:1). Alla ombord förväntade sig nog en besvärlig resa ner till Lissabon med tanke på årstiden, men oron var obe-

2:e maskinisten och 2:e styrman tar en paus i klargöringsarbetet ombord i ***Poseidon****.*



Författaren i ***Poseidons*** *kontrollrum. Foto Bror Nilsson.*

fogad. Resan Nordsjön–Engelska kanalen–Biscaya gick i lugnt väder! Det var endast en del dimma här och där och lätt dis och nästan bleke över Biscaya.

Den enda sjögången värd namnet mötte vi vid Cape Finisterre då vi fick en grov dyning från väst och på luciadagen åkte vi slänggunga utanför spanska nordvästkusten. Detta stod vi lätt ut med då vi bara hade knappt ett dygn kvar till det hägrande Lissabon!

Efter ankomsten till Lissabon började förberedelserna för bogseringen. En hel del materiel skulle ombord i **EMV 666**. Något hade vi med ombord i **Poseidon** men det mesta hade sänts ner till Lissabon med långtradare, från Neptuns förråd på Lidingö. Det var i huvudsak portabla elverk, luftkompressorer, wire, annat förtöjningsgods och åtskilliga kvajlar elkabel. Luftkompressorerna kopplades till ankarspelen, som normalt skulle drivas av ånga. Att driva dem med tryckluft gick ju lika bra, och därmed kunde man köra ankarspelen vid en eventuell nödankring. Ombord i **EMV 666** fanns två ankarspel, med dithörande ankare, och med 8 schacklar (dryga 200 m) kätting var. Även några stora dränkbara el-pumpar och åtskilliga längder av länsslang togs ombord. Dessa var till för att om det under resan skulle uppstå länsningsbehov av skrovet. Arrangemangen var ett krav från försäkringsbolaget. En arbetarbod och två containrar skulle också ombord och monteras fast i däcket. Arbetarboden skulle tjäna som bostad åt de tre besättningsmedlemmar som skulle vara ombord i skrovet under bogseringen: en styrman/befälhavare, en maskinist och en matros. Containrarna var till för diverse redskap, proviant och en vattentank. En tank för dieselolja till generatoraggregaten monterades också. Allt placerades på eller just akter om backen. Som man förstår väntade ett mycket spartanskt liv för besättningen ombord i skrovet under den dryga vecka som bogseringen beräknades ta!

Wotan anländer

Något dygn efter vår ankomst anlände **Wotan**. Hon kom direkt ner från England där hon lämnat av en borrigg som de bogserat över Nordatlanten från USA. Denna bogsering hade tagit 60 dygn så hennes besättning var mer vild än tam när de anlände efter den långa sjötiden. Men Lissabon var ju rätta stället att avreagera sig på!

Wotan var en imponerande oceanbogserare, knappt ett halvår gammal. Hon var 77,5 m lång och hennes båda 12 cylindriga Deutzdieslar var på 8 800 bhp tillsammans och drev två propellrar som gav en statisk dragkraft, eller som det kallas bollard pull, på 125 ton. Bogserspel och övrig bogserutrustning var även den imponerande och av högsta klass.

Parallellt med arbetena ombord i **EMV 666** förbereddes koppling av **Poseidon** och **Wotan**. Fästen för våra kablar var fastsvetsade på var sin sida och en bit akter på bulben i skrovets för. Dessa skulle ta upp dragkraften rakt fram. Ca 2 meter längre fram satt två kraftiga klys, ett på var sida, som var till för att ta upp sidokrafterna. Genom klyset drogs en grov stolpkätting (90 mm maljgods) med en längd av ca 20 meter. Kättingen schacklades fast i fästena och i "vår" ända schacklades den i en s k förlöpare som i sin tur var fäst i vår huvudbogserkabel. En förlöpare är en ungefär 70 meter lång stålkabel med något mindre brottstyrka än själva bogserkabeln och meningen är att den skall brista istället för huvudkabeln vid en eventuell överbelastning. I övergången kätting – förlöpare schacklades också fast en wiregöling, eller *retrieve messenger* som det heter på internationellt fackspråk. Den löpte upp till skrovets back, där man vid behov kunde hiva upp kättingen, för exempelvis omkoppling. **Wotan** använde samma arrangemang men deras bogserkabel var 7½" (omkrets), mot våra 6½". Bruket av förlöpare var en tradition i Neptunbolaget men som man senare övergav.

Rekreation i Lissabon

Våra fyra dygns vistelse i Lissabon med

Wotan *på ett lugnt Biscaya dragande* ***EMV 666*** *tillsammans med* ***Poseidon****.*

förberedelserna för bogseringen var inte bara arbete, vi hade också möjligheter till landbesök och rekreation, och det tog de flesta av oss vara på. Lissabon är ju en stor stad med många sevärdheter och med en mycket maritim prägel efter alla århundraden av sjöfart. Att den dessutom är mycket vacker med sitt sluttande läge ner mot floden Tejos utlopp i Atlanten gör ju inte saken sämre. Nattlivet var intensivt och sprudlande, inte bara i "minbältet", utan på många olika ställen i staden och även utanför som exempelvis i Estoril. Så för en sjöman som gick iland i Lissabon fanns många möjligheter att få intressanta upplevelser och att roa sig. Att Portugal 1972 fortfarande var en diktatur märktes inget, i alla fall inte av oss besökare! Själv hade jag varit i Lissabon flertalet gånger tidigare och haft mycket trevligt, och det hade jag även denna gång.

Hela tiden som vi låg i Lissabon följdes väderprognoserna väldigt noga. Det skulle vara goda prognoser för i alla fall de närmsta tre–fyra dygnen för att vi skulle ge oss iväg. **Wotan** hade, till skillnad mot oss, en väderfaximil ombord som med jämna mellanrum via radio skrev ut kartor som visade vädersituationerna över hela Nordatlanten. Väderfax över radio ombord i fartyg var en relativ nyhet vid denna tid och som naturligtvis var till stor nytta. Även **Poseidon** fick senare sådan utrustning installerad.

*EMV 666 har överlämnats till **Axel**, **Einar**, **Harald** och **Herbert** vid Trubaduren.*

Bogseringen börjar

Med tanke på att vi var inne i sista hälften av december månad fanns ju risken att det kunde bli en lång väntan i Lissabon, men redan ett dygn efter att våra förberedelser var klara kom vi iväg. Tidig kväll den 18 december kunde vi lossa förtöjningarna och lirka oss ut i floden Tejo med hjälp av två lokala hamnbogserare. När vi passerade under den stora Salazarbron (som den hette då) var det helmörkt och kursen var nu rakt väster ut. I höjd med Cascais lämnade lotsen och vi slackade ut våra kablar undan för undan. När vi nått riktigt djupt vatten stack vi ut all bogserkabel som behövdes. I **Poseidons** fall betydde det ca 650 m och för **Wotan** ca 800 m. **Poseidon** och **Wotan** var ju egentligen ett omaka par. **Wotan** hade mer än dubbelt så stor dragkraft än Poseidon och hennes deplacement var 3400 ton mot våra 1200 ton. Bogserarens deplacement har stor positiv betydelse i all bogsering och då speciellt i utsjöbogsering. Tyngden drar också!

Den västliga kursen bibehölls i 7–8 timmar innan vi girade norröver. Detta var i första hand för att vi skulle ha bra sjörum till Portugals kust men också att slippa den mest intensiva fartygstrafiken mellan Nordeuropa och Medelhavet. Vädret var det bästa tänkbara med liten sjöhävning, så farten vi kunde hålla var ca 8 knop. Utanför Portugal fick vi dessutom trevligt sällskap då flockar av delfiner uppvaktade oss. De lade sig framför våra bogar och gjorde sina välkända krumsprång. Ibland kunde de gå framför oss rätt länge då vår fart på åtta knop passade dem perfekt. Även Biscaya var snäll och bjöd på liknande väder som vi hade på vår "löskeresa" ner till Lissabon.

Engelska kanalen och Nordsjön

I Engelska kanalen tillstötte ett annat orosmoment och det var den omfattande trafiken av mot- och medgångare och mycket korsande trafik. Vi hade ju en mycket begränsad manöverbarhet då vi egentligen utgjorde en ca 1 kilometer lång enhet tillsammans! Att gira tog lång tid och att få stopp ännu längre tid. För att få stopp hade vi först fått ta hem på våra kablar så att de inte gick i botten, sedan vänta på att 16400 ton levande kraft skulle rinna ut. Någon broms hade vi inte så det hade blivit en lång stoppsträcka! Många fartyg kom också oroande nära oss och då kontaktades de över radio där vi bad dem hålla undan. Blev det inget svar så hade besättningen på **Wotan** en radikal metod att ta till. De sköt helt enkelt vita lysraketer framför näsan på närmande fartyg. Detta hade alltid omedelbar verkan! Så tuffa var inte vi i **Poseidon** men vi skaffade dock senare i alla fall sådana lysraketer, men om de någonsin användes vet jag inte, de blev nog liggande i sina lådor.

Efter den ett och ett halvt dygn långa kanalpassagen och efter vi med kortade kablar gått genom det trånga Dover Strait var vi nu i Nordsjön, sista etappen på bogseringen. Vi gick inte den närmsta vägen mot Göteborg utan höll oss där vi hade störst vattendjup tills vi nådde Norska rännan, för att därefter ta en nästan rakt ostlig kurs mot svenska västkusten. Även Nordsjön bjöd på fint väder, utom på julafton då vi fick en ilsken nordväst som ibland nådde kulingstyrka och som orsakade rätt kraftig rullning för oss. Någon större julefrid blir det ju inte i en krängande och mullrande bogserare och med ett släp som hela tiden strävar ner i lä. Visserligen hade vi lite julpynt uppriggat och en julgran som stod och ryckte i sina förtöjningar i ett hörn av mässen, men det hjälpte inte mycket för att höja stämningen. Julbordet fick vänta till nästa dag, juldagen, då vi beräknade att ligga i Göteborg. För oss ombord i **Poseidon** gick det absolut ingen nöd men för de tre män som satt ombord i **EMV 666** var det nog en mycket trist julafton!

Framme i Göteborg

När vi kommit in i Skagerack släppte nordvästen och vi fick praktiskt taget bleke. Natten till juldagen kom vi in rakt väster om Lysekil, i smult vatten, stjärnklart och mycket god sikt. Med hjälp av kikare kunde jag t se de röda ljusen på försvarets höga radiomaster på min hemö Skaftö. Därefter girade vi sydöver och följde den djupränna som löper ner mot Kattegatt från Norska rännan. Snart siktades Vinga och vi anlände Trubaduren i gryningen. Nu var vi på Röda Bolagets domäner och vi lämnade över **EMV 666** till deras bogserbåtar som kommit ut i en hel flock. **Herbert**, **Harald**, **Gösta**, **Einar** och allt vad de hette. De skulle dra skrovet den sista biten in till utrustningskajen på Eriksbergs varv. **Herbert** hade också manskap med sig ut som skulle ombord i **EMV 666** för att hjälpa till att koppla bogserbåtarna och vid förtöj-

ningen vid Eriksberg. De hade att klättra ca 20 meter på en vanlig lotslejdare upp till däck! Det var ett både konditionskrävande och riskabelt företag. Med dagens säkerhetstänkande tror jag inte det hade kunnat utföras på det här sättet. En lots gick även över i skrovet för att därifrån, via VHF-radio, dirigera bogserbåtarna.

Både **Wotan** och **Poseidon** gick in till Eriksberg efter att vi slagit loss. Infarten till Göteborg gick i strålande väder och att det var vinter märktes inget av. Det var mera som en aprilmorgon, och vi mötte en segelbåt på Rivöfjorden! **Wotan** hade en del utrustning som var vår och som skulle lämnas över. De hade mycket bråttom då **Wotan** skulle in på garantiöversyn i Bremerhaven, och besättningen hoppades på att i alla fall få annandagen hemma. För oss blev resten av juldagen lugn, kajliggande vid Eriksberg, och vi kunde njuta julbordet fullt ut. Besättningen på **EMV 666** kom över och fick ett riktigt skrovmål (som var dem väl förtjänt) innan de reste hem. Själv åkte jag hem till Fiskebäckskil på juldagskvällen och tillbaks igen på tredjedagen och mönstrade av den 28 december för en välbehövlig ledighet. Bogseringen Lissabon–Göteborg hade tagit sju och ett halvt dygn och medelfarten hade varit dryga 8 knop. Allt hade fungerat bra, både våra omhuldade maskiner och bogserutrustning. Mig veterligen hade det varit detsamma för **Wotan**. **Poseidons** befälhavare under denna resa var Bror Omberg och maskinchef Stig Pettersson.

EMV 666 levererades från Eriksbergs Varv den 21 maj 1973 till sin portugisiska ägare Soponata under namnet **Marao**.

Tillbaka till Lissabon

Nästa bogsering av ett skrov från Lissabon till Göteborg, som jag var med på, var hemtagningen av **EMV 668** i maj 1973, och jag var även då ombord i **Poseidon**. Avgångshamn den här gången var Trelleborg, så vi tog vägen västerut via Kielkanalen mot Nordsjön. Nordsjön, Engelska kanalen och en bit av Biscaya bjöd på fint väder men en del dis. Inte långt efter att vi hade passerat Ile de Ouessant utanför Bretagne fick vi en intressant kontakt. Det var en medgångare som kom ikapp oss och det visade sig vara polska isbrytaren **Perkun**. Hon kunde komma upp mycket nära oss i det lugna vädret och det visade sig att de var ute på ett liknande uppdrag som vårt, fast det var en betydligt längre bogsering de hade framför sig. Hon var på väg till Marseille för att hämta två fartyg som de skulle dra i tandem till Mexico. Det kunde nog bli en tuff match!

När vi avverkat ca 40–50 mil av Biscaya fick vi en sydvästlig kuling med vind och sjö stick i stäv. Sjön blev grövre och grövre och vi fick sakta ner mer och mer beroende på kraftiga sättningar. Till slut gjorde vi inte mer än 6–7 knop. Efter en halv natts stampande siktade vi nästkommande förmiddag ännu en medgångare som tog in på oss. Den kom ganska nära och det visade sig vara en barlastad tanker av äldre typ på runt 25 000 ton. Hon hade det också motigt och gjorde bara 10–11 knop. När hon kommit tvärs oss tog vi chansen och stack upp under hennes akter och ökade farten till samma som hennes, och lade oss på ett avstånd på en knapp halv kabellängd. Här blev det med ens mycket lugnare då hon effektivt bröt sjön. Visst hade vi sättningar även här men det var i form av dyning, vi slapp brottsjöarna. Vi hängde på hela dagen och halva nästkommande natt. En olägenhet fick vi och det var att hennes avgaser slog ner på oss och sögs in via ventilationssystemen och vi fick ett svavelos på både brygga, i inredning och i maskinrum. Efterföljande natt missade vi att hålla avståndet, föll akteröver och kunde inte komma ifatt och blev ånyo fångade av "Sjöbergs" fulla kraft. Vi fick sakta ner till 6–7 knop medan vår "vågbrytare" försvann i fjärran. Hennes namn och hemort kommer jag fortfarande väl ihåg då det stod skrivet framför ögonen på oss under ca 15–16 timmar: **Jan-Jan** av Monrovia. Vi hälsade henne adjö med tacksamhet. Hon hade brutit väg för oss över en stor del av Biscayabukten. Biscaya är en nyckfull dam som kan surna till även under vår och sommar och nu hade hon passat på att ge oss en duvning! Innan vi nått Cape Finisterre

***Neptun** på den blå Atlanten väster om Portugal.*

***EMV 668** följer snällt **Poseidon** och **Neptun** i Engelska kanalen, tvärs Guernsey.*

släppte kulingen taget, sjön lade sig och vi kunde öka till vår marschfart på 13 knop.

