LÄNSPUMPEN

70:-

KLUBB MARITIM
GÖTEBORG

2012:2

Öppet hav

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

Bästa läsare!

När detta skrives är sommaren nära. För de av oss som har fotografering som en viktig del av sjöfartshobbyn är det lika tacksamt varje gång som mörker, regn och dis besegras av värme och sol. I vår klubblokal Kajutan har rått en omfattande aktivitet sedan i höstas. Först höll Lennart Ramsvik sin utmärkta kurs i digital bildhantering. Ett stort tack till Lennart som gjort – och löpande gör – många av oss betydligt mer allmänbildade på detta viktiga område. Vår medlem Anders Bengtsson blev så engagerad att han har påbörjat det omfattande arbetet med att digitalisera vårt stora arkiv med negativ och diabilder. Ett stort tack till Anders, som ägnar åtskilliga timmar veckan åt detta viktiga uppdrag. På nyåret tog klubben över förvaltningen av *Sjöfartstidningens* bildarkiv som nu finns i Kajutan. Detta förorsakade i sin tur en stor omorganisation av biblioteket som nu närmar sig ett färdigställande. "Stora förrådet" har nu omvandlats till välordnat tidskriftsbibliotek med många läspärlor. Här finns även det stora plåtskåpet "Lektriever", som rymmer *Sjöfartstidningens* bildarkiv. Den inre vestibulen, till vänster om köksavdelningen, har inretts med hyllor. Här finns både intressant litteratur och vykort till salu. Här kommer även utsorterade dupletter från vårt stora bildarkiv att försäljas. Missa inte ett besök i dessa försäljningshyllor vid Ditt nästa besök i Kajutan. Det stora bildarkiv med örlogsfartyg från avlidne medlemmen Bertil Gärd i Stockholm och som legat nedpackat i flera år, har under våren överlämnats till Marinmuseum i Karlskrona och kommer att finnas tillgängligt där för forskare och andra intresserade.

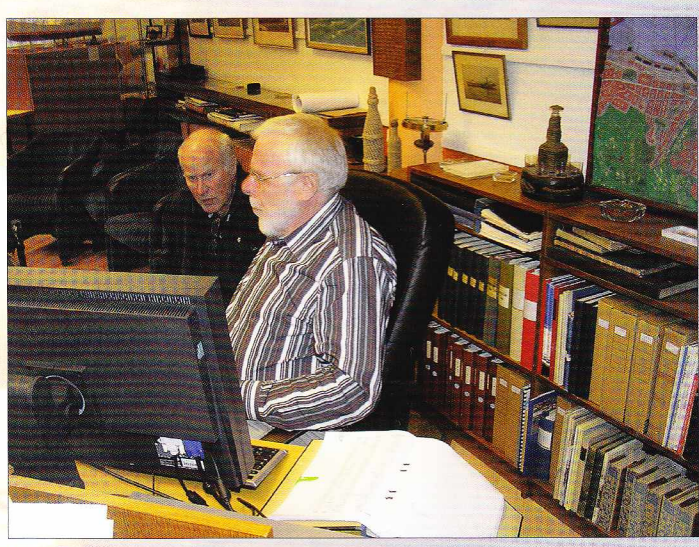
I början av april samlades klubbens och Länspumpens funktionärer till en konferens i Skagen där många frågor kring Klubb Maritim – Göteborg och vårt sätt att arbeta nu och i framtiden dryftades. Vår yngste styrelsemedlem Andreas Ingvarsson, som har goda känningar på plats, ska ha ett stort tack för ett utmärkt arrangemang.

Klubben skulle behöva bistånd av ytterligare volontärer inför höstens viktiga arbetsuppgifter i vårt arkiv och bibliotek. Känner Du Dig manad till detta så går det bra att ta kontakt med vår pr-man Krister Bång (031-26 38 38) eller vår fotoansvarige Bertil Söderberg (031-45 91 98).

Missa inte heller vår hemsida med intressant information http://klubbmaritimgbg.se

Vi möts i Kajutan!
Rickard Sahlsten

Det var ett stort gäng som for till Skagen för att spåna om Klubb Maritim – Göteborg nu och i framtiden. Från vänster Örjan Hellertz, Bertil Söderberg, Leif-Erik Tullock, Krister Bång, Eric Hallberg, Rickard Sahlsten och Frans Lundquist. Ragnar Magnander stod bakom kameran och Andreas Ingvarsson missade detta fototillfälle.



Våra bjässar på digital fotohantering Lennart Ramsvik (t v) och Anders Bengtsson.

Vi söker diabilder till julkort

OBS! Vi tänker ge ut en ny serie julkort och söker efter lämpliga motiv. Har Du några skarpa diabilder med vintermotiv tagna före 1985 och vill medverka i årets julkortsserie är vi intresserade av se på dem. Det kan gälla ett eller flera kort. OBS!

Kontakta mig på telefon 031-45 91 98 eller på e-post bsg.soderberg@telia.com!

Bertil Söderberg

LÄNSPUMPEN

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

Årgång 40. Nummer 161 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 är 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 Sverige, Falköping.

Nästa nummer utkommer i september/oktober 2012

Redaktionellt

Det finns mycket man skulle vilja skriva om nu när Länspumpen fyller 40 år. Denna utgåva fullbordar egentligen den fyrtionde årgången eftersom det första numret kom ut den 4 september 1972.

Vi kommer att fira vår högtidsdag den 8 september och då är alla välkomna hit. Program finns på sidan 21. Vi hoppas naturligtvis på en stor anslutning från hela landet men tänk på att några aktiviteter är begränsade till ca 100 personer. Det är som en gång Karl Gerhard skrev: Kom till oss i Göteborg, här vilar ingen sorg och inga ledsamheter.

Tidningens huvudredaktör, Krister Bång, fick av årsmötet i år förlängt förordnande i ytterligare fyra år så ännu finns det många nummer att se fram mot med den gamla besättningen.

Vi ser fram mot nya artiklar från vår kära läsekrets. Visserligen tycker vi att det är fantastiskt roligt att skriva själva, men nästan ännu roligare är det när vi får in manus utifrån. Så tveka inte.

Redaktörerna

Omslaget: Den exsvenska handelsflottan minskar i snabb takt. ***Margit Gorthon*** *kom till Alang i Indien den 13 april i år för att huggas upp. Foto av Rickard Sahlsten den 19 juni 1986. Läs mer i artikeln "På sluttampen" på sidan 60.*

En resa 1962, ett 50-årsminne 4
Krister Bång
Motormannen och lättmatrosen 11
Gunnar Heikenberg
Båtolog i österled, del 2 13
Tore Olsson
Med Johnsonlinjens Peru på Sydpacific 1963 22
Sven Nilsson
Bilder ur gamla fotoalbum 28
Bertil Söderberg
Björkö Slip & Mekaniska Verkstad 30
Lennart Bornmalm
Marstal, sjöfartsstaden 37
Erik Hag
Ett märkesfartyg lämnar Sverige 44
Krister Bång
Timmerbogseraren Granö 46
Olle Gustafsson
Nya Lövön levererad 50
Lennart Bornmalm
Horisonten Runt 54
Redaktör Jan Johansson
På sluttampen 60
Krister Bång
Sydfart lägger upp 62
Krister Bång/Eric Hallberg