Hembogseringen av EMV 668 via Brest

I Lissabon följde samma klargörningsprocedur av **EMV 668** som vi hade haft med **EMV 666**, fem månader tidigare. Skillnaden var att vi nu hade sommarvärme, eller egentligen riktigt hett, så det blev ett svettigt klargörningsjobb. Vi skulle nu bogsera **EMV 668** tillsammans med systern **Neptun**, som kommit ner till Lissabon lite tidigare än oss. **Neptun** och **Poseidon** var identiska så nu var det två likvärdiga bogserare som skulle utföra bogseringen till Göteborg.

Efter fyra–fem dagar, och efter att försäkringsbolagets inspektörer godkänt alla arrangemang, kom vi iväg. Tre man var även denna gång ombord i skrovet. Atlanten mötte med ljusblått hav, solglitter och en svag bris och samma gjorde senare Biscaya. Vädret var det således inget att klaga på men vi hade fått ett annat problem ombord i **Poseidon**. Strax efter avgången från Lissabon insjuknade vår kocksteward i svår astma. Han blev så illa däran att han blev kojliggande och någon av däcksfolket fick hela tiden vaka över honom. När vi kommit en bit upp i Biscaya blev det så illa att vi fruktade det värsta! Det beslutades att vi skulle ta oss in till Brest för att få honom till sjukhus. Att komma in till kaj i Brest var uteslutet med tanke på vårt stora klumpiga släp så vi beställde en livräddningskryssare som skulle möta upp utanför inloppet för att föra iland vår steward. Så småningom anlände vi till Brest men det gjorde också en sydlig kuling! Kulingen gjorde att vi fick gå mycket längre in i inloppet än vad som avsetts, för att livräddningskryssaren överhuvudtaget skulle ha möjlighet att borda. Fick lite lä av de stora halvöar som sträcker sig ut en bit i havet sydväst om Brest. Både **Poseidon** och **Neptun** hade naturligtvis fått korta in sina bogserkablar betydligt inför anlöpet och de var nu så korta att de riskerade att sträckas upp helt. Vi rörde på oss rätt mycket i den växande sjön och kombinationen sjöhävning, sträckta bogserkablar och stark vindpress på släpet är farligt då det är stor risk för kabelbrott. Hade detta hänt nu, i vårt läge, kunde hela bogseruppdraget gått om intet! Man behöver inte ha stor fantasi för att räkna ut vad följderna kunnat bli. Tidvattenströmmarna är också mycket starka utanför Brest, vilket ytterligare ställde till det för oss.

Livräddningskryssaren mötte i alla fall upp som överenskommet och dunsade med bredsidan in i vår sida. Hon hoppade och for men besättningen tjudrade fast henne i oss så hon mer hängde än låg långsides oss. Att en lång bit av räckverket längs hennes babordssida trycktes in över hennes däck av vår avbärare brydde de sig inte om det minsta. Meningen var att stewarden nu skulle föras över till livräddningskryssaren med en så kallad japansk bår, men han kände rörelserna och hörde dunsarna mellan fartygen så han vägrade kategoriskt att vara med om detta! Turligt nog hade en läkare följt med kryssaren ut och han tog sig ombord till oss (eller rättare sagt halades ombord!) med sin medicinväska. Stewarden blev undersökt och fick en spruta och läkaren bedömde läget så att stewarden kunde vara med ombord tills vi kom upp till Calais där han borde hämtas med helikopter.

Livräddningskryssaren och läkaren lämnade oss och vi fick krångla oss ut från Brest. Det var en befriande känsla när vi kom ut i rum sjö och fick ut rätt kabellängd igen. Det hade varit några nervösa timmar för besättningarna i både **Poseidon** och **Neptun** och att denna manöver hade skett i mörker mitt i natten hade ju inte gjort saken bättre. Vi hade en del vind och sjö tills vi kommit runt Ile de Ouessant, men det lugnade ner sig helt när vi kommit en bit in i Engelska kanalen.

*Vår vågbrytare **Jan-Jan** av Monrovia går om oss i södra Nordsjön.*

*EMV 668 ankommer Trubaduren 3 juni 1973. **Poseidon** har lagt av och **Neptun** håller på att lägga av och Röda bolagets båtar tar över.*

Återseende

Resan genom kanalen gick problemfri och utan incidenter. Tillståndet förbättrades en del för vår steward och han slapp åka

helikopter vid Calais, men fick föras till Sahlgrenska när vi anlände Göteborg. (Påpekas bör att han tillfrisknade och kom i tjänst ombord i **Poseidon** senare.) Från det att kockstewarden blivit sjuk sköttes mathållningen av våra två mässmän och de skötte det mycket bra. Det var absolut inget fel på maten under hela resan!

Inte långt efter att vi passerat Dover Strait närmade sig akterifrån ett tungt lastat tankfartyg på vår styrbordssida. Så småningom kom hon upp tvärs på ett avstånd av ca en nautisk mil. Hon verkade bekant så vi tog en närmare titt på henne och det visade sig vara, ja just det: **Jan-Jan** av Monrovia! Vi tog radiokontakt med henne och tackade för senast. Vakthavande berättade då att de varit i Libyen och tagit in full last av råolja som de nu var på väg med till någon nordeuropeisk hamn. Världen kan vara liten ibland, även på havet!

Resten av resan över Nordsjön var händelselös och gick i bleke eller bris. Vi anlände position Trubaduren mitt på dagen den 3 juni och lämnade över **EMV 668** till Röda Bolagets båtar som skulle ta henne sista biten in till Eriksberg. Bogseringen hade tagit 8 dygn och genomsnittsfarten hade varit 8 knop, våra krumbukter vid Brest inkluderade. Både **Poseidon** och **Neptun** gick också in till Eriksberg där vi klarerade in. Vi hade också en del utrustning ombord i skrovet som skulle hämtas. Efter komplettering av bunkers och andra förråd skildes **Poseidons** och **Neptuns** vägar. **Neptun** försvann ut till oljefälten i Nordsjön för borriggsförflyttningar och vi med **Poseidon** fick order att gå till Norrköping och hämta en av Neptunbolagets carriers (**Hera** eller **Juno**). Den låg lastad med 10 000 ton massaved och skulle bogseras till Porsgrunn i Norge. Detta var i och för sig en rätt lång bogsering, men var långt ifrån så spännande som en Lissabonbogsering! Och Norrköping och Porsgrunn i all ära, men de kan inte mäta sig med Lissabon.

EMV 668 var inte ett helt komplett skrov utan akterskeppet saknades. Det skulle byggas till i Eriksbergs stora torrdocka där skrovet senare togs in. Den 3 december 1973 döptes och sjösattes hon som nästan helt färdig och fick namnet **Atland**. Hon levererades redan den 13 december till Rederi Ab Tirfing. Hon var ett så kallat OBO-fartyg med en lastförmåga på 155 000 ton dödvikt.

Man kan säga att **Atland**, från byggstart till leverans och efter, var en affär helt inom Broströmskoncernen. Eriksbergs Varv ägdes av Broströms, Eriksbergs Varv hade stora intressen i Lisnavevarvet i Lissabon, Neptunbolaget ägdes av Broströms och **Atland** byggdes för Rederi Ab Tirfing som också ingick i Broströmskoncernen.

Under åren 1970 till 1978 bogserades nio skrov, varav två kompletta, från Lisnavevarvet i Lissabon till Eriksbergs Varv i Göteborg och de flesta, mig veterligen, i Neptunbolagets regi. Generellt kan sägas att dessa skrov, deplacementmässigt, inte var speciellt tunga att bogsera, men deras mycket höga fribord utgjorde ett mycket stort vindfång. Vid frisk eller hård vind blev det en stark vindpress som genererade stora krafter. På rund av skrovens ringa djupgående, i förhållande till sin storlek, var de dessutom känsliga för så kallade bottenslag. Bottenslag uppstår i sjöhävning då skrovet delvis kan gå ur vattnet och sedan träffa vattenytan i nedåtgående rörelser. Detta ger också stora krafter och som kan orsaka omfattande bottenskador, speciellt i ett plattbottnat tankerskrov på lätten! Tendenser till bottenslag var svårt att avgöra från bogserarna utan det fick uppmärksammas av skrovets besättning, som då meddelade detta till oss och bad oss sakta ner.

***Wotan** på väg in mot Göteborg på juldagens morgon 1972 efter avslutad bogsering av **EMV 666**.*

Passagerarslupen ***Bilda*** *var ett av de vackraste fartygen vid Hjälmare Docka. Bakom henne ligger* ***Hjernet*** *som tidigare trafikerat kanalen med namnet* ***Hjelmaren.***

Hjälmare Docka

Bild och text Krister Bång

Första lördagen i juli varje år är det kanalens dag vid Hjälmare Docka. Då är det folkfest med sång och dans och med specialkomponerade smörgåsar dagen till ära.

Men det är inget av detta som drar mig hit. Nej, det är samvaron med alla båtägare som tar sina farkoster till dockan. En del låter sina ögonstenar stanna i bassängen utanför, medan andra dockar in för att göra underhållsarbeten under sommaren.

Alla fartyg är förstås inte av yppersta kvalité. Under mina tidigare besök har jag förundrat mig över ett järnskrov som legat i ena ändan av dockan.

– Det var Bernts ögonsten, sade någon.

Denne Bernt hade hållit på med renoveringen under åtskilliga år innan han avled för ett tag sedan. Fjorton dagar efter dödsfallet var alla spår av fartyget borta. Skrothandlaren handlade snabbt. Först i år fick jag veta vad fartyget hette. Det var ett gammalt finskt fartyg som i Sverige hade fått namnet **Tramp**. Om man får tro ljugarebänken var fartyget döpt efter Bernts katt som hette Trampy.

Av årets fartyg tyckte jag den lilla slupen **Blida** var den vackraste. Hon är ett Ljunggrens-bygge anno 1905 och utgick i många, många år från Karlskrona med namnet **Karö**.

Originellaste båtnamnet i skaran hade den gamla kommisbåten **Flyktsoda**. Jag var välkommen ombord men blev upptagen på annat håll och fick därför aldrig reda på bakgrunden till namnvalet. Efteråt har jag fått reda på att Flyktsoda är namnet på en låt från 1982 som Ebba Grön lanserade. Om det är denna låt som givit fartyget dess namn vet jag dock inte.

Ett annat fartyg som legat mycket länge i dockan är bogserbåten **Hera**, mera känd som Roffes båt. Att hon heter **Hera** kan vara svårt att veta eftersom det inte står något namn på henne, men en enig besättning kan väl inte ha fel?

Man kan också göra andra fynd vid dockan. Jag sprang ihop med Klubb Maritims ordförande Per Lycke och vi fick några trevliga timmar tillsammans.

Erik Hag skrev i Länspumpen 2005:4:

"Redan i början av 1600-talet anlades genom statens försorg en kanal mellan Mälaren och Hjälmaren. Under årens lopp företogs mindre och större ombyggnader men kanalen förföll alltmer. För att sätta kanalen i användbart skick bildades 1819 Hjelmare Canal & Slussverks Bolag. Man hade redan tidigare konstaterat att en helt ny kanal måste byggas, ett arbete som redan påbörjats, och 1828 kunde trafiken inledas. Då återstod dock en del mindre arbeten, men 1833 kunde den nya kanalen invigas. I samband med att kanalen byggdes, anlades en torrdocka och mekanisk verkstad bredvid slussarna i Hellby. Dockan var förmodligen tänkt för reparationer men användes i stor utsträckning som vinterupplag för bland anat Örebrobolagets prämar och ångare.

I januari 1870 anställdes skeppsbyggmästare C.J. Stenström, och under hans ledning kom nybyggnadsverksamheten igång. Man byggde träpråmar på järnspant, ibland flera om året. Sedan ingenjör Hugo Stenström anställts 1891

anskaffades utrustning för att bygga stålfartyg och följande år byggdes lastångaren **Arboga III** av stål. Efter att ha byggt några stålpråmar återgick man till att bygga träpråmar. Under Stenströms ledning konstruerades och byggdes pråmar. Han ritade även flera lastfartyg, däribland **Bib** i maj1901. Kanske var det låg orderingång som gjorde att man började bygga detta lastfartyg för egen räkning. Enligt specifikationen: "Dubbel bordläggning af furu på spant av jern med tvenne lag balkvägare af 8"×8" furu och tvenne vägare af grof räls i slaget och i lifvet. Vaterbord och skarndäck af ek. Däck af 2½" furu och med tvenne lastluckor"

Det som beskrivits ovan var början till Sveriges första lastmotorfartyg. Det fick namnet **Bib** och var utrustat med en Avance fotogenmotor på 60 hk.

Varvsverksamheten inleddes alltså 1870. Till en början förbyggde man slupar i dockan men man byggde i huvudsak pråmar. Redan på 1880-talet inleddes denna verksamhet och den sista pråmen lämnade varvet så sent som 1950.