Stoppdag för nästa nummer är den 31 juli 2012

- - - - - - - - Förseningar - - - - - - - -

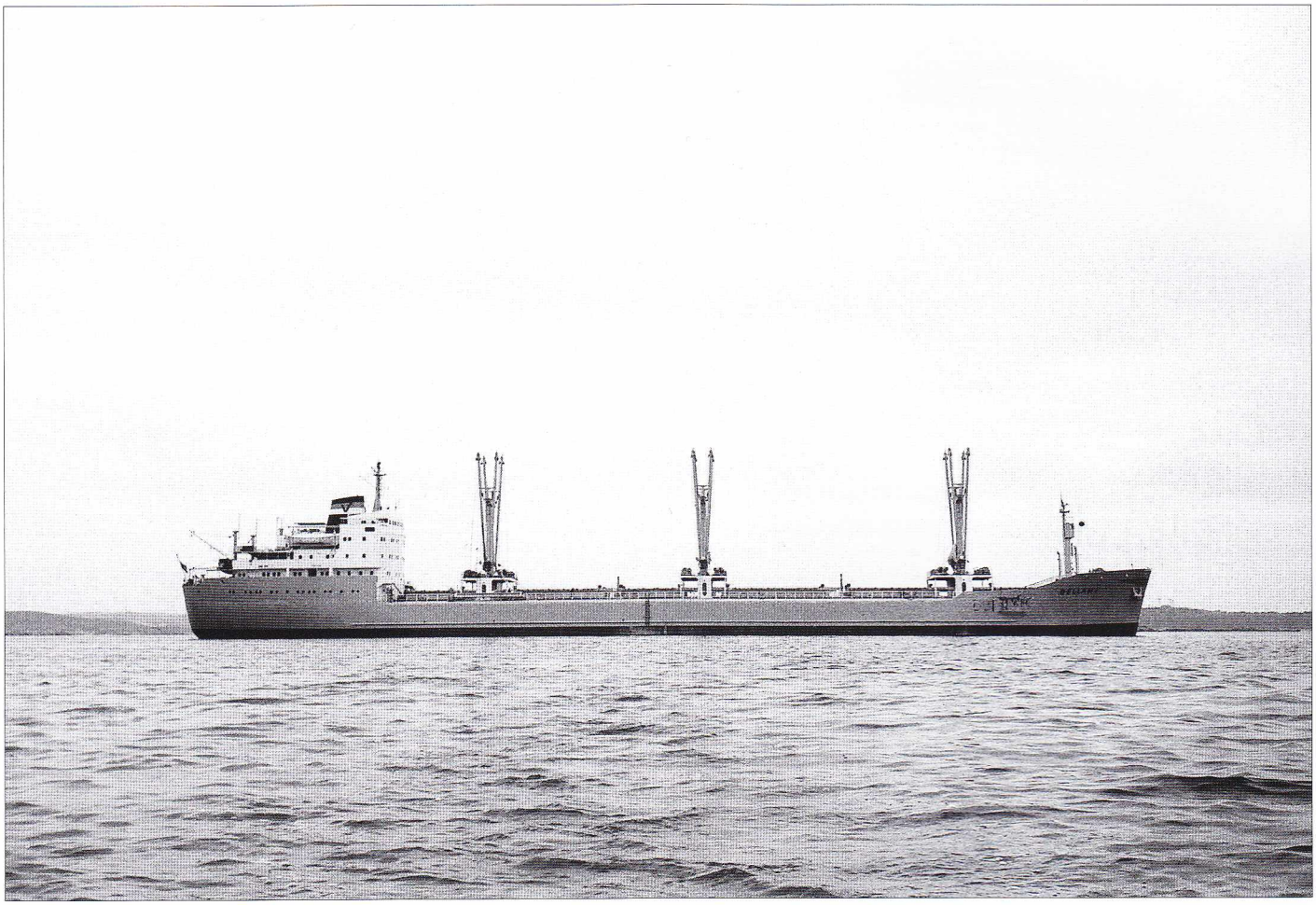
Årsnumret 2011

Alla som betalat sin avgift för 2012 före den 30 december 2011 skulle få detta årsnummer utan kostnad. Dessvärre skadade jag min hälsena och satt gipsad i sex veckor. Detta betydde att Bertil, som gör våra årsnummer, fick göra mycket av mitt arbete också. Därför hann han inte att även färdigställa årsnumret i tid utan detta beräknas nå våra läsare under juni. Man får inte glömma att allt arbete med Länspumpen sker ideellt.

Ståltrålarboken

I Länspumpen nummer 1 meddelade vi att bokreleasen skulle vara i maj. Tyvärr hann vi inte ända fram och beslutade då att senarelägga utgivningen till den 22 september. Fortfarande är det Bohusläns museum i Uddevalla som gäller och tiden är 13.00. Alla är hjärtligt välkomna.

Krister Bång, huvudredaktör



*När vi kom fram till Rivöfjorden hittade vi nylevererade **Bellami** på redden.*

En resa 1962, ett 50-årsminne

Text och foto Krister Bång

Av alla resor i sjöfartens tjänst som jag gjort, och det är otaliga, har den som jag gjorde i juli 1962 nog satt djupast spår. Jag var då 19 år gammal och jag var som en svamp som sög upp allt som hade med sjöfart att göra. På den tiden var det verkligen liv och rörelse överallt. Skutor, kanalpesar, linjefartyg, bogserbåtar, paragraffartyg. Just name it. Allt fanns i samma hatt så det var bara att blunda och dra.

Klubb Maritim hade ännu inte sett dagens ljus, men var på väg. Walter Nilsson i Helsingborg och jag hade funderat mycket om en förening och nu hade Walter kommit upp till mig i Göteborg. Vi hade vår bas i vårt sommarhus i Billdal strax söder om storstaden.

Walter hade anlänt med tåg den 8 juli och blev vederbörligen firad på sin namnsdag. Ett av hans namn var Kjell. Förutom planeringen av resan talade vi oavbrutet om den kommande föreningen. Vi var som förhäxade av tanken och kunde inte sluta. Vi höll säkert på att fantisera fram till tretiden på morgonen.

Resan skulle företas med min lilla eka, en stävhistoria på 7 meter utrustad med en Evinrude Fisherman på 5,5 hästkrafter. Jag skulle tro att maxfarten låg runt 5 knop på slätt hav. Målet för resan var Kållandsö där vi skulle sammanträffa med vår gemensamme vän Tore Granath för att få ytterligare kloka ord inför den nya föreningen.

Måndag

Vi lastade **Sjöbjörn**, ja så hette ekan, med tält, luftmadrasser, gasolkök, proviant och ett fat på 50 liter innehållande oljeblandad bensin. Vi avseglade i vackert och lugnt väder från Billdal vid tiotiden måndagen den 9 juli. Någon tidsplan fanns inte. Det enda som vi var lite oroliga för var att trafiken på Göta älv skulle vara lite mindre nu när storsemestern hade börjat.

Efter två timmar hade vi kommit fram till Rivöfjorden. Där, på redden, låg bulkfartyget **Bellami** av Tönsberg, precis levererat från Kockums i Malmö. Vilken lycka att åka runt henne och titta. Hon fick bunker från det gamla chantfartyget **Redön** från Skärhamn. Därefter ställdes kosan till Skarvikshamnen. Där låg nästa begivenhet, motortankfartyget **Sven Salén**, en gång Sveriges största lastfartyg. För mig var det extra intressant eftersom jag varit mönstrad ombord i henne två år tidigare. Vi fortsatte vårt närgångna studium av SAL:s tankbåt **Kronoholm** innan några myndiga herrar på kajen anropade oss.

– Vad håller ni på med? Vet ni inte att det är fotograferingsförbud här?

Nja, det visste vi väl inte. Men tullarna beslagtog våra filmer och lät sedan udda vara jämt.

Walter var en bruten man efter detta. Han var en rättskaffens människa och ville absolut inte bryta mot några bestämmelser.

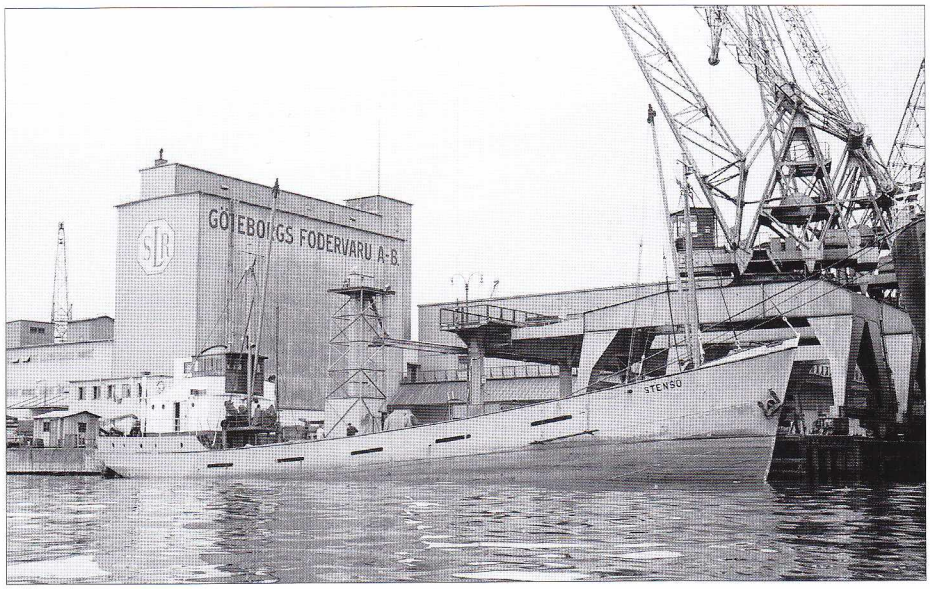
– Nu åker vi in till Klippans ångbåtsbrygga och går upp och handlar mer film, tyckte jag.

– Gör du det. Jag passar båten, tyckte Walter.

– Inte. Nu följer du med. Vi kan inte låta några myndiga figurer påverka vår resa.

– Om vi blir haffade igen kommer vi kanske i finkan, ansåg Walter.

Vi fick köpt nya filmer men det blev inte så mycket fotograferat i Göteborgs hamn. Härnösandscoastern **Stensö** fastnade dock liksom hamburgsundsskutan **Solvig** som låg förtöjd vid Lilla Bommen. I höjd med



Coastern ***Stensö*** *hörde hemma i Härnösand i Ångermanland. Hon var byggd redan 1919.*

titta på. Både **Meridian** från Göteborg och Kalmarsundsbolagets **Kalmarsund X** låg där liksom den lilla **Gullmar** från Malmö.

Vid Bohus Varv låg Öckeröbolagets **Norra Skärgården**. Även hon hade gjort sin sista kommersiella resa, men hon hade varit igång ännu 1961. Hon skrotades senare på året nere hos Torsten Johannisson. Vid varvet låg också en skuta, den 60 år gamla **Kristina** av Tegelstrand.

Från Bohus och uppåt går Göta älv i en många kilometers raksträcka. Fördelen med det är ju att man på långt håll kan se om det kommer något. Och det gjorde det. Passagerarbåten **Juno** gick oss till mötes.

Nu började klockan bli mycket och vi såg oss omkring för att hitta något ställe där vi kunde sätta upp vårt tält. På denna sträcka är det mest sumpigt och lerigt, men på bohussidan hittade vi en bergknalle,

Gasklockan mötte vi superfosfatbåten **Ceres** av Helsingborg som var på utväg tom. Humöret började bli bättre, inte minst för skåningen i församlingen.

Vid Tingstad låg Marstrandsbolagets **Tjörn**, rostig, sliten. Hon hade kommit till vägs ände inköpt av Torsten Johannisson hos Skrot & Avfallsprodukter. **Tjörn** hade gått i trafik fram till 1959 då hon efter ett maskinhaveri blivit liggande.

Så kom en lång stund där ingenting hände, om man inte räknar att allt det goda kaffet tog slut. Medsända smörgåsar från mor var också ett minne blott. **Sjöbjörn** tuffade så sakta uppåt Göta älv. Även om strömmen inte var så stark så märktes det ändå. Walter tog kurvorna där strömmen var som svagast.

Vi kom upp till Agnesberg. Där låg **Wästanvåg** från Rönnäng och lossade. Vi segade oss upp till Bohus. Där var det lite mer att

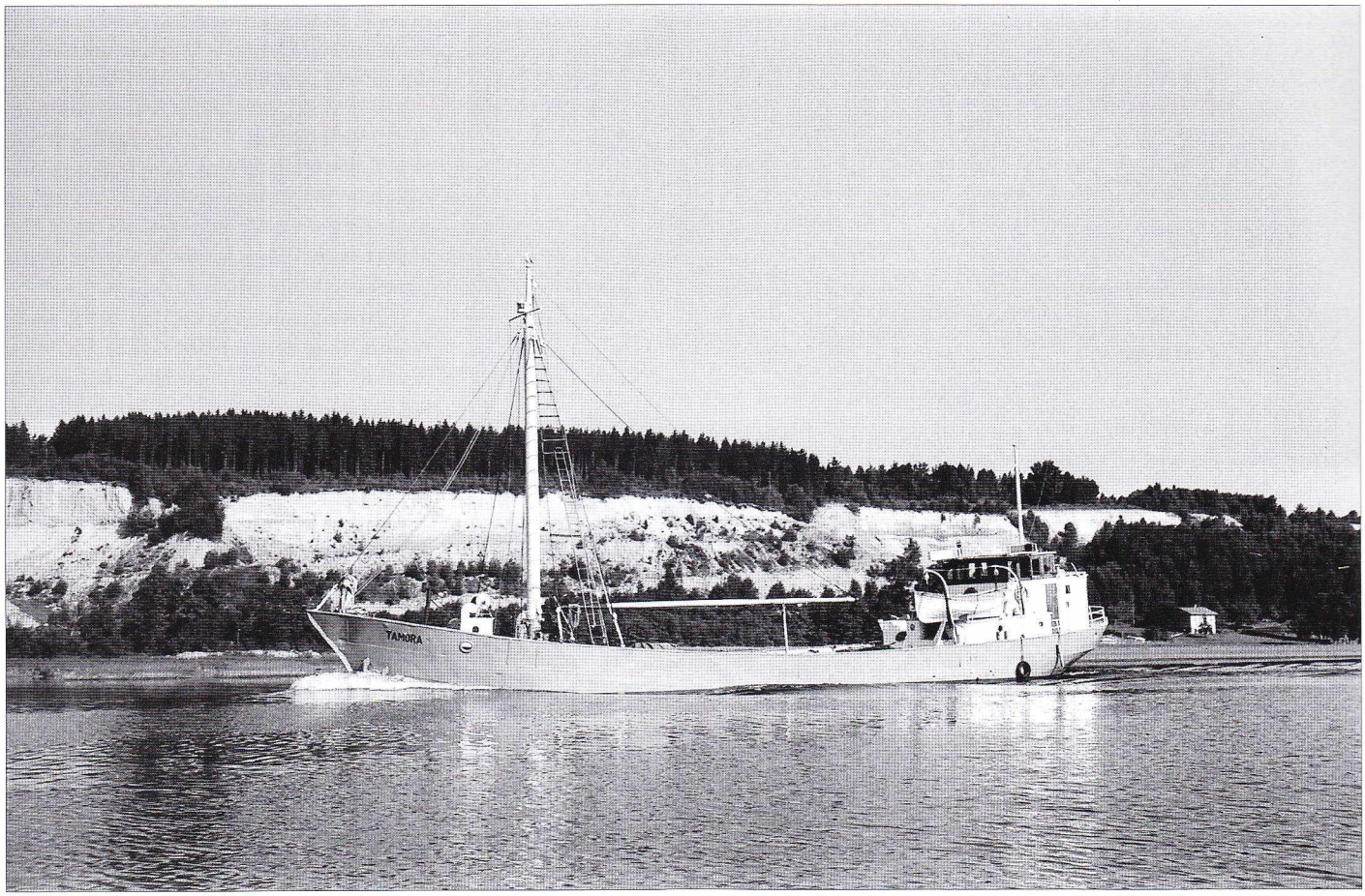
Äntligen en båt från Skåne, tyckte Walter när ***Ceres*** *kom oss till mötes.*