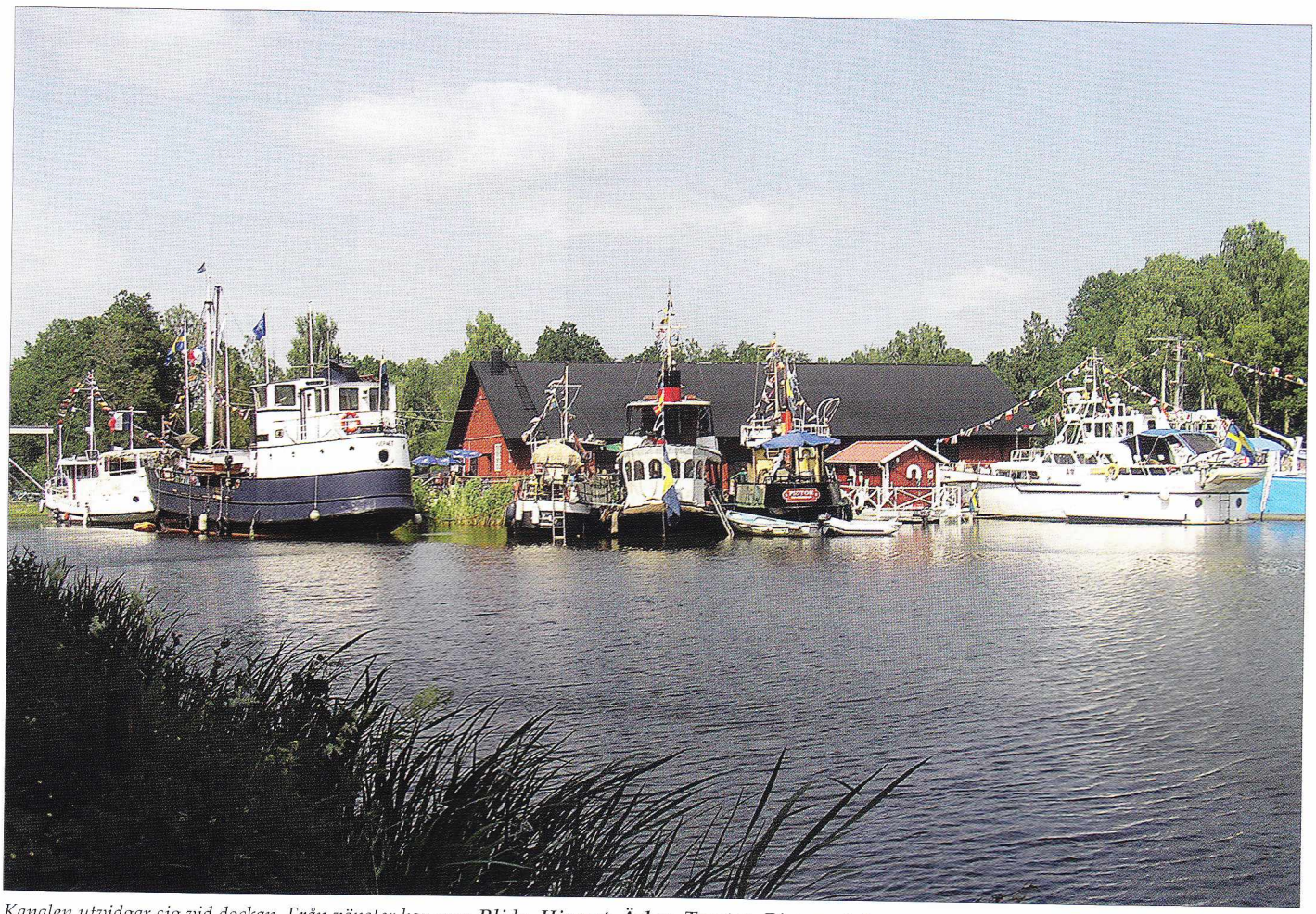
Genom att Hjälmarens yta sänktes på 1880-talet blev Hjälmaren grundare och tillät inte längre så djupgående fartyg. Med tiden slammade bottnen igen och fartygen kunde inte längre gå till Örebro med full last. Därför avstannade all kommersiell fraktfart till Närkes pärla. Numera finns

Många fartyg ligger länge i dockan. Denna lilla bogserbåt heter ***Tjurö****.*

passagerarfart från Örebro genom Hjälmare kanal till Mälaren. Denna sträcka trafikeras bland annat av **Gustaf Lagerbjelke** och **Liden**.

När man skulle bygga om E 20 mellan Arboga och Kungsör skulle man bygga en fast bro över Hjälmare kanal. Därmed skulle all trafik på kanalen upphöra. I det läget trädde skeppare Åke Norén in på scenen och uppvaktade alla politiska partier och media vilket till slut resulterade i en öppningsbar bro. Heder åt Åke.

Nästa år kanske vi ses vid dockkanten igen? Då kanske med 18 andra fartyg?



Kanalen utvidgar sig vid dockan. Från vänster kan man ***Blida***, ***Hjernet***, ***Ärlan***, ***Torsten***, ***Pictar*** *och* ***Jagaren****.*

Ovan: Detta fartyg heter ***Flyktsoda****.*

Till vänster övre bilden: ***Capella*** *var under många år kommisbåt.*

Nedre bilden: En enig besättning anser att detta fartyg heter ***Hera****.*

I år låg följande 18 fartyg vid dockan:

Us Skutje	Stockholm	12566
Skoghall I (bogs)	Stockholm	10775
Hera (bogs)	Stockholm	9689
Tjurö	Saltsjöbaden	SFB-5602
Altarskär	Stockholm	15937
Otto (bogs)	Västerås	
Bollsta (bogs)	Vaxholm	SFB-6673
Flyktsoda	Kungsör	15781
Capella	Stockholm	7587
Aline	Stockholm	15196
Cohiba (pass)		
Jagaren	Stockholm	SFC-4840
Freden (ångslup)	Kolbäck	
Torsten (bogs)	Stockholm	13029
Hjernet	Stockholm	3566
Blida	Stockholm	12513
Ärlan (bogs)	Stockholm	EBU 70
Pictor (bogs)	Stockholm	SFC-5874

Götaverken 1945

Torsten Hagnéus

MARINA MOTIV:

Den här tavlan är köpt på auktion, liksom den på libertybåten, som jag skrev om i Länspumpen nr 1/2011. Konstnären hette Gunnar Romdahl (1907–1975) och är i olja på pannå med måtten 18×14 cm. Tavlan är daterad till 1945, och då var det med hjälp av Svensk Sjöfarts Tidning inte så svårt att finna ut, att de tre fartygen från vänster räknat är: **Olav Bakke**, **Knut Bakke** och **Vilja**.

Olav Bakke sjösattes 1943 som nybygge nr 561, och skrovet lades upp i Hjuvik i väntan på att kriget skulle ta slut. Den färdigbyggdes och levererades därefter den 10 september 1945 till D/S A/S Jeanette Skinner (Knut Knutsen OAS), Haugesund och var på 5870 brt och lastade 8670 tdw. Huvudmotorn var en 8000 hk Götaverken/B&W dubbelverkande tvåtakts 7-cyl dieselmotor. Fartyget sysselsattes i rederiets linjetrafik och totalförliste efter grundstötning den 27 oktober 1959 på Negritas Rock utanför Buenaventura på resa Antwerpen-Valparaiso med styckegods.

Knut Bakke sjösattes 1942 som nybygge nr 554, skrovet också upplagt i Hjuvik. Färdigbyggd och levererad samma dag som systerfartyget till Skibs- A/S Hilda Knudsen (Knut Knutsen OAS), Haugesund. **Olav Bakke** gick ut på provtur med fartprov tidigt på morgonen den 10 september. Sedan gick **Knut Bakke** ut på förmiddagen; bägge fartygen möttes på Rivöfjorden, där rederirepresentanterna gick över i det senare fartyget för provtur och fartprov. Alla data var samma utom dödviktstonnaget, då **Knut Bakke** lastade 100 ton mera på grund av att svetsning hade använts i större utsträckning än på systerfartyget. I juli 1947 övertogs ledningen av rederiet av Chr. Haaland, och i november 1954 omdöptes fartyget till **Concordia Fonn**. Den 15 september 1971 ankom hon till Castellon i Spanien för upphuggning.

Vilja sjösattes i april 1942 som nybygge nr 563, lades upp i Göteborg och levererades den 30 augusti 1945 till Skibs- A/S Nordheim (Halfdan Ditlev-Simonsen & Co), Oslo. 5313 brt, 9470 tdw. Huvudmotorn var en 4200 hk Götaverken enkelverkande 6-cyl tvåtakts dieselmotor. Från 1948 gick den för Pacific Orient Express Line, och sedan, från maj 1953, på timecharter till British Phosphate Commissioners. Den 30 november 1959 gick båten i tät tjocka på grund i Brockville Narrows, Lake Ontario, på utgående. Därefter upplagd i Prescott, Ontario, till våren 1960, då den reparerades. I juli 1961 såld till ett partrederi under ledning av A/S Krohn Brekkes Rederi (M Krohn Brekke), Haugesund, och fick namnet **Bingo** och sysselsattes i fart Europa-Amerika och i timecharter Europa-Fjärran Östern. I januari 1969 såld till Bright Greek Sky Shipping Co SA, Piraeus, och omnamnad till **Silver Hope**, och 1970 överförd till Silver Hope Shipping Co Ltd, Famagusta, Cypern. I mars 1974 såldes den till Taiwan för upphuggning.

Efter många umbäranden fick vi till sist denna charmanta bild av ***Pride of Telemark*** *från hotellets balkong. Foto i Lundevågen, Farsund den 17 juli 2011 av Krister Bång.*

Pride of Telemark upphuggen

Rickard Sahlsten

Utdrag ur dagboken den 17 juli 2011

...

Vi (Lennart Bornmalm och jag) anlände till Flekkefjord kl 13.45 i god tid för vårt möte med f d marknadschef Sigmund Krosslid på Flekkefjords Slipp. Varvet hade gått i konkurs några år tidigare och mycket av varvets dokumentation var nu på villovägar. Dock hade Sigmund sparat en del värdefullt material för vår kommande bok om ståltrålare.

Vi hade tänkt oss en lunch tillsammans i samband med intervjun och vi var lite småsugna eftersom vi inte ätit något sedan frukost.

Sigmund kom precis klockan 14 som vi avtalat. Att äta lunch tillsammans var inte att tänka på för hans del, så vi avstod förstås också. Efter att ha talats vid om varvet och dess historia i över en timma tog vi in var sin kopp svart kaffe utan något till. Så gör man i Norge, förklarade Sigmund. Det fick bli lunchen.

Han informerade oss också om vad vi måste se nere på Lista och gav oss noggranna vägbeskrivningar om hur vi skulle åka. Han beskrev också vägen till Lundevågen där det forna Stenafartyget **Stena Jutlandica** skulle ligga upplagt.

Efter en seans på nästan två timmar tog vi farväl och for till närmaste korvkiosk för att släcka den värsta hungern.

Efter att ha passerat den sevärda bron över Fedafjorden med Kvina Verft nedanför oss, tog vi av på småvägar ner mot Lista fyr. Och det var inte vilka småvägar som helst. Under den första milen eller så gick knappast att mötas. Det var en grusväg som slingrade sig betagande vackert utefter fjällsidan. Om det inte varit för det hällregn som gjorde vägbanan lerig, hal och slipprig hade färden säkert uppskattats ännu mer.

Väl nere på slättlandet upphörde regnet och solen hade en tendens att bryta fram. Vi besökte det gamla skeppsbyggarsamhället Borhaug där flera träskeppsvarv legat och som byggt många fiskefartyg till Sverige. Trevligt att studera miljön även om varven sedan många år var borta.

Vi besökte också Lista fyr och besteg den. Det var bara hundratalet trappsteg. Värre har man varit med om även om krafterna denna dag inte var så stora på grund av mathållningen.

Vi närmade oss Farsund på småvägar och strax utanför byn fick vi syn på **Pride of Telemark** som **Stena Jutlandica** heter idag. Vi insåg snabbt att vi måste ut på en udde där vi kunde fotografera båten. Där låg också Farsunds stora aluminiumfabrik och vårt första försök att nå udden slutade utanför grindarna till denna moderna anläggning. Emellertid fanns det en liten skogsväg som vi körde in på. Efter några hundra meter hade någon omtänksam person spärrat av vägen med ett elektriskt staket. Vi prövade inte ens att ta oss över. Det blev till att backa bilen hela vägen tillbaka ner till stora vägen.

Men vi fann ytterligare en väg till som tycktes närma sig målet. Körde den så långt det gick och började vandra till fots i den otillgängliga naturen. Det var halt och lerigt och vi blev ordentligt våta, inte bara av underlaget utan också av den väta som kom i rikligt mängd uppifrån. Vi avancerade utmattade mot målet, men vi var till

sist tvungna att ge upp.

– Vi åker till hotellet, föreslog någon, troligen jag.

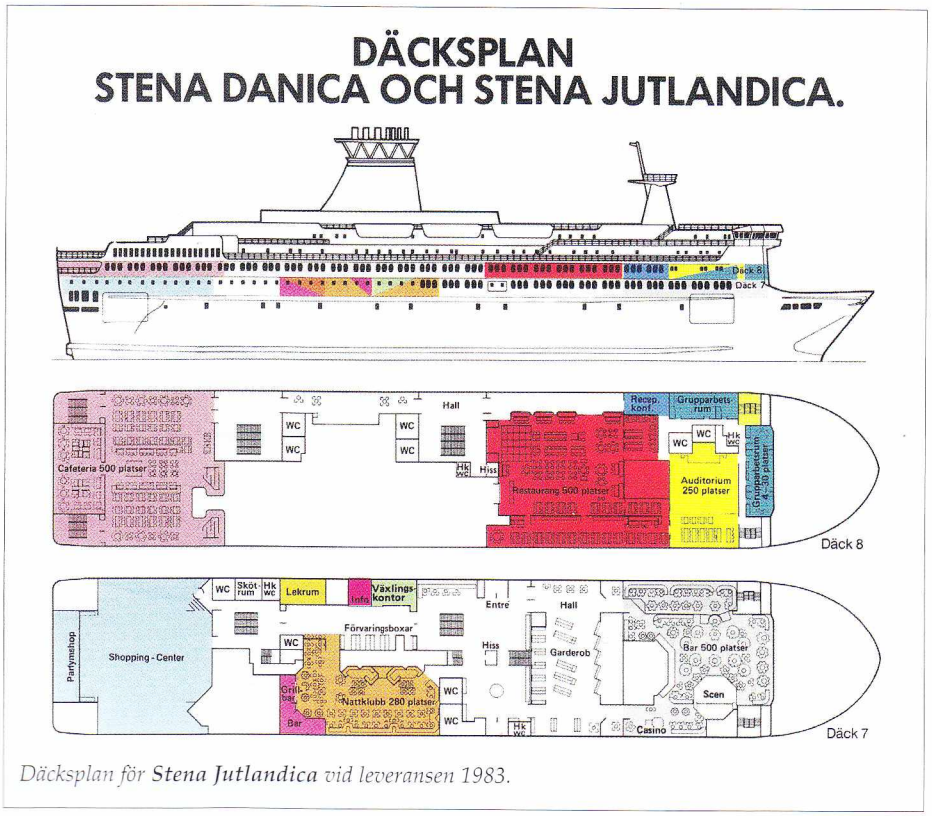
Vi hade beställt rum på Fjordhotellet i Farsund och vi tyckte nu att det skulle vara härligt med lite torra kläder och inte minst en bit mat.

Komna till hotellet blev vi ordentligt överraskade. Från hotellfönstret kunde vi ta fina bilder av **Pride of Telemark**. Som ett litet plåster på såren kom solen upp en stund och vi fick några fina bilder.

...

Att Stenafartyget hamnat här är en lång historia. Vi låter Rickard Sahlsten berätta den från början.

Krister Bång



Däcksplan för ***Stena Jutlandica*** *vid leveransen 1983.*

Stena Jutlandica levererades i slutet av mars 1983 som den andra av två jumbofärjor kontrakterade av Stenakoncernen 1979, som ett svar på Sessanlinjens beställning av två jättefärjor vid Arendalsvarvet. Den första var **Stena Danica** som levererades i februari.