Skärgårdsbåten ***Tjörn*** *hade traskat runt ön med samma namn sedan 1899 men hade nu kommit till sin sista förtöjningsplats.*

Aleklätten, som gick ända ut till älven och där man kunde förtöja ekan. Vi hittade också en liten gräsplätt där vi spände upp vårt tält.

Vi började bli hungriga och vi tog därför ekan över till Nödinge för att proviantera middagsmat. Jag lämnades att vakta båten vid älvkanten, och när Walter försvunnit upp bland vassen kom den gamla tankbåten **Argo** på uppväg. Att vi inte hade sett henne tidigare! Jag lade naturligtvis ut och tog foto av henne. Nästan samtidigt kom Ahlmarks **Toften** på väg ut mot västerhavet. Där låg jag nästan mitt i älvfåran och fotograferade medan Walter stod vid strandkanten och gestikulerade. Han hade sin kamera i båten. Olika falla ödets lotter.

Så lagade vi kotletter och kokade kaffe och såg den nedåtgående solen. Vi satt på första parkett och kunde ta både **Maria** av Kållandsö och Thunbolagets **Alice**. Vi somnade sött efter en händelserik dag.



Tisdagen började på bästa sätt med den gamla stålskutan ***Tamora*** *av Hällekis på väg mot Göteborg.*

Fotografering

Både Walter och jag var amatörer när det gällde att fotografera. Jag hade fått en ganska hygglig kamera, en Kodak Retinette, där man kunde ställa in både bländare och tid. Walter hade en Voigtländer och det jag minns mest av den var att det fanns spår av äggula på fodralet.

Någon exponeringsmätare hade jag inte. Grundregeln var att alltid ta på tiden 1/125 sekund. Var det solsken ute använde man bländare 8,0 och var det ljust utan sol blev det 5,6. Var det mörkare användes 2,8.

Filmen var långsam, en Panatonic på 16 DIN.

Resultatet blev kanske inte alltid det bästa. Man kanske hade glömt att ställa om. Man misstog sig på ljuset. Någon gång ändrade man inställning och tog två foton. Man kunde ju heller inte ödsla med filmen som var dyr. Stundtals blev dock resultatet riktigt bra.

Tisdag

Att sova i tält kan ha sina sidor. Har man inte tänkt över ordentligt kan man ha satt upp tältet så att den uppåtgående solen värmer upp innehållet redan tidigt på morgonen. Invånarna blir då dåsiga i värmen. Det var ungefär det som drabbade mig, denna första tältnatt.

När jag vaknade på morgonen hade Walter redan gjort sig i ordning och satt utanför och blossade på sin pipa, som alla riktiga sjömän skall göra. Han hade hunnit duka upp frukosten och fyllt termoskannan med gott nybryggt kaffe.

– God morgon, sade han. Är det dags att vakna nu?

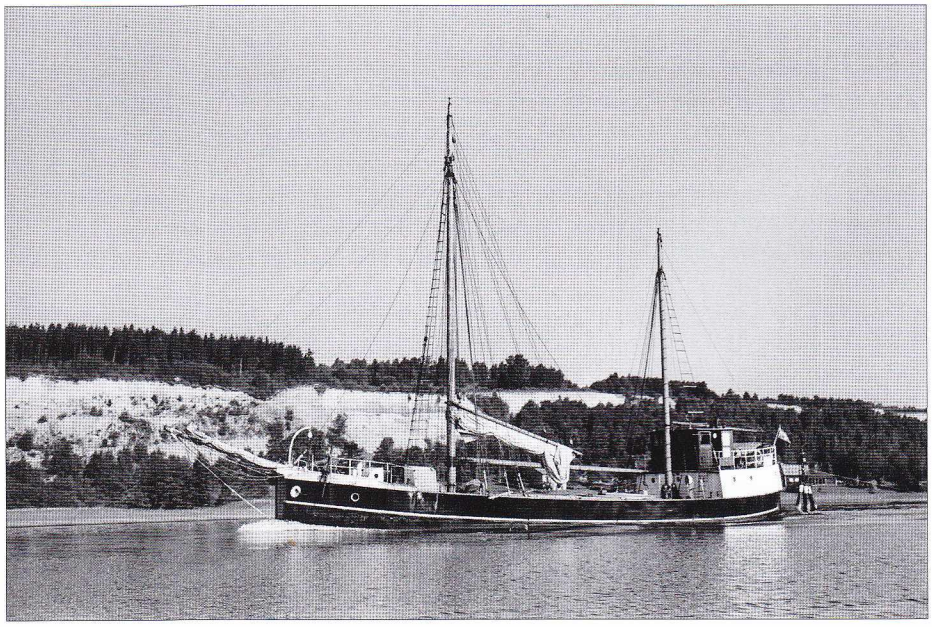
Jag tittade mig yrvaket omkring. Var befann jag mig?

– Har Du sett några båtar? undrade jag.

– Ja, det har kommit några stycken. Men jag hade inte hjärta att väcka dig, svarade Walter med glimten i ögonvrån.

Det var hans lilla revansch från gårdagen då jag satt och fotograferade och han stod på bryggan och hoppade.

Vi hade nätt och jämnt lastat i **Sjöbjörn** och lagt ut innan dagens första fångst kom oss till mötes. Det var **Tamora** av Hällekis, en gammal stålloggert från 1909. Enligt



Strax bakom kom ***Gullvor*** *av Lidköping byggd som pråm i Harge 1898.*

Walter var hon nu i ganska dåligt skick. Hon såldes sedermera till Danmark 1966 och förliste året därpå.

Alldeles i kölvattnet av henne låg **Gullvor** av Lidköping. Båda var på väg fullastade mot Göteborg. Den som vill se **Gullvor** idag kan åka till Askersund där hon sedan lång tid tillbaka ligger som kafé och glassbar med namnet **Oden**. Hon lär dock inte vara i så gott skick längre och har vid något tillfälle ställt sig på bottnen.

När vi kom i höjd med Tjurholmen fick vi möte med det lilla tankfartyget **Långö** av Öckerö. Hon var tom på väg nerför älven. Detta var ett av första generationens tankfartyg. Hon var byggd redan 1882 för trafik på Dalslands kanal. Allteftersom trafiken på kanalen minskade försvann fartygen därifrån. **Gustafsfors I**, som hon hette då, hade ett mycket starkt skrov varför man byggde om henne till tankfartyg. Hon lastade bara 95 ton. Hon var ändå i trafik en bit in på 1970-talet.

Tjurholmen är Göta älvs största ö om man undantar Hisingen. Det är en långsmal historia som är 3,5 kilometer lång. Den består till stor del av våtmarker och södra delen är naturreservat. Ön är en omtyckt fågellokal.

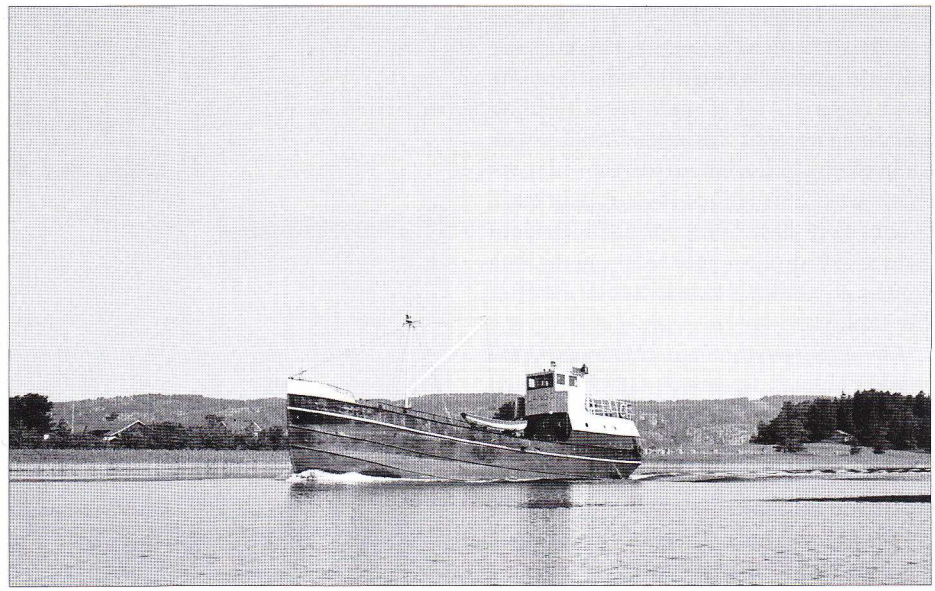
Innan vi kom fram till Lilla Edit (Edet) hade vi också mött Thunbolagets **Leckö**. Hon var en av de många motorseglare som Kalmar Varv byggde under andra världskriget och som sedan förlängdes och byggdes om till motorfartyg. Många av dessa hamnade i Thunbolagets ägo. **Leckö** fick ett långt liv under svensk flagg med många olika namn innan hon skrotades 1982.

I Göta hade hästarnas och havens gud **Poseidon** slagit sig ner. Denna fina skärhamnsskuta var byggd i Marstal 1913 och såldes 1963 till Danmark. Hon blev så småningom museiskuta i Kalifornien och kanske finns hon där än idag?

Så blev det dags för slussning. Eftersom **Leckö** hade gått ner låg slussen rätt för oss att omedelbart intagas. Vi fick slussa alldeles själva i denna för oss jättelika sluss. Själva slussavgiften var en krona vilket vi betalade utan prut.

Vi hade nätt och jämt kommit ut på älven igen förrän vi fick två möten. Det var de legendariska **Vieille Montagne II** och **IV**. Allmänt kallades dessa båtar för Villebåtarna eller som det stod i rapporten från Trollhätte kanal VM. Om dessa fartyg har vi genom åren skrivit mycket i Länspumpen.

Vi gick nu ganska sakta fram eftersom strömmen i älven ökade. Vi mötte fler fartyg. **Thell** av Uddevalla följdes av **Sofia** av Kämpersvik och **Tankbritt**, eller som vi sade Tant Britt, från Skärhamn. När det gällde dessa två sista spelade tekniken mig ett spratt. Filmen drog inte fram ordentligt varför fotona blev dubbelexponerade. Är



*Vid Tjurholmen mötte vi det lilla tankfartyget **Långö** av Öckerö.*

***Leckö** från Lidköping byggdes under andra världskriget och fick en lång levnad under svensk flagg.*

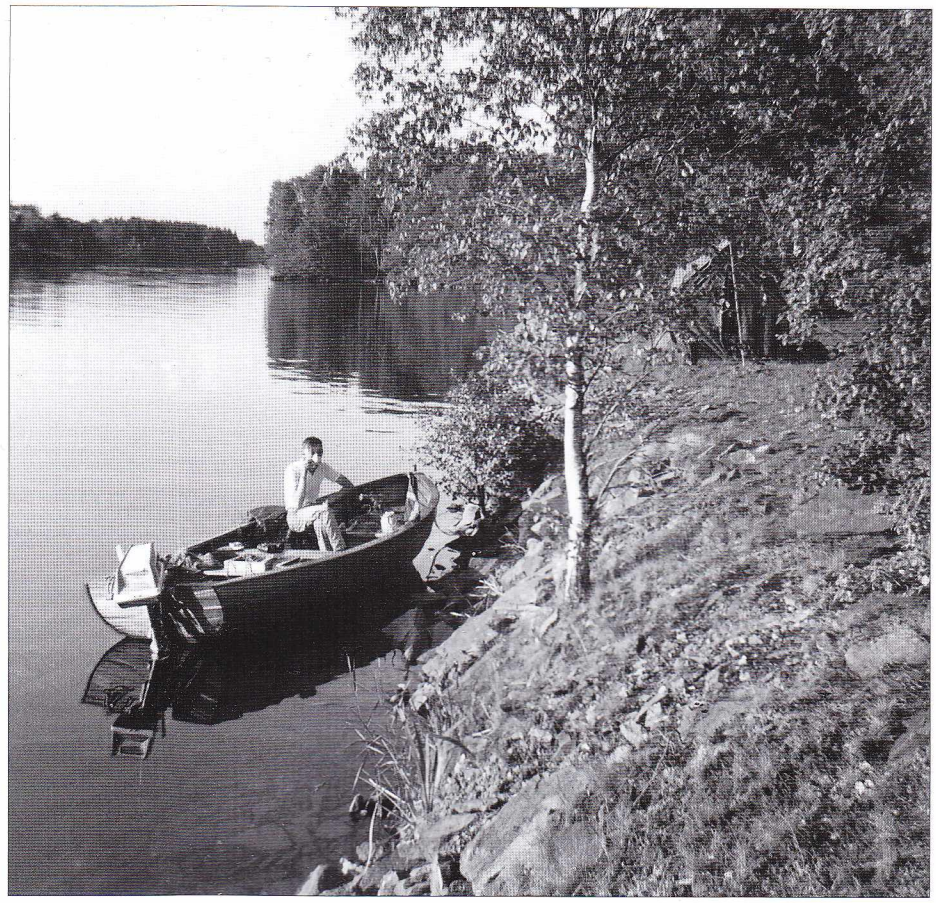
*Tankfartyget **Thell** av Uddevalla hade ett säreget utseende.*

inte detta fånigt?