Båda byggdes av det franska varvet Chantiers du Nord et de la Mediterranée i Dunkerque. Kapaciteten var närmast hisnande i det 2300 passagerare och 550 personbilar alternativt 1680 meter frakt kunde erbjudas plats. Stenakoncernen, som under den tid nybyggnadsprojektet pågått, hade hunnit ta kontrollen över konkurrenten, hade naturligtvis specifikationerna från Sessanlinjens nya färjor att utgå från. Många års erfarenhet av trafik mellan Göteborg och Frederikshavn hade gett rederiet god erfarenhet av hur en komplett färja för den här linjen skulle se ut. Leveransen av systerfärjorna **Stena Danica** och **Stena Jutlandica** försenades med mer än ett år beroende på ett växelhaveri vid en provtur. Det fick till följd att växelinstallationen ersattes med en ny konstruktion. Under tiden hade Sessanfärjorna **Kronprinsessan Victoria** och **Prinsessan Birgitta** levererats och fick – innan de gavs andra uppdrag – i olika omgångar fungera som ersättare på Frederikshavnslinjen, som i övrigt betjänades av **Stena Nordica** (ex **Stena Danica**) och **Prinsessan Christina**.

Stena Jutlandica *i en vinkel som många minns henne. På ingång till Frederikshavn den 24 oktober 1987. Foto Rickard Sahlsten.*

Frederikshavnsfärjorna hade vid denna tid en stor och trogen publik av dagpassagerare som gjorde en resa fram och åter över dagen, åt, drack och roade sig ombord samt handlade taxfree. Den äldre publiken åkte morgonturen medan de yngre valde en kvällsavgång med intensivare stämning ombord. Även om Stena Lines tidigare Kroatienbyggda färjor hade varit störst i världen i sin kategori, när de byggdes, så erbjöd de nya fartygen helt andra utrymmen.

Systrarnas närmast identiska inredning var på 1970-talsvis ganska mörk men sobert elegant. Den var skapad av den franska inredningsarkitekten Julia Merkx. Namnen på flera av utrymmena var också franskinspirerade. Till skillnad från de flesta andra färjor från denna tid placerades restaurangerna ett däck ovanför barfunktionerna. Restauranger och cafeteria hade tillsammans plats för 975 gäster. Huvudrestaurangen Champagne var indelad i tre olika enheter. De mindre avdelningarna kallades Louisiana och Trianon. Den och intilliggande lokaler rymde 475 sittande gäster. Cafeterian var belägen akteröver, hade 500 platser med självservering, men var exklusivt inredd och kunde vid behov även användas som à la carte restaurang. En attraktiv, förligt belägen bar hade 500 sittplatser och en välutrustad scen för uppträdanden. För många var denna bar Lido, senare kallad Broadway, fartygets mest besökta lokal. Det fanns också en stor nattklubb Paradis ombord, som på dagturer fungerade som Café Maritime. Längst föröver fanns även en modern och välutrustad konferensavdelning Kattegat med nio rum med plats för mellan 4 och 250 gäster.

Stenakoncernens fjärde generation danmarksfärjor erbjöd passagerarna unika möjligheter till avkoppling och nöje. Inredningen var planerad för stor flexibilitet.

***Stena Jutlandica** vid terminalen i Göteborg 1988. Foto Pär-Henrik Sjöström.*

Konferensutrymmet kunde vid toppbelastning göras om till restaurang. Foto från Sjöfartstidningen.

De publika utrymmena ombord hade till väsentlig del integrerats. Salongskapaciteten kunde därmed varieras i enlighet med turernas och därmed publikens karaktär. På kvällsturerna under veckosluten, då merparten av passagerarna kunde förväntas vilja äta gott och dansa, ändrades cafeterian till matsal. En cafeteriafunktion fanns då att tillgå genom en servering intill nattklubben. Konferenslokalerna var lika flexibla och dess närhet till restaurangen kunde utnyttjas för såväl serverings- som kapacitetshänseende. Konferenslokalen kunde utnyttjas som matsal under toppbelastningar. De små konferensrummen var inredda med toalett och dusch och kunde göras om till lyxhytter.

En stor nyhet var ändå självbetjäningsaffären för taxfreevaror och annat med hela 600 kvadratmeter butiksyta. Något

Med sådana enkla dekaler skulle man locka göteborgarna att åka med Stena Line.

Något äldre och nu med Levande Kattegatt på skrovet. ***Stena Jutlandica*** *lämnar Göteborg den 4 maj 1988. Foto Rickard Sahlsten.*

liknande hade inte setts på någon färja tidigare. Här fanns även utrymme för Stena Lines utökade och exklusivare butikssortiment. I de nya systerfartygen hade rederiet fått förstklassiga fartyg som kunde möta 1980-talets passagerare med högt ställda förväntningar och krav.

För fordon fanns två separata bildäck. Precis som på föregångarna på Frederikshavnslinjen lastades dessa separat. Med sidoportar på det övre däcket undveks tunga och dyra ramper ombord och lastning och lossning kunde göras snabbare. På så vis kunde hamntiderna hållas korta trots de stora lastvolymerna. När personbilar lastades så användes samma filbredd som för lastbilarna. Därmed kom man från de trånga bildäcken som på 1960-talsfärjorna skrämde många passagerare. Även i det här avseendet var komforten mycket högre än tidigare.

Också besättningens utrymmen höll en helt annan standard än på tidigare Stenfärjor. Alla hytter och mässar var belägna på de två översta däcken, hyttdäck och båtdäck. En stor del av hytterna var enkelhytter. De var arrangerades på ett sätt som en gång introducerats på **Tor Britannia**, det vill säga två hytter samsas om en tambur med toalett respektive duschutrymme på vardera sidan. Jämfört med den tidigare vanliga placeringen under bildäcket så gav besättningsinredningen bättre möjligheter till ostörd vila. Det var ett viktigt framsteg i arbetsmiljöarbetet ombord. Som första fartyg hos Stenakoncernen hade de nya systrarna helt inbyggda bryggvingar.

Redan fyra år efter leveransen var det dags för en uppdatering och 1987 respektive 1989 ansiktslyftes **Stena Danica** och **Stena Jutlandica** i alla allmänna utrymmen. Detta gjordes på olika sätt, eftersom **Stena Jutlandica** framför allt skulle bli konferensbåten. På båda systrarna förstorades dock restaurang Champagne till att omfatta hela däcksbredden och man skapade den välkända dansbaren Broadway.

Stena Jutlandica fick stryka på foten i samband med den omorganisation som gjordes av trafiken 1996 inför upphörandet av taxfree. I juni detta år ersattes hon av den nya **Stena Jutlandica** (III) som hade högre lastkapacitet men lägre och mer

Juttan forcerar Kattegatt en blåsig höstdag 1985. Foto Pär-Henrik Sjöström.

***Stena Empereur** anländer till Calais med munkorg 2001. Foto Rickard Sahlsten.*

flexibel passagerarkapacitet beroende på säsong. Stena Line hade i mitten av 1990 köpt Sealink British Ferries med en rad färjelinjer, bland annat över engelska kanalen. **Stena Jutlandica** gick till varv i Tyskland för att under juli månad förvandlas till kanalfärjan **Stena Empereur** för klassiska linjen Dover-Calais. De båda stora akterramperna ersattes med en stor port till huvuddäcket och en till övre bilddäck. Båda däcken kunde då lastas samtidigt i två plan akterifrån. Ett motsvarande arrangemang skedde i fören, där en "tandställning" anbringades och fjärilsportarna kompletterades med en port till övre bildäck. Sidoportarna sattes igen och inredningen anpassades till kanaltrafiken. I mitten av augusti sattes hon under brittisk flagg i trafik på sin nya linje.

Under 1998 samordnade Stena Line sina aktiviteter i kanalen med brittiska P&O som var den andra stora aktören. I novem-

*Kystlink chartrade fartyget 2005 och hon gick i trafik som **Alkmini A** med artistnamnet **Pride of Telemark**. Här anländer hon till Hirtshals den 26 juni 2005. Foto Krister Bång.*

ber detta år ändrade **Stena Empereur** namn till **P&O SL Provence**. Under hösten 2002 tog P&O helt över linjen Dover-Calais och namnet ändrades först till **P&O Provence** och i mars 2003 till **Pride of Provence**. Hon fick nu komplett färgsättning i P&O:s färger. Trafiken fortsatte fram till strax före jul 2004, då **Pride of Provence** lämnade kanaltrafiken för gott. Hon var då redan såld till det grekiska rederiet GA Ferries, ägt av skeppsredaren Gerassimos Agoudimos som en gång tjänat sina pengar på gamla trampfartyg. Nyförvärvet avgick Dunkerque efter en kortare tids uppläggning mot Piraeus med det nya namnet **Alkmini A**, ett namn som en gång burits av en före detta Brodinbåt. Hon gick omedelbart till varv i Perama för uppfräschning och anpassning till grekisk inrikestrafik.

Men det fanns fler som var intresserade av den före detta. stenafärjan. Det norska rederiet Kystlink behövde bra tonnage till sin linje Langesund–Hirtshals och förhandlade intensivt med grekerna. **Alkmini A** målades under våren upp i det Kystlinks färger och avgick Perama i början av juni 2005 mot Hirtshals. Efter ytterligare utrustning sattes hon den 18 juni i trafik Langesund–Hirtshals under grekisk flagg med artistnamnet **Pride of Telemark**. Hur avtalen med GA Ferries såg ut är inte känt, men artistnamnet blev "riktigt" namn under hösten 2005 och efter flera transaktioner hamnade den före detta stenafärjan så småningom under norsk flagg med hemort i Langesund. Ägare var från mitten av 2007

Till höger: ***Pride of Telemark*** *låg länge upplagd i Frederikshavn där hon reparerades för stora summor. Till ingen nytta skulle det visa sig. Foto den 21 maj 2009 av Rickard Sahlsten.*

Under ***Pride of Telemarks*** *stillaliggande upprätthöll* ***Kongshavn*** *(ex* ***Stena Nordica****) trafiken. Foto i Strömstad den 17 juli 2008.*

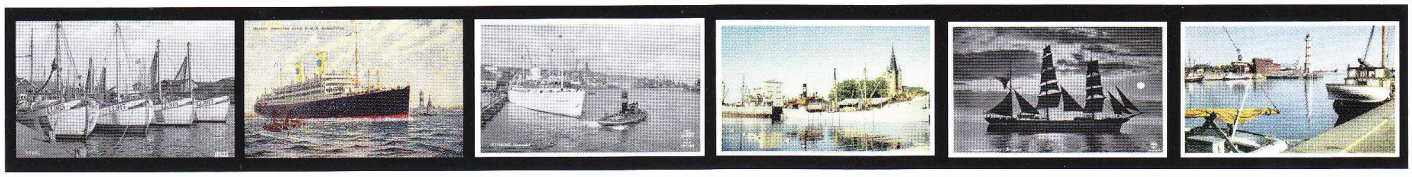
Den gamla Damen gjort ett sista besök i Göteborg hos Cityvarvet i april 2010. Foto Krister Bång.

Boa RoRo A/S (Taubåtskompaniet A/S, Trondheim) Från senhösten 2006 anlöptes även Strömstad på vissa turer.

Så kom då olyckans dag, den 11 september 2007. På väg in till Hirtshals, sammanstötte **Pride of Telemark** med vågbrytaren, varvid skrovskador uppkom. Man gick till kaj, där färjan till stora delar vattenfylldes och ställde sig med fören på botten. Efter en dryg vecka hade man tätat skrovet och pumpat ut vattnet så att bogsering kunde ske till Göteborg och dockning för inspektion samt vissa skrovarbeten. Efter dockning låg **Pride of Telemark** ett antal veckor vid kaj innan bogsering kunde ske till Frederikshavn, där reparationer av maskinskador med mera kom igång i början av 2008. I mitten av sommaren kunde provturer äga rum. Kystlink hade då redan skaffat en ersättare i **Kongshavn** ex **Stena Nordica** ex **Turella**. **Pride of Telemark** blev liggande i Frederikshavn fram till augusti 2009, då hon flyttades till Sandefjord. Under tiden hade Kystlink ställt in trafiken och upphört med sin verksamhet. Efter dockning i Göteborg i april 2010 återgick **Pride of Telemark** i upplag. I slutet av oktober flyttades hon till Farsund där ett antal köpare besiktade henne utan att någon affär kom till stånd. I mitten av augusti 2011 igångsattes verksamhet ombord. Det visade sig att **Pride of Telemark** nu var såld till skrotning i Indien och redan den 26 augusti avgick hon Farsund mot Skagen för bunkring. I slutet av september passerade hon Suezkanalen mot Röda havet. Den 27 oktober kördes fartyget upp på stranden i Alang, Indien där upphuggningen sedan verkställdes.

Fakta Stena Jutlandica (1983)

Längd	152,2 m
Bredd	28,0 m
Passagerare	2300
Hyttplatser	96
Personbilskapacitet	550 st
Trailerkapacitet	1680 längdmeter
Bruttotonnage	16494
Dödvikt	2950
Maskineri	4×CCM Sulzer 12ZV40
Maskinstyrka	25600 kw
Fart	22 knop



Vykort från svenska hamnar och farleder

Bertil Söderberg

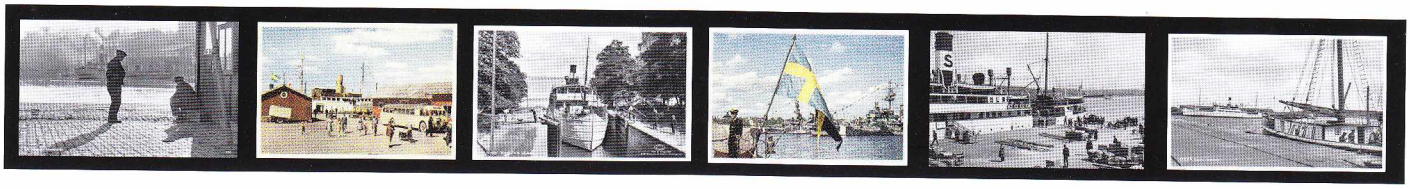
Eriksbergs varv var det yngsta av de tre storvarven i Göteborg, som egentligen var fyra, om man räknar Götaverkens Arendalsvarv som en egen enhet. Eriksberg grundades 1853 av D.W. Flobeck. Från början var det inget varv utan en mekanisk verkstad som började bygga båtar först 1873. Den första var en liten bogserbåt som döptes till **Aktiv**. Ingen kunde vid denna tidpunkt föreställa sig att Eriksberg mer än 100 år senare skulle leverera fartyg på 400 000 dwt.

Det övre vykortet visar anläggningen mot slutet av 1930-talet. Flera reparenter ligger inne bl a två 4-mastade barkskepp. Byggnaden i bildens nedre högerkant är maskinverkstaden, som man är i färd med att bygga till. Byggnaden finns kvar än idag och används till mässor och andra evenemang. Den stora byggnaden i mitten är Kooperativa Förbundets kvarn Tre Lejon. De hade en egen brygga mitt i varvsområdet för sina laster som kom sjövägen. Den fanns kvar ända tills varvet lades ner på 1970-talet.

Det nedre vykortet visa varvets husbåt för arbetare. Efter andra världskrigets slut hade varven stora orderböcker och man tog in arbetskraft från både Tyskland och England. Bostadsproblemet löstes med hjälp av en utrangerad passagerarbåt. Eriksberg gav båten namnet **EMV 3.** De egna små motordrivna bogserbåtarna

hade samma namn men med olika nummer. År 1949 levererade Eriksberg inte mindre än 11 fartyg på tillsammans 124 010 tdw! Det innebar att man sjösatte / levererade ett fartyg i månaden och det var rekord.