Från att ha varit en mulen dag ändrade vädergudarna sig och lät solen komma fram lagom till att vi anlände till Trollhättan. Även här stod slussarna rätt och vi fick slussa upp för en krona slussen tillsammans med en segelbåt. Väl uppslussade mötte vi ytterligare en tankbåt, **Trellefjord** från Öckerö. Hon gjorde sin sista resa under detta namn och kallades därefter för **Tankö**.

Ett fartyg som försvann till Finland 1962 var kanalpesen **Bofors** av Göteborg. Hon låg och solade sig i Trollhättan liksom samme ägares **Aagot. Sitaka** från Dalarö, som gick i charter för Göthabolaget, hade också hittat upp. **Alice**, som vi under gårdagen sett gå upp i älven, kom nu tom på väg ner. De flesta av de fartyg vi sett hade varit just på nergång, men nu kom **Forsvik** med full last, det vill säga 120 ton, på väg mot Vänern.

Klockan hade nu hunnit bli mycket och vi såg oss omkring efter en tältplats. Den hittade vi på en konstgjord ö mitt i Trollhättan som bestod av sprängsten. Lite knöligt var det men vad gör det när man är utsänd på uppdrag? Den här tisdagskvällen lagade vi inte middag utan lade till i Trollhättans centrum och åt på restaurang.

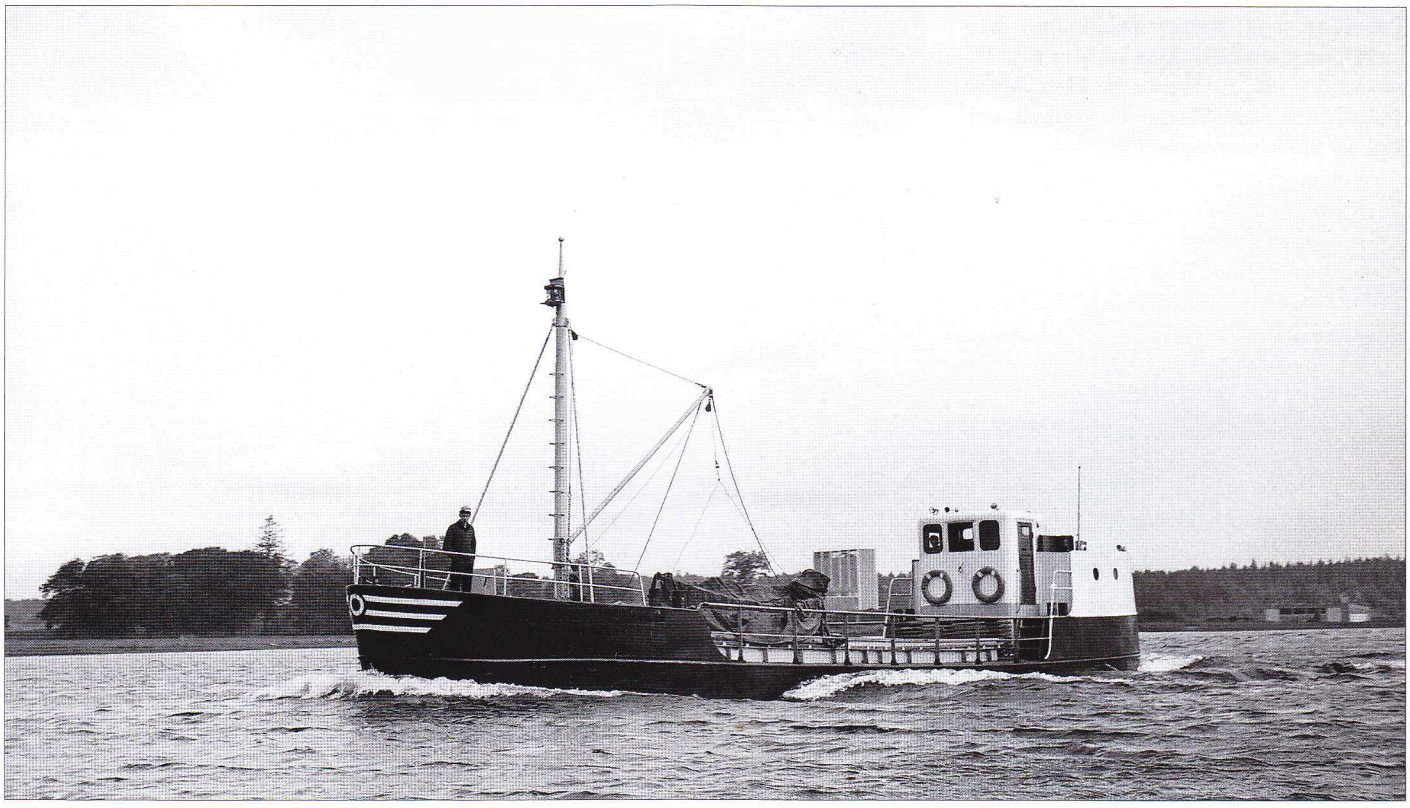


*Artikelförfattaren intar kvällskaffet ombord i **Sjöbjörn** vid nattkvarteret i Trollhättan. I bakgrunden skymtar vårt tält. Foto Walter Nilsson.*

Onsdag

Så var den stora dagen kommen. Vi skulle gå till Kållandsö. Vi kom iväg ganska tidigt och redan efter några hundra meter fick vi syn på **Elektra**, som precis köpts till Trollhättan av Nejmans Exportaffär. Vi trodde förstås att fartyget skulle skrotas, för det var skrot man exporterade, men hon såldes strax därpå till Vadstena för fortsatt fart. Hon byggdes senare om till sandsugare och skrotades först 1993.

Efter passage av Karls Grav och Vassbotten styrde vi ut på Vänern. Vi mötte den lilla fullastade dalslandskanalbåten **Monica** som året innan levererats av Gustavsfors mek. Verkstad. Det skulle visa sig att det blev detta varvs sista nybygge. Detta fartyg



*När vi lämnade Vänersborg och sökte oss ut på det stora innanhavet mötte vid nybyggda **Monica** som kom fullastad från Dalslands kanal.*

Ännu var trafiken på Dalslands kanal i full gång. ***Mone*** *hade kommit under natten.*

kör nu (2012) omkring med passagerare i Karlstad med namnet **Omega.**

Vädret hade varit lugnt och behagligt några dagar men nu hade det blivit mulet med en vind upp mot 7 meter/sekund. Det låter kanske inte så farligt men den lilla **Sjöbjörn** ruskade på sig mycket. Vi var lite tveksamma till om vi skulle fortsätta och gå ut på det vida innanhavet. När vi kommit i höjd med Gälle udde mötte vi på avstånd Göta Kanalbolagets **Diana**. Vi tittade på henne i kikaren och såg då att kaptenen ombord på **Diana** också tittade i kikaren, fast på oss. Han ruskade på huvudet och då fattade vi beslutet att gå tillbaka till Vänersborg för att avvakta bättre väder. När vi kom dit ringde vi våra anhöriga så att de inte behövde vara oroliga.