Vykortet är sänt den 5 juni 1954 av en förmodligen boende varvsarbetare på husbåten. Fördelen med att bo på båten var att



man hade ju nära till arbetsplatsen. Husbåten ersattes på 1960-talet av en ombyggd gammal tankbåt.

Färgvykortet visar varvet i början av 1960-talet då man hade fått en stor order från Mobile Oil Co. på sex tankfartyg på ca 50 000 tdw som blev fem eftersom man slog ihop de två sista till en tanker på 97 000 tdw. För att kunna bygga dessa stora tankbåtar byggdes en torrdocka som syns på vänster sida av vykortet. Dockan kom senare att byggas ut flera gånger och fick en stor bockkran för att lyfta sektioner med. Ser man på kortet så efter dockan syns de tre stapelbäddarna och ett av Mobiles nybyggen vid kajen samt två av de tre flytdockorna. Därbortom skymtar ett nybygge eller reparent.

När varvet lades ned 1979 hade man byggt strax över 700 fartyg varav de största var **Nai Genua** och **Nai Superba** på 400 000 tdw. Det sista fartyget som byggdes på Eriksbergs varv var nr 708 **Atland** på 31 800 tdw för Rederi Ab Ejdern i Göteborg, ett rederi inom Broströmkoncernen. Byggnadsskylten, förutom den som satt på båten, gjöts i ett okänt antal och delades ut till anställda i högre befattningar på varvet. Bifogade skylt finns i Klubb Maritim – Göteborgs lokal Kajutan. Idag finns bara den stora bockkranen kvar som minner om den plats där man byggt båtar i 106 år. Torrdockan har nu blivit småbåtshamn för båtägare vilka bor i de många husen på det gamla varvsområdet.

På färgvykortet ovan syns den stora flytdockan. Den lever vidare som flytdocka hos Götaverken som idag ägs av den holländska varvskoncernen Damen.

Horisonten runt

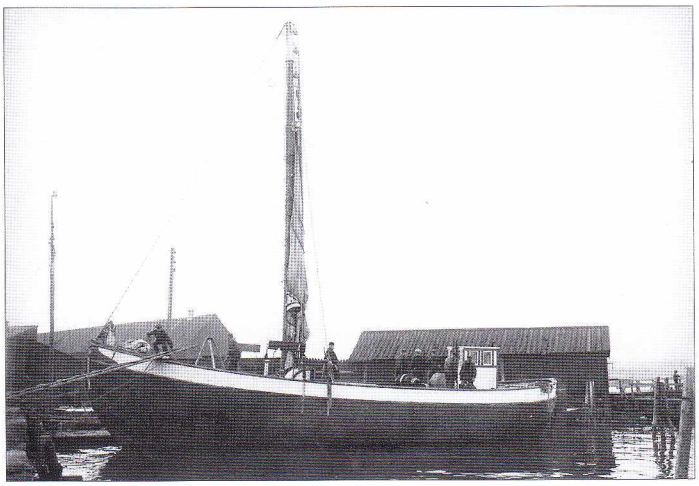
Redaktör Jan Johansson

Klippans Varv

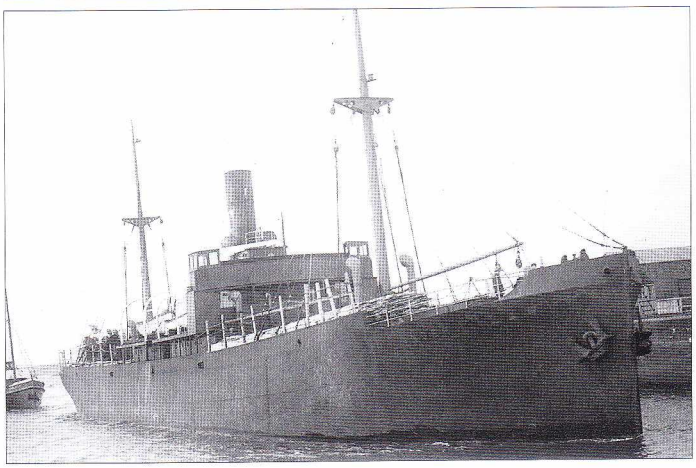
Sparta (GG 491) av Rörö (se fotot) byggdes 1911 på kravell med måtten 17,18×5,94×2,67 m. Brutto 47,63, netto 21,46. Utrustad med en Popular på 50 hk. Ägare Algot och Fredrik Olsson samt Reinold Utbult. Såld före 1926 till Norge.

Argo (GG 563) av Hönö Klova byggdes 1913 med måtten 13,89x5,43x2,23 m. Brutto 30,07, 12,84 netto. Byggd på kravell för J.A. Olausson. År1919 hette ägaren Isak Karlsson. 1936 är hemorten Styrsö och ägare är Alfred Kjellberg. Avförd 1953.

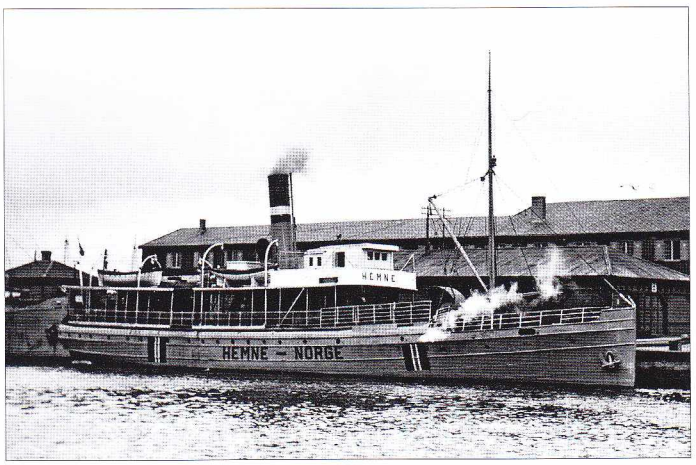
Henry Jansson



*GG 491 **Sparta** av Rörö var byggd på Klippans varv 1911. Foto från Henry Jansson.*



*Transmarins **Inger** blev internerad i Thamshavn 1940.*



***Hemne**, ex **Uddevalla** vid kaj efter ombyggnaden. Foto från Tore Nilsen.*

Sonja, Inger, Uddevalla

I nummer 2 var det som vanligt mye intressant stoff, men særlig to artikler var av spesiell intresse. Jeg tenker her på Helsingborgs Varv med liste over skip bygd der. For her fant jeg to av Transmarins skup som ble internert i Thamshavn ved Orkdalsfjorden vest for Trondheim ved tyskernes okkupasjon i 1940, nemlig **Sonja** og **Inger**. Disse to ble ikke frigitt fra interneringen før i begynnelsen av juni, og da skulle de to skiperne få anledning til å seile til sitt hjemland Sverige. Den 9 juni ble **Sonja** minesprengt ved Frøysøen som ligger mellom Måløy och Florø på vestkysten av Norge og tolv mann av besetningen omkom. För øvrig hade jeg det inntrykket at mange av Transmarins skip ble benyttet i kisfarten till Tyskland fra før omtalte Thamshavn i årene før siste verdenskrig.

Vidare tenker jeg på s/s **Uddevalla** som kom til å havne i rederiet Fosen Aktie-Dampskibsselskab i Trondheim i 1941, alltså under krigen. Skipets videre skjebne fremgår av nedanstående som kanskje kan være av intresse.

1941 i februari Salgskontrakt med Fosens Aktie-Dampskibsselskab, Trondheim opprettet. Overføring trenert av svenske myndigheter.

1942 i maj, Overlevert til Fosen Aktie-DS i Fredrikstad. Til Fredrikstad Mek Verksted for ombygging. Bl a brønn forut lukket, salonger oppusset. Malning, ny bysse og nytt postkontor senare utført i Trondheim. Sertifisert for 408 passasjerer. Omdøpt till **Hemne**.

1942 den 22 juli, Til Trondheim for første gang.

1942 den 25 juli, ekstratur på Trondheimsfjorden.

1942 den 27 juli, innsatt i rutetrafikk på Hemne.

1944 den 26 mars, grunnstøtte ved Buganeset etter avgang Hegstad i Åstfjoden. Fartøyet hade 30–40 passasjerer samt tyske militære med 6 stykk hester ombord.

Fartøyet sank og lå under vann i cirka en månad før bergningsfartøyet **Parat** hevet fartøyet. Tauet til Trandheim for reparasjon. Arbeidet stoppet av tyske myndigheter. Opplagt i Nidelvven.

1945 i maj, førhalt till Trondheim Mek Verkstad for reparasjon og oppussing.

1946 den 25 februari, ferdigreparert og innsatt i rutefart på Hemne.

1947 i juni/juli, ved verksted for vedlikehold.

1951 den 15 november, inn i opplag.

1952 den 31 januari, ut av opplag. Inn i rute som erstatningsfartøy under dokkning av selskapets andre fartøyer.

1952 den 21 juni, inn i opplag for salg.

1952 den 1 juni, solgt til opphugging og hugget året etter.

Tore Nilsen

Vinjettbilden överst visar Vinga fyrplats med fyren Viten i förgrunden. Fotot togs 1 juni 2007 av Eric Hallberg.

Mera om Marcia

I förra numret behandlades den kända fyrmastskonaren **Marcia** ex **Kaj** (6712) som var byggd 1921 på Halmstads varv och som i september 1968 slutade sina dagar i en bukt söder om Landskrona dit hon bogserats efter att blivit delvis upphuggen.

Jag vill komplettera berättelsen med bland annat ett foto av **Marcia** taget i Östersjön 1934 av en besättningsman på skonertskeppet **Idalia** när båda fartygen seglade jämsides. Det skulle denna säsong bli en tävlan mellan dessa fartyg om vilket som seglade snabbast. Den år 2003 bortgångne förre sjökaptenen Göte Sydbrant i Göteborg, som 1934 var mönstrad ombord på **Marcia**, berättade en gång för mig att **Idalia** nästan alltid låg före eftersom **Marcia** med sin jämförelsevis låga rigg inte var någon snabbseglare och behövde hård vind för att komma upp i hastighet. Göte berättade vidare att bostaden, skansen var trång men att sämjan var god. Skansen var ett däckshus vid fockmasten likadant som det man kan se på Sjöhistoriska museet i Stockholm och som har tillhört skonertskeppet **Hoppet** från Länna. Där fanns sex kojer, lika många klädskåp, och ett litet bord, över vilket hängde en fotogenlampa. Av de två extrakojerna användes den ena som segelkoj och den andra som brödförråd, det vill säga de stenhårda knallar som alltid ingick i segelfartygsdieten. De smakade inte alls illa om man doppade dem i till exempel kaffe.

Huvudsakliga laster var att frakta trä från Norrland till Danmark och kalksten från Gotland till Norrland som returfrakt.

De fyra masterna benämndes fockmast, stormast, kryssmast och mesanmast. På fockmasten fanns tre rår; fockrå, undre märsrå och övre märsrå.

Marcia förde följade segel: jagare, klyvare, förstäng och stagfock. Undre märssegel och övre märssegel. Gaffelfock, storsegel, kryssegel och mesansegel. Mellanstängsegel, stortoppsegel, krysstoppsegel och mesantoppsegel. Dessutom fanns en bredfock som hissades under fockrån vid akterlig vind.

Skutan har blivit utförligt beskriven i Länspumpen 1996:3 och 4.

Bernt Ålund

***Marcia** av Råå fotograferad från **Idalia** i Östersjön 1936. Foto från Bernt Åhlund.*

Mer om norska fartyg

När jag läste det senaste numret av Länspumpen fick jag se Dag Bakkas kommentarer om bilden av **Kong Oscar II** som varit införd i det förra numret.

Då jag av någon underlig anledning tydligen hade missat bilderna ur Rödas gamla fotoalbum gick jag tillbaka dit och hittade bilderna av de grundstötta fartygen **Trianon** och **Kong Oscar II**.

Beträffande **Trianon** så hade hon legat till ankars på Rivöfjorden och draggat på grund på Kråkeskären utanför Långedrag. Hon var inte det enda fartyg som råkat ut för liknande missöde. Rivöfjorden har nog inte någon bra ankarbotten, för under min tid i Röda Bolaget var det 5–6 fartyg som draggat och drivit på Kråkeskären eller Svinholmarna, bland andra Wilhelmsens **Taronga**, en OK-tanker, **Stena Transporter** och ett panamaflaggat bulkfartyg.

Beträffande **Kong Oscar II** så erinrade jag mig, att några av de äldre på kontoret talat om henne, och att det ryktades att orsaken till grundstötningen skulle ha varit "medveten felnavigering". Vad man kan se av bärgningskontraktet var nog befälhavaren norrman.

Enligt tillgängliga uppgifter var hon på resa från Århus till Ålborg, Horten, Moss och Oslo. Man tycker att det var underligt att hon hamnade på den svenska kusten men det kan ju ha haft med mineringar att göra.

Vid grundstötningen hade hon 12 passagerare och 234 ton styckegods ombord. Vid lossningen av styckegodslasten engagerades passagerarna och folk från besättningen i lossningsarbetet. Man kan nog anta att passagerarna var tyskar.

Hon stod på grund ¾ distansminuter NV Stutarnas kummel mellan Falkenberg och Morup. Hon stod på kullerstenar med flera högstenar med flera meters diameter runt omkring, varför man måste vara mycket försiktig vid flottagningen och lirka ut henne mellan högstenarna.

För att få fram ett bärgat värde lät man värderingsmän värdera både fartyget och lasten. Fartyget var inte så mycket värt, men lasten var desto värdefullare. Enligt värderingspapprena fanns det en hel del smått och gott bland styckegodset, såsom luftvärnskanoner, stålhjälmar, diverse soldatutrustning, instrument, pälsar, flytvästar, madrasser, behållare med gas för dimbildning, skoputsmedel med mera.

När man skulle börja diskutera bärgarlönen vände man sig först till den norska försäkringen men den tyska marinen blev sedermera inkopplad och till slut gjordes bärgarlönen upp med den tyska marinattachén i Stockholm.

Man kan se att tyska och tyskkontrollerade fartyg strök utefter den svenska kusten på sin väg till och från Norge. Under år 1943 var det inte mindre än sju fartyg som grundstötte på hallandskusten och tillförde Röda Bolaget goda intäkter.