Vädret bättrade sig inte denna dag så vi tog in på vandrarhemmet i Vänersborg. Det kunde ju vara skönt med en riktig säng. Vi hittade en Konsumrestaurang där vi kunde äta riktig husmanskost med mycket potatis, precis som Walter ville ha det.

Torsdag

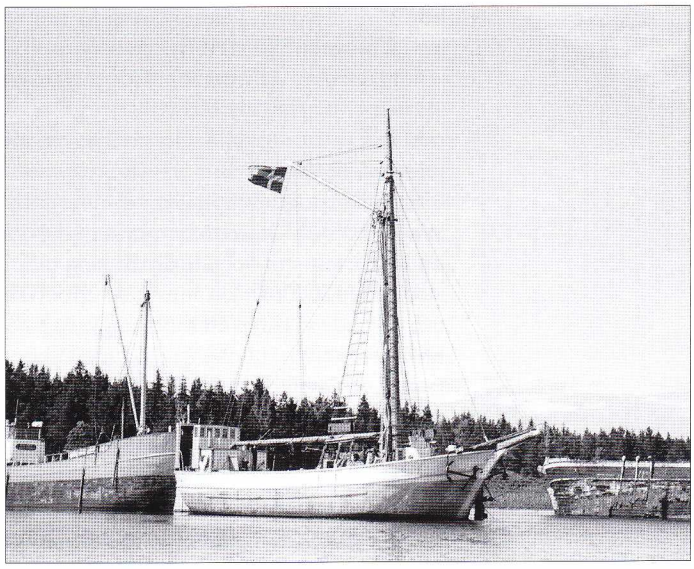
Inte heller under torsdagen blev vädret bättre. Det började småregna och väderprognosen såg heller inte så bra ut. Vi gav då upp tanken på att avsegla mot Kållandsö och beslutade istället för att återvända till Göteborg. Vi kom iväg från Vänersborg vid niotiden. **Mone**, som gick i trafik på Dalslands kanal, hade kommit in och lagt sig i hamnen i Vänersborg.

När vi kom ner till Trollhättan upptäckte vi den gamla färjan **Sund-Jaren** som gått i trafik mellan just dessa ställen i Stora Lee sedan 1939. Detta flytetyg var ovanligt så tillvida att det var byggt av betong. Nu såg hon närmast skrotfärdig ut. Den förra uppsättningens båtar i Trollhättan var nu utbytta och istället låg **Vilhelm** av Fröskog samt **Nordanhav** och **Vestanhav** från Lidköping inne. Den senare sjönk ju under storm utanför Polen ett halvår senare.

Vädret blev alltmer opålitligt. Långa stunder var det ett tätt, tunt regn som nästan var som dimma. Det gick ju inte att fotografera i det vädret och jag kröp ner i fören och drog något gammalt över mig. Walter körde ekan men var missnöjd över att kaffet tog slut och att pipan hela tiden slocknade. Då och då blev det uppehåll och då hade vi turen att möta några fartyg. **Diligence** från Hamburgsund med skeppare Tore Pagander i styrhytten, lilla **Ketty** från Gravarne och den saknade **Vieille Montagne III** fick vi alla i god fart. Frampå kvällen hade vädret bättrat sig och när vi kom ner till Göteborg vid halvniotiden sken nästan solen. Under de dagar som vi varit borta hade **Otis** av Göteborg hunnit bli upplagd vid Marieholm. Hon såldes ju året därpå till Finland.

Diligence *av Hamburgsund var en engelsk kutter byggd redan 1894 men ännu i trafik.*

Lilla ***Ketty*** *hörde hemma i Gravarne. Hon sjönk 1974 utanför Västervik.*



Elida av Hällekis har tagit sommarledigt vid bryggan i Noreviken på Kållandsö.

Emanuel av Kållandsö var byggd 1882 i Södra Garn. Hon strandade vid Byxelkrok den 30 juli 1963 och blev vrak.

Vi seglade upp en liten bit i Säveån och lade till för natten. Vi blev hämtade av far som körde oss hem till Danska vägen för mat och övernattning.

Fredag

Styrbjörn skulle ju till Billdal så vi mönstrade på igen. **Mangalore** låg nu i bojarna och **Nogi** hade anlänt. Dessutom fick vi ett bra foto av den engelska kuttern **Dahlia** från Bohus-Björkö innan vi fortsatte på öde hav ner mot Billdal. Där pustade vi ut efter en omtumlande resa där vi lyckats få se mängder av fartyg som bara något år senare var försvunna. Det var en resa i historien.

Sedan fortsatte vi att planera för den kommande klubben.

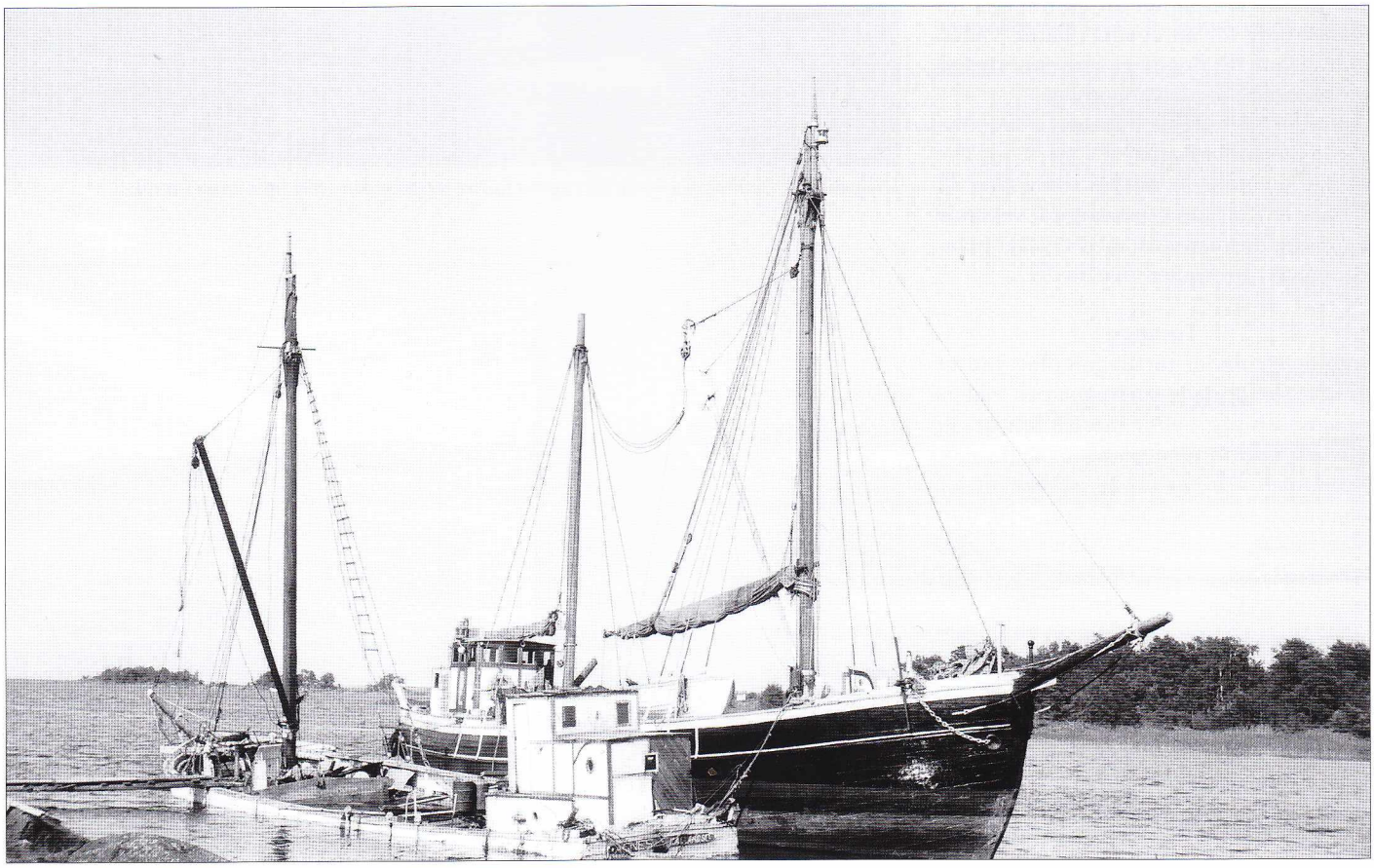
Lördag

Men vi skulle ju till Kållandsö. Vi kunde ju inte överge vår vän Tore. Så på lördagen tog vi helt enkelt bilen och for upp till Kållandsö.

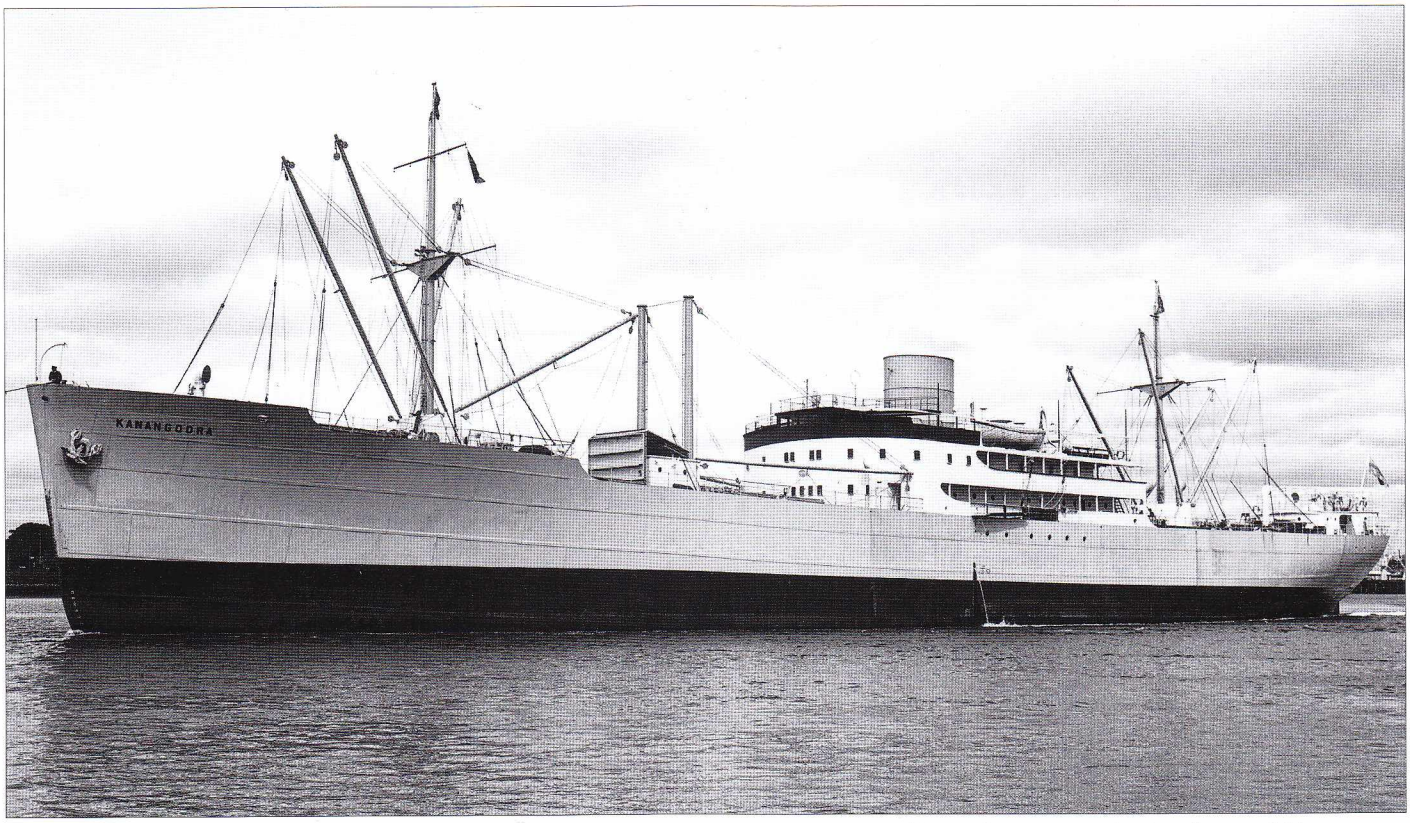
– Om jag skall vara med i eran förening så skall jag ha medlemsnummer 3, förklarade Tore. Och därmed hade han slagit fast att vi skulle ha medlemsnummer i den kommande föreningen. Det hade Walter och jag inte tänkt på.

Noreviken på Kållandsö var full av skutor. **Gunnaren** låg uppankrad, lastad. **Elida**, **Henriette** och **Emanuel** låg stilla. Tore tog oss med på en färd ut på Vänern där vi mötte **Brevik** i full fart. Hennes efterträdare var redan under byggnad på Trellevarvet.

Så åkte vi hem till Billdal igen och på söndagen tog Walter tåget tillbaka till Helsingborg. Själv åkte jag på semester och var inte tillbaka på banan förrän i mitten av augusti.



Tore Granath tog oss med på en tur runt Noreviken. Här ser vi skutan ***Henriette****.*



***Kanangoora** var egentligen byggd för Transatlantics trafik på Australien, men användes länge i trafiken mellan Sverige och USA. År 1956 fick hon namnet **Nebraska**.*

Motormannen och Lättmatrosen

Gunnar Heikenberg, lättmatros

Det var tidigt 1950-tal. Jag var lättmatros ombord på transaren **Kanangoora**. Vi gick mellan hamnar på Nordamerikas ostkust såsom Boston, New York, Philadelphia, Baltimore och Newport News och Skandinavien. Pappersmassa och tidningspapper till staterna och kol hem. Det var inte världens bästa trade. Nordatlanten på vintern var inte att leka med. Alltid dåligt väder. Blåste det inte till tusen så var det tjocka. Men besättningen på både däcks- och maskinsidan var ett unikum, kompisar till tusen. Det var kanske det evigt dåliga vädret som svetsade oss samman. Vi höll ihop i vått och torrt. Därför var det kanske inte så konstigt att jag stannade på denna båt i nästan två år. Det