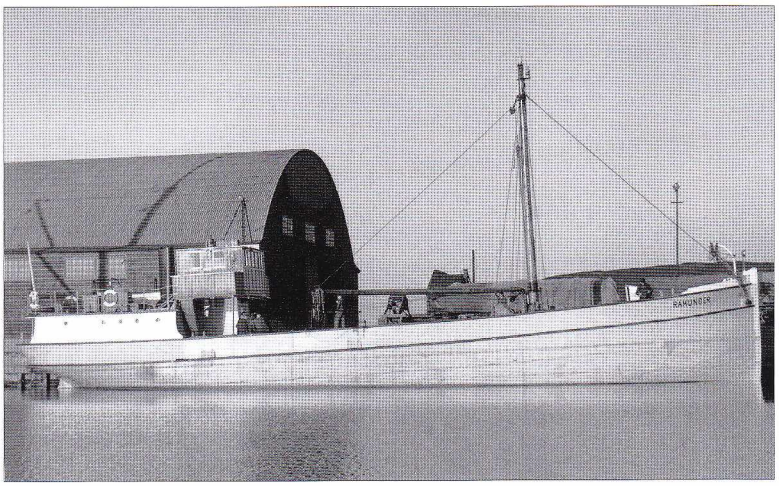
Hälsningar

P.O. Torwaldson

Kompletterande svar om fotona på **Trianon** och **Kong Oscar II** i LP nr 2.

Jag skrev att Kråkeskären ligger mellan Särö och Vallda Sandö. Det finns ju även Kråkeskären vid Rivöfjorden, och det var vid Kråkeskären vid Rivöfjorden som **Trianon** gick på grund. Jag borde ju ha vetat det så många gånger som jag kört där i omgivningen.

Bertil Söderberg



Kanalpesen ***Ramunder*** *fotograferad av C.G. Nyström.* ***Ramunder*** *återfinns också som* ***Sofia*** *på sidan 13 i artikeln om trafiken på Kristinehamns hamn © Klubb Maritim – Göteborg.*

Svar om Ramunder

Arne Karlsson frågar i förra numret om kanalfartyget **Ramunder**. Hon var en av de otaliga kanalpesar som gick på Göta kanal. Byggd av ek och fur 1895 av J.O. Johansson i Eckerna i Lilla Edets kommun med namnet **Sofia**. Eckerna Varv var verksamt 1864–1935 och byggde ett 40-tal träfartyg. **Sofia** levererades till Emanuel Mattsson i, en bohusläning från Resteröd som slagit sig ner i Spesslanda strax utanför Säffle. Fartyget var döpt efter Emanuels då 16-åriga dotter. Redan i mars 1898 hade han sålt sitt fartyg till Ångfartygs Ab S:t George i Göteborg. Sedan följde en rad försäljningar. I april 1913 kom hon till lantbrukare Myrin i Myrtuvan som i november 1917 sålde vidare till Lyrestad.

I mars 1942 såldes hon till ett partrederi inom Thunbolaget i Lidköping men dessa sålde henne vidare redan i maj 1943 sedan priset på fartyget nästan fördubblats på ett år. Köpare var då Rederi Ab Ingjald i Stockholm med Sten Ivar Grusell som företrädare. Nu ändrades fartygets namn till **Ing-Sofi**. Kriget satte sina spår och hon såldes vidare i augusti 1944 då försäkringsinspektör Sven Göran Lindgren i Stockholm tog över ansvaret. Nytt namn igen, **Gladys**. Sedan blev Gunnar Wallin i Stockholm ägare (april 1945), Melker Broms, Enköping (juli 1945). Fartyget var nu i ganska dåligt skick och såldes exekutivt. År 1948 byggdes hon om grundligt i Söderköping och fick samtidigt namnet **Kimsta**. Hon ägdes sedan i olika sammanställningar av Östgöta Lantmännens Centralförening i Söderköping. I december 1952 fick hon sitt sista namn, **Ramunder**, döpt efter stadsberget i Söderköping. I juni 1961 såldes hon till ett partrederi Helgenäs med skeppsmäklare Markus Lennart Edlund som huvudredare. Priset var nu endast 5 000 kronor. Strax därpå meddelades att framdrivningsmaskineriet avlägsnats och att fartyget var ett betrakta som pråm. När fartyget avfördes 1969 meddelades att skrovet lagts i gamlebyområdet, vilket Arne Karlsson nu närmare definierat som Kalvö utanför Loftahammar.

Krister Bång

Råsvalens historia

I förra numret av Länspumpen undrade Krister Bång om **Råsvalens** historia och här kommer den.

Saga (nb 61) byggdes 1914 för Torne Elfs Flottnings Förening (TFF) i Torneå. Bogserbåten fick måtten 40×11 fot med deplacementet 13,85 ton vid ett akterligt djupgående på 2,7 fot. En 25 hästkrafters Seffle råoljemotor ingick i leveransen. Denna skedde för övrigt per järnväg.

Vid denna tid slutade järnvägen i Övertorneå. Båten höll till uppåt i älven. Utförde mest strandrensning efter ilandflutet timmer. Drog dem ut i strömfåran igen. Besättningen och flottarna levde ombord i den stora hytten. Sovplatser var arrangerade bordvarts på fasta britsar. Den enda värmekällan var tändkulemotorn. Var i TFF ägo fram till i början av 1960-talet. Hon kom ned från Risudden, omkring 1½ mil norr om Övertorneå, när hon för 4 000 kronor köptes i Övertorneå av Karl Gustaf Sjöman(KGS) från Haparanda. Båten bar då namnet **Salamis I**. Hon döptes om till **Katarina** efter KGSs dotter. Han byggde även till en styrhytt.

KGS använde sin **Katarina** bland annat till bogsering. Var vid ett tillfälle ända ned till Köping med timmer. Genom KGS omfattande bekantskapskrets kom båten till användning som ren lustbåt. Vid köpet var hon utrustad med en tvåcylindrig Seffle-motor som vid 200 varv levererade 80 hk. Tyvärr glömde en bekant, som fått låna båten, att tappa av kylvattnet, vilket frös, med välbekant resultat. Denne löste problemet genom att få fram en sexcylindrig Scania lastbilsmotor om 130 hk försedd med backslag. Med denna motor blev farten cirka 10 knop. Med Sefflen var det 12.

År 1992 ville KGS avyttra båten. Han blev kontaktad av en flygmekaniker. Denne hade tänkt att dra utomlands med henne för att undfly sina kreditorer. Enligt KGS strulade allt. Av hänsyn till de inblandade parterna låter vi glömskan dra ett förlåtande skynke över den affärens ekonomiska utfall.

Det märkliga är att namnet **Katarina** bara stod på den ena bogsidan när Lindesbergs Turistbåtförening förvärvade skrovet i februari 1995 av en person av finsk härstamning i Sollentuna. Denne hade tydligen tänkt döpa henne till, av alla namn, m/s **Kamewa,** min arbetsplats i dryga 30 år. Så stod det nämligen på den andra stävsidan. Om denna person vet man att han åtminstone den 7 juli 1993 var ägare till skrovet. Detta från en ritning över den tänkta ombyggnaden till husbåt bärande detta namn och datum.

Föreningen, och främst kämpen Sven Molitor, vilken inköpte henne för 15 000 kronor har på ett mycket förtjänstfullt sätt återskapat henne. Omdöpt till **Råsvalen** efter sjön som hon trafikerar. På grund av den tilltänkta ombyggnaden var skrovet helt tomt, styrhytten borta och så vidare, men för- och akterdäcket låg kvar orört. Sven reste då ned till Värmlands museums depå, då i Forshaga, som hade alla kända Wennbergsritningar i sitt arkiv. **Sagas** originalritning, visade det sig då, hade varit uppe i Torneå redan 1913 för godkännande.

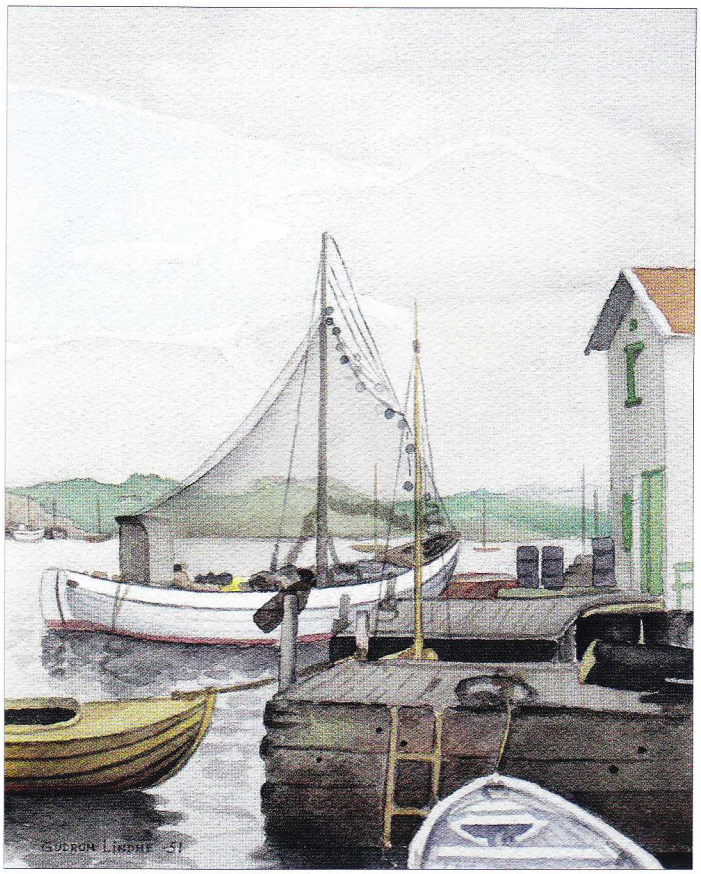
Råsvalen sjösattes i juni 1996 i Bottenån, som flyter igenom Lindesberg. Jag närvarade vid detta unika tillfälle. Den nya motorn (likt originalets) blev en Seffle, typ: S 110 FV, nr 7041, levererande 25 hk vid 600 rpm, propellern var en integrerad tvåbladig, reversibel av Seffles välkända konstruktion. Allt införskaffat från en tre gånger sjunken och bärgad laxkutter från Huskvarna hamn. Pris 9 000 kronor. Sven lät bygga ett skydd för propellern, en korg som var kompletterad med en fast ring av plåt (dock ej som en hydrodynamisk utformad dysa). Farten uppgick till måttliga 6 knop.

Ett antal buckliga plåtar har fått utskiftas, främst i för och akter, samt rättat till ett antal fel efter en tidigare "trådsmältare".

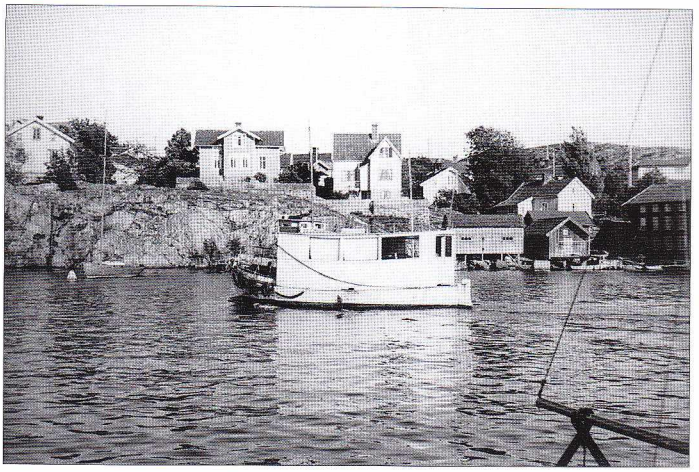
Fortfarande kan man se stora intakta delar av det välnitade skrovet. Signifikativt för skrovtypen, älvbåt för timmerbruk, är för övrigt den täta spantningen. I förskeppet 0,4 meter, längre akter, 0,3 meter. Skrovdimensionerna är 12,2×3,3×1,1 m. Efter besiktning av Sjöfartsverket får hon ta 25 passagerare.

Glädjande nog fanns tillverkningsskylten i original, väl bevarad, på skottet in till förpiken. Likaså det handdrivna ankarspelet med ankare och dess dävert för hemtagningen av detsamma. Den ursprungliga motorbädden, ligger kvar djupt ned i kölen. I dag sitter motorn i akterutrymmet.

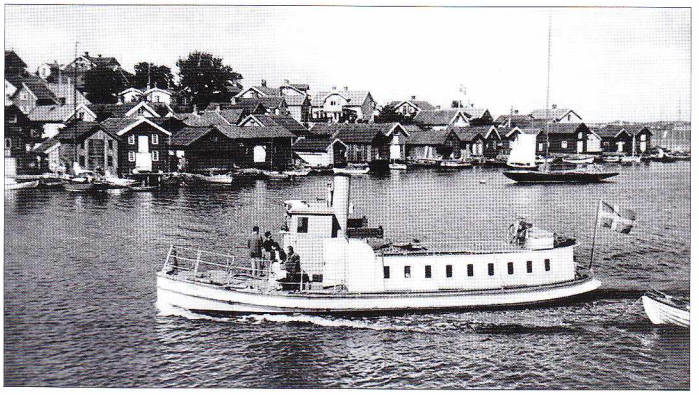
Bertil Rydholm



Akvarell målad 1951 av Gudrun Linn. Kanske är detta ***Vally I****?*



Vally II *på väg ut från Fiskebäckskil. Foto Gudrun Linn 1949.*



Ran *som delade linjen Fiskebäckskil–Lysekil med* ***Vally II****.*

Vallybåtarna

Under ett kräftkalas i Lysekil nyligen kom samtalet att röra sig om Vally-båtarna, som jag mindes från min ungdom. Jag fick i min hand tidningen Länspumpen, senaste numret med ett antal artiklar om båtarna. Det fanns bara ett foto som visade fören på **Vally II**, och då tänkte jag att jag skulle titta i mitt gamla fotoalbum från ungdomen (slutet av 1940- och början av 1950-tal). Jag bifogar nu fyra bilder som möjligen kan vara intressanta.

Först en bild på **Vally II** på väg ut från hemmahamnen i Fiskebäckskil år 1949. Jag tog bilden som tonåring och hette då Gudrun Lindhe. Vi hyrde stuga ganska nära **Vally IIs** hemmahamn. Jag minns att jag sent på kvällarna när jag lagt mig kunde höra genom det öppna fönstret när **Vally** kom in och lade till, och så kom det några mycket snabba, nästan rusande stånk innan motorn tystnade för natten. **Vally II** var mycket populär.

Så ett foto på **Vallys** skeppare Pontus, och det är från ett vykort köpt 1948, troligen i en av Fiskebäckskils två pappersaffärer. Det var ett väl fångat porträtt av skepparen, han var mycket lik sig.

Jag bifogar också ett foto av en akvarell som jag målade 1951 och som kanske föreställer **Vally I**. Åtminstone ligger båten vid eller i närheten av **Vally IIs** brygga, som jag minns det. Men det är ju 60 år sedan. **Vally I** hade säten runt sidorna och användes för extraturer, tex när det var mycket folk som skulle över Gullmaren, vilket hände vackra lördagskvällar. Jag tror att Pontus hade en son Per som körde **Vally I**, men jag kan minnas fel.

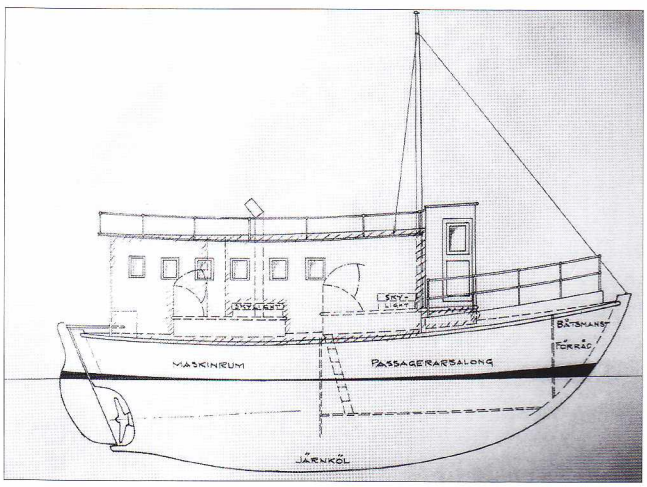
Slutligen har jag en bild på **Ran**, som delade linjen Fiskebäckskil–Lysekil med **Vally II**. Det är ett (beskuret) vykort köpt 1948, så bilden är väl från ungefär den tiden. **Ran** var inte lika rolig att åka med som **Vally II**, eftersom man satt lågt och instängt i den.

Det var roligt att uppliva gamla minnen på detta sätt.

Vänliga hälsningar

Gudrun Linn

Vallys *skeppare Pontus. Detalj ur vykort.*

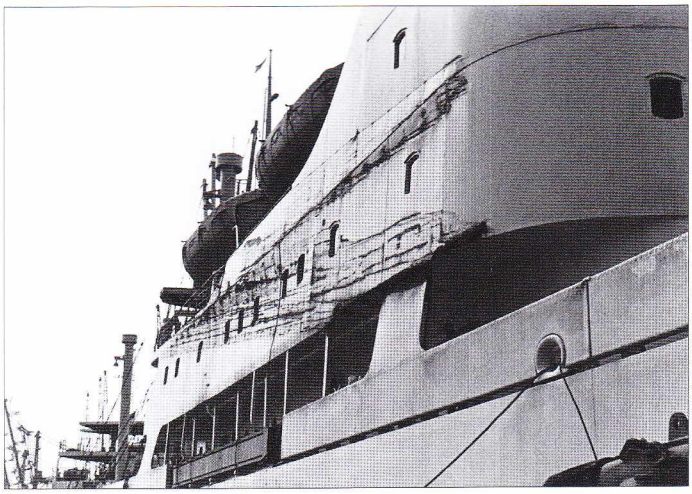


Skiss över ***Vally II*** *på landsarkivet insänd av Henry Jansson.*

I Länspumpen 2011:3 fanns artiklar om **Vally II**. Jag hittade på landsarkivet en skiss på hur ombyggnaden var tänkt. Kanske blev den sådan? Vad som är intressant är undervattensskrovet.

Henry Jansson

Stoppdag för Horisonten Runt i nästa nummer av Länspumpen är den 31 januari 2012



En okänd Broströmare efter kollision med ***Cap San Lorenzo****. Foto ur Klubb Maritim – Göteborgs arkiv.*

Vilken Broströmare?

I Kajutan har vi några foton av en okänd Broströmare som varit i kollision med **Cap San Lorenzo**. Finns det någon som kan berätta mer om detta haveri och då också ge besked om vilken Broströmare det gäller?

Bertil Söderberg

En före detta bogserbåt på land Foto Arne Karlsson i Gunnebo.

Okänd bogserbåt

I somras hittade jag en gammal före detta bogserbåt på land i Gunnebo, 15 kilometer söder om Västervik. Den lär nog inte få vatten under kölen igen. Jag undrar om någon känner till dess ursprung och tidigare namn och hemort?

Arne Karlsson

Okänd båt i Hajstorp

Per Lycke undrar vad det kan vara för ett fartyg som ligger i Hajstorp. Fartyget heter **Mary av Göteborg** och var så sakteliga på väg till Stockholm.

Fartyget hade tysk nationalitet då hon 1940 beslagtogs utanför Strömstad efter ett smugglingsförsök. Hon inköptes av Nynäs Petroleum som byggde om henne till bunkertanker med namnet **Nynäs III**. I september 1953 såldes hon till Rederi Ab Brevik på Öckerö för 6 000 kronor och fick då namnet **Aina**. År 1971 såldes hon till Stig Sjöberg i Göteborg och blev fritidsfartyg. I mars 1979 döptes hon om till **Mary av Göteborg** och har under åren haft många olika ägare. I maj 1996 låg fartyget i Motala och när jag senast såg henne, den 7 maj 2004, låg hon vid Pampus Marina i Solna.

Krister Bång

Mary *av Göteborg vid Pampas Marina i Solna. Foto av Krister Bång den 7 maj 2006.*

Catspaws förlisning

Nyårsafton, 31 december 1919, totalförliser brittiska HM Driftern **Catspaw**, tillhörig the Royal Navy, i en storm utanför Segerstad på Ölands ostkust och samtliga 14 besättningsmedlemmar omkommer. **Catspaw** var på resa Reval–Köpenhamn efter att ha avslutat minsvepningar utanför de baltiska kusterna.

En drifter är egentligen en civil fartygstyp specialiserad för drivgarnsfiske efter i första hand storsill. Hade tex fällbar stormast för att minska vindpressen när den låg kopplad i garnlänken och när garnen bärgades. Driftern var från början segeldriven men fick sedan ångdrift. Den ångdrivna versionen av drifters ansågs även vara användbar för militära uppgifter och då i första hand för patrullering och minsvepning. Ett antal byggdes för brittiska amiralitetet och **Catspaw** var en av dem, byggd 1918 av Ouse Shipbuilding Comp. Hook, Goole, Yorkshire och mätte 96 brt.

Orsaken till **Catspaws** förlisning blev aldrig klarlagd. Spekulationer har gjorts om att hennes huvudmaskin har spelat en roll i sammanhanget då den brutit sig ut ur skrovet och senare hittades en bit från vraket. Även minsprängning har framförts som möjlig orsak. Alla 14 av **Catspaws** besättningsmedlemmar blev funna och ligger idag begravda i en gemensam dubbelgrav på brittiska samväldets krigsgravfält på Kvibergskyrkogården i Göteborg.

Senare inköptes vraket efter **Catspaw** från brittiska amiralitetet av Neptunbolaget i Stockholm för 500 pund och avsikten var naturligtvis bärgning. Två förbehåll fanns och det ena var att alla vapen ombord skulle förstöras och det andra att konfidentiella böcker och handlingar som ev hittades skulle överlämnas till amiralitet.

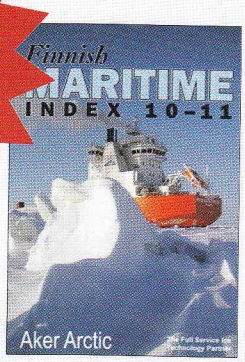
Det var lite av bakgrunden och nu till mina frågor till läsekretsen. Bärgades någonsin driftern **Catspaw** och i så fall när och hur? Brittiska samväldets gravfält på Kviberg kom till stånd i början av 1960-talet då fallna från de båda världskrigen som blivit funna i Sverige och som legat begravda på olika begravningsplatser runt om i landet flyttades och återbegravdes på Kviberg. Därav måste **Catspaws** omkomna besättningsmedlemmar legat begravda på någon annan plats från 1919 till 1960/61. Var? Vid Segerstad? Hoppas någon kan berätta!

Bernt Säfström.

Köp gärna våra böcker via adlibris.com

AKTUELLT

SMI och FMI-paket 450 kr



SVERIGES MARITIMA INDEX 2011

Redaktör Klara Magnusson

Nu också med statsägda och K-märkta fartyg i skeppslistan. Läs även om Concordia Maritime och SSPA Sweden AB i årets utgåva.

FINNISH MARITIME INDEX 2010-2011

Redaktör Krzysztof Brzoza

I text och bild presenteras den finska och åländska handelsflottan samt långtidsbefraktade fartyg på dessa hamnar.

Begränsad upplaga kvar

SVENSK SJÖFARTSHISTORIA I STORM OCH STILTJE

Redaktör Gert Malmberg

Här skildras Sveriges sjöfartshistoria från 1850-talet och framåt, med fokus på tiden efter andra världskriget och fram till idag, av ett tiotal skribenter med erfarenhet inom olika områden av sjöfartsnäringen.
400 sidor. Rikt illustrerad. 345 kr.

EN RUNDVANDRING I SJÖFART – MEN ETT VARV FÖR MYCKET

LENNART KIHLBERG BERÄTTAR

Under min yrkesverksamma tid har jag haft både framgångar och motgångar och jag har fått erfarenheter som skulle vara värdefulla om jag vore aktiv idag.

Vid 93 års ålder inser jag dock att dessa lärdomar som livet bibringat mig inte kan utnyttjas av mig. Då jag sent omsider kommit mig för att försöka skildra mitt yrkesliv har alltför mycket försvunnit ur minnet. Men det här är vad jag kommer ihåg, och det vill jag delge mina barn, barnbarn och barnbarnsbarn och alla som är intresserade av sjöfartshistoria. Kanske kan någon yngre kollega lära sig av mina erfarenheter.

Lennart Kihlberg

Rikt illustrerad. 200 kr.

Välkommen med din beställning!

Våra böcker beställs lättast via adlibris.com. För beställningar via vår hemsida, plusgiro 192366-3 eller bankgiro 463-8417 tas en fraktavgift ut (50 kr inom Sverige, 125 kr inom Europa). Se hela Breakwaters sortiment på www.breakwater.se. Kontakta förlaget för företagsköp och större inköp.

BREAKWATER PUBLISHING 10 ÅR

Breakwater Publishing AB, www.breakwater.se, order@breakwater.se, Banehagsgatan 15, 414 51 Göteborg, 031-722 74 80

Böcker på frivakten

Red Lennart Bornmalm

På alle hav – Skipene i Anders Jahres rederi
Pensjonistforeningen Anders Jahre/Kosmos, Sandefjord
Rikt illustrerad, 284 sidor, inbunden
Förlag Krohn Johansen Forlag AS, Box 43 N-3251 Larvik, Norge. E-post: info@shipping-publ.no
ISBN
Pris

Den norske skeppsredaren Anders Jahre grundade ett rederi 1922, vilket kom att fortleva till 1990 då Skaugengruppen tog över. Rederiet hade en ovanligt diversifierad verksamhet under de år det existerade. I början var det valfångst som dominerade, men man kom tidigt (1938) in på kylfart, och tankfart drevs parallellt med dessa verksamheter från 1947 och framåt. Valfångsten kom att fasas ut under 1960-talet, och den sista valfångaren (KOS 55) såldes 1970. Jahres rederi var också tidigt ute med biltransporter, då man redan 1955 började med den verksamheten. Då hade man emellertid inte några specialbyggda biltransportbåtar, utan det rörde sig om bulkfartyg som anpassades för dessa specialtransporter. Senare kom rederiet att anskaffa speciella biltransportbåtar. Rederiet kom också att äga färjor sysselsatta i passagerartrafiken mellan Norge och Tyskland, men bedrev även inrikes färjetrafik i Norge. Man var också engagerad i oljefälten utanför Norge genom bojlastare och offshoretransporter.

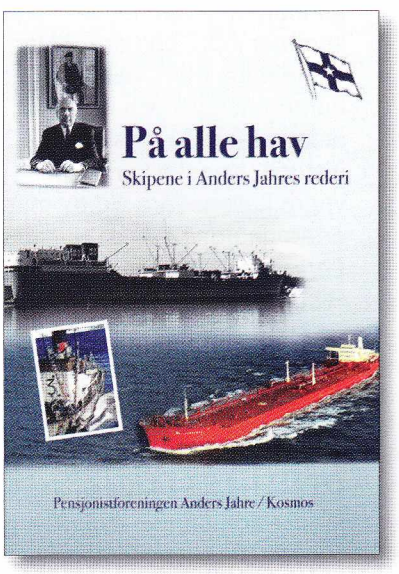
Författarna finns inte nämnda på omslaget, men i förordet nämns de: Thor Barth, Arne Gundersen, Tormod Ringdal och Sigurd Sivertsen. De fyra författarna har varit anställda hos Jahre, men numera är de pensionärer.

Boken består till allra största delen av historiker som behandlar de enskilda fartygen, vanligen på en helsida en per fartyg. Man har strävat efter att hitta bilder på samtliga fartyg, och har väl i stort sett lyckats med detta, men kvalitén är inte alltid den bästa: i somliga bilder blir oskärpan lite väl uppenbar, eller pixlarna lite väl synliga, men de flesta är godtagbara eller mycket bra.

Man skulle kanske önska att texterna, förutom fartygshistorikerna, hade varit något mer utförliga, som det nu är finns de texterna på 20 av totalt 284 sidor. Flera av fartygen byggdes i Sverige, **Kosmos III** som levererades från Götaverken 1947 var väl kanske den mest anmärkningsvärda leveransen från ett svenskt varv till rederiet.

Boken ger en mycket initierad överblick över ett norskt storrederi med en intressant historia, och innehållet torde väl vara av intresse främst för norska läsare, men även för svenska båtologer.

Eric Hallberg

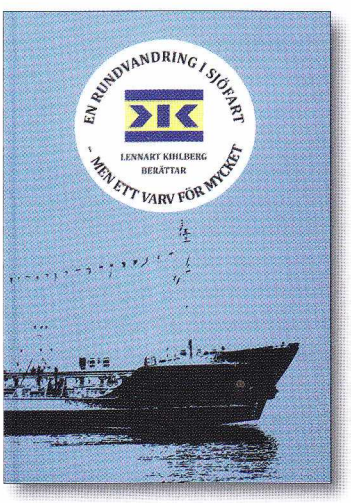


En Rundvandring i Sjöfart – Men ett varv för mycket
Lennart Kihlberg berättar för Krister Bång
Rikt illustrerad, 132 sidor, inbunden.
Förlag Breakwater Publishing Ab, Göteborg.
ISBN 978-91-86687-05-2
Pris 200 kr vid köp från Breakwater Publishing Ab (www.breakwater.se).

Skeppsredare/skeppsmäklare Lennart Kihlberg var ett begrepp inom redarkretsar flera decennier under andra halvan av 1900-talet. Idag är Kihlberg 93 år och har just utkommit med en bok om sin aktiva tid inom sjöfartsnäringen. Det är Krister Bång som har hållit i pennan och Lennart Kihlberg har berättat. Det är en trevlig och medrykande berättelse i tid och rum, där läsaren får en spännande inblick i dessa dynamiska år inom svensk sjöfart. Boken inleds med Kihlbergs uppväxt och ungdomsår i Göteborg. Fadern Fridolf Kihlberg var övermaskinist och senare avdelningschef inom Esab-koncernen. Under krigsåren var Lennart Kihlberg sjöofficer och avancerade till löjtnants grad. Han lämnade marinen i samband med krigsslutet 1945. Samma år gifte sig Kihlberg med Ethel Bartley, dotter till den då välkände skeppsmäklaren/skeppsredaren Gustaf Bartley, som var innehavare av Skandinaviska Fartygsagenturen i Göteborg. Kihlberg engagerades i sin svärfars företag – och fick tidigt ta ett stort ansvar genom Bartleys vacklande hälsa. Sedan löper Kihlbergs engagemang på inom sjöfartsnäringen och han får verkligen vara med om en spännande och intressant period då Sverige utvecklas till ett högteknologiskt välfärdsland. År 1969 inköptes Ångbåts Ab Kalmarsund och med detta rederi följde även Kalmar Varv. 1970-talet blev en dynamisk period för Kihlberg med en omfattande utvecklingen av både rederi- och varvsrörelsen, samt ökat samarbete med utländska rederier. Tyvärr drabbade den allmänna nedgången inom sjöfarts- och varvsnäringen även Kihlinvest i början av 1980-talet, vilket tyvärr senare ledde till att Lennart Kihlberg tvingades lämna sin företagsgrupp.

Avsnittet om Kalmar Varv förmedlas av tidigare varvschefen Gustaf Stolk på ett intressant och initierat sätt. Boken avslutas med en fartygsförteckning i ord och bild över de fartyg Kihlberg ägt under sina år inom Sjöfartsnäringen. Bildmaterialet är genomgående i svartvitt, intressant och illustrativt, vilket förhöjer läsandet. Boken är ett stycke intressant svensk rederi- och varvshistoria som inte är enbart är av intresse för båtologer utan även för en bredare publik, inte minst alla göteborgare och kalmarbor.

Lennart Bornmalm



De gula färjorna – Statens vägfärjor 1944 – 2010
Jan Häggström och Bengt Westin
Rikt illustrerad, 120 sidor, inbunden.
Förlag Trafikverket Färjerederiet, Vaxholm.
Pris 330 plus moms och porto. Kan beställas från Trafikverket Färjerederiet, tel. 0243-755 00. Hemsida www.trafikverket.se

I anslutning till att Trafikverket bildades i april 2010 som ny myndighet med upp-

gift att planera och utveckla ett effektivt och hållbart trafiksystem, ersattes bl a det tidigare Vägverket som självständig myndighet. Från 1944 och fram till 2010 hade alla de allmänna och välkända vägfärjorna tillhört Vägverket eller tidigare Kungl väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Som ett led i detta har föreliggande bok skrivits för att ge en återblick av vägfärjornas utveckling främst från förstatligandet 1944 och fram till idag. Vägfärjor har under alla tider varit en angelägenhet för många av landets resenärer. Därför har det varit åtskilliga åsikter om alla förändringar som vidtagits under årens lopp. Rent geografiskt har spridningen av färjetrafiken varit omfattande vilket den fortfarande är på grund av Sveriges många öar och vattendrag. Boken inleds med en historisk bakgrund till vägfärjorna tillkomst följt av färjetrafikens betydelse inte minst för många öbor, men andra som har vattendrag som delar landskapet. Sedan berättas om statens organisation av färjedriften genom åren och de många färjelederna i Sverige. Därefter behandlas färjelägena, där varje led har minst två sådana vilka utvecklats från tämligen enkla installationer till dagens moderna ramper. Även sommar- och vintertrafik belyses i ett kort avsnitt. Drygt den andra halvan av boken behandlar färjorna, deras nummer och namn samt färg. Här ingår också byggnadsvarven, hur en färja blir till, färjerederiets egna varv och sliparna. Avslutningsvis finns en förteckning över alla färjor Färjerederiet har och har haft, där det bl a anges mått och när och var de är byggda. Det senare är inte minst intressant för Båtologer. Det finns med andra ord många intressanta fakta att hämta ur boken.

Lennart Bornmalm

Väl förtöjd
Terje W. Fredh
Rikt illustrerad, häftad, 95 sidor
Förlag eget förlag
Pris 120 kronor vid köp från författaren. Terje W. Fredh, Gränsgatan 16, 453 30 LYSEKIL, tel. 0523-104 21, e-post: fredh.terje@jobbet.utfors.se

Terje W. Fredh har årligen under drygt 35 år givit ut en maritim skrift, där han förutseende intervjuat många personer som haft havet som arbetsplats och vars röster i många fall tystnat. Skrifterna har åtminstone på senare år utkommit när det trista höstmörkret börjat bli allt längre. Läsaren har då för en stund bjudits på en resa av författaren till skilda platser och tidsperioder. Där får vi möta människor och miljöer som inte längre finns bland oss. Årets skrift som för övrigt är den 41:a meddelar Terje att den blir hans sista – därför har han valt titeln "Väl förtöjd". Denna omfattar i år 11 kapitel, där han låter oss stifta bekantskap med personer som under sina långa händelserika liv varit både till sjöss och på land. Några berättelser utspelas under andra världskriget – och det är omskakande vad många sjömän fick utstå utan vare sig massmedialt eller kulturellt eftermäle. I årets upplaga får vi följa med ombord på tre av Gustaf Thordéns fartyg, nämligen **Caroline Thordén** då hon under dramatiska förhållanden sänktes i Nordatlanten under andra världskriget. En av dem som räddades var teaterförläggaren och uddevallasonen Lars Schmidt, gift med skådespelaren Ingrid Bergman. Nästa fartyg är **Kristina Thordén** som 1946 brann under dramatiska förhållanden i Nordatlanten och det tredje thordénfartyget är den stora turbintanken **Josefina Thordén** som med sina 32 000 dwt var ett av de största fartygen i världen då hon levererades 1955. Vi får stifta bekantskap med flera som varit mönstrade i **Josefina Thordén**, vilka ger var och en sin bild om livet ombord under de resor de varit med om. Tyvärr blev aldrig **Josefina Thordén** den framgång som Thordén Lines hade hoppats på, men fartyget chartrades av det amerikanska bolaget Cities Service på 15 år. Detta ledde bl a till att Uddevallavarvet fick en storordер på flera efter dåtidens mått mätt supertankers (ca 68 000 dwt) från Cities Service. Vidare ingår berättelser som En svensk-australisk entreprenör, **Drottningholm** räddade sälfångare, Ångaren **Mode** minsprängdes, Norsk tanker exploderade i Genua är titlar på några kapitel som Terje bjuder på i årets bok. Skriften är underhållande och flera kapitel är fyllda med dramatik vilket många gånger är ett signum för Terjes berättelser.

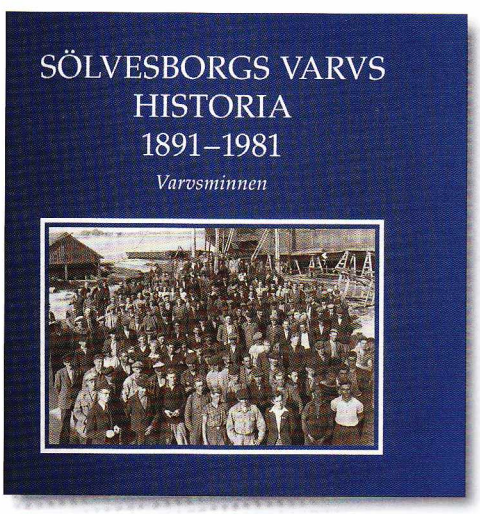
Lennart Bornmalm

Sölvesborgs Varvs historia 1891–1981, Varvsminnen
Kent Hallberg, Inge Olsson, Peter Sjögren och Christer Skoog
Rikt illustrerad, inbunden, 168 sidor
Förlag eget förlag
ISBN 978-91-633-9025-8
Pris 150 kronor plus porto. Boken kan beställas från Varvshistoriska föreningen i Sölvesborg, Bancks väg 6, 294 35 Sölvesborg, tel. 0456-414 92 (dagtid); e-post: varvshistoriskasbg@spray.se. Hemsida www.varvshistoriska-sbg.se

Varvshistoriska föreningen i Sölvesborg har förärat oss en första bok om Sölvesborgs Varvs historia. Sölvesborgs Varv var under många decennier på 1900-talet den dominerande arbetsplatsen i sölvesborgsområdet. Boken är skriven som en antologi, där flera författare bidragit med sina minnen och kunskaper från varvet. Bland annat har Peter Sjögren skrivit ett porträtt över sin morfar, Thure Carlsson, som var nybildare och mångårig varvsledare. Sedan följer bl a kapitel hur det var att vara varvsarbetare i Sölvesborg på 1920-talet, tillika med minnen från 1960- och 1970-talet. Det fanns familjer där i stort sett samtliga var verksamma vid Sölvesborgs Varv. Det är många berättelser som på ett individuellt sätt speglar och förmedlar den miljö som präglade varvet och för läsaren är det uppenbart att det var en arbetsplats, där flertalet trivdes mycket gott på grund av den goda och trivsamma anda som rådde på varvet. Egentligen var arbetsplatsen ganska sluten och det var inte många från allmänheten som fick tillträde till varvsområdet och dess verksamhet, förutom vid sjösättningar och fartygsdop. Då blev det tillfälle för de varvsanställda att visa upp vad de skapat för allmänheten och känna gemenskap med varandra. Eftersom varvet hade så stor betydelse för Sölvesborg med omnejd blev spänning stor att se vad som pågick innanför grindarna. Trots att det löpt 30 år sedan varvet tyvärr lades ned lever minnena kvar och det är viktigt att dessa hålls levande och förs vidare till kommande generationer som inte upplevt den särskilda miljö som ett skeppsvarv kan bjuda på. Därför är det särskilt hedersamt att Varvshistoriska föreningen i Sölvesborg tagit initiativ till utgivandet av föreliggande bok. Denna låter läsaren som på ett trevligt och lättöverskådligt sätt följa med på en resa längs varvsepokens tidevarv i Sölvesborg från en enkel mekanisk verkstad till ett framstående medelstort skeppsvarv både tekniskt och kapacitetsmässigt. Bildmaterialet är trevligt och är varvat med texten på ett balanserat sätt.

Boken är klart intressant och tilltalande att läsa och därför vill jag varmt rekommendera denna.

Lennart Bornmalm



Möteskalender för Klubb Maritim – Göteborg

Fredagen 9 december 2011 kl 19
Vi avslutar säsongen med traditionell jultallrik i Kajutan. Obligatorisk bindande föranmälan till klubbvärden Ragnar Magnander 0736 – 70 82 23

Tisdagen 13 december kl 19
Filmvisning: I isens grepp i Canada, bl a **Joh. Gorthon** 1994 och Nils Möllers minnen bl a från m/s **Valencia** och **Rosario** m fl fartyg, tidigt 1960-tal.

OBS! Julstängt i Kajutan från den 20 december till och med den 9 januari OBS!

2012

Tisdagen 10 januari kl 19
Filmvisning: Stena Line i tid & otid och rundvandring i Lion Prince 1991.

Tisdagen 7 februari kl 19
Avdelningens årsmöte. Motioner skall vara sekreteraren tillhanda senast den 31 december 2011.

Tisdagen 14 februari kl 19
Filmvisning: Att resa på Östersjön före 1980-talet.

Tisdagen 6 mars kl 19
Vi vandrar vidare i vykortsfotografernas fotspår (kölvatten). Denna gång tittar vi på Göteborgs hamn. Bertil Söderberg har plockat ut hamnvykort från sin samling svenska hamnar. Assistans ges av vykortsexperten Ragnar Magnander.

Tisdagen 13 mars kl 19
Filmvisning: M/s **Lions Gate - Peru - California** och Ahlmarks fartyg på Ångermanälven.

Tisdagen 3 april kl19
Föredraget inte fastställt.

Tisdagen 10 april kl 19
Filmvisning: M/t **Sofie** (1976) och m/t **Sea Royal** och historien om Tärntank .

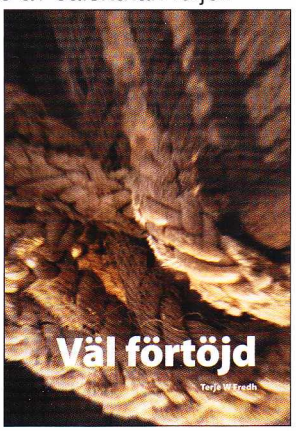
Tisdagen 8 maj kl 19
Filmvisning: Lyx-Yachter. Kom ombord på de lyxigaste yachterna. Svensk text.

Kajutan är öppen alla tisdagar mellan kl 18 och 21, dock inte under juluppehållet. Det är även öppet varje torsdag mellan kl 12 och 15 från och med den 6 oktober men inte under juluppehållet. Fikat är gratis som vanligt. Adressen är Sockerbruket 17 in på gården, första våningen. Tel 031 – 24 65 15.

Väl Förtöjd

Sista skriften i Terje Fredhs bokserie som startade 1975

- Historien om m/t Josefina Thordén
- S/s Ardennias USA-charter 1922
- Dramatisk sänkning av m/s Carolina Thordén
- Varvsfolk räddades när tanker exploderade
- Drottningholms räddning 1939 av sälskutan Isfjell
- Kylbåten som kunde hoppa
- Thordén seglare kom inte in på krogen i Uddevalla



Flesta bilderna ej publicerade tidigare
Pris 120 kr (porto inkluderat)
Förlag Terje W. Fredh
Gränsgatan 16,
453 31 Lysekil
Tel 0523-10 421
Epost fredh.terje@jobbet.utfors.se

Klubb Maritim – Göteborgs nya hemsida är nu lanserad.
På sidan finns uppgifter om hur man tar sig till lokalen, våra möten m m, samt även en sida där man kan prenumerera på föreningens nyhetsbrev på nätet. I detta nyhetsbrev kan vi snabbt förmedla information om både ändringar i programmet, samt då det ibland kan bli snabba beslut om fartygsbesök eller liknande evenemang, som vi inte hinner få med i Länspumpen.

http://klubbmaritimgbg.se/

Till salu

Båtologen 1981 – 2011

Länspumpen 1981 – 2011

Sveriges skeppslista 1965, 1980, 1982, 1985, 1989, 1997, 2004, 2008, 2009

Terje Fredhs böcker, 12 st.

Georg Johansson,
0304-668721

Offert bogserbåtsfoto

¤ = ångbåt, ¤¤ = färg. Pris 10×15 = 10 kr, 18×24 = 45 kr
Beställs från Bertil Söderberg, Kupeskärsgatan 69, 421 60 Västra Frölunda e-post bsg.soderberg@telia.com

Ajco I	Göteborg	
Alf	Göteborg	
Arne	Göteborg	
Arne	Göteborg	
Birger	Göteborg	6189
Björn ¤	Göteborg	10815
Britton	Göteborg	8108
Carin ¤	Göteborg	
Dagmar ¤	Stockholm	13336
Dan	Göteborg	10665
Eriksberg 3	Göteborg	
Filip	Göteborg	10783
Frithiof	Göteborg	6399
Färdig ¤	Göteborg	164
Glan ¤	Göteborg	
Hans	Göteborg	12058
Harald ¤	Göteborg	5864
Helios	Göteborg	11358
Hugo ¤	Göteborg	
John ¤	Göteborg	12271
Karl ¤	Göteborg	8749
Knut	Göteborg	12175
Kristian	Göteborg	11375
Nalle ¤	Göteborg	12605
Runn ¤	Göteborg	
Stormking ¤	Göteborg	
Sundet	Malmö	10066
Sune	Göteborg	8108
Thetis	Göteborg	10111
Tiwaz	Uddevalla	12361
Wargön	Vargön	9386

Sista beställningsdag är 16 januari 2012 därefter leverans inom 6–8 veckor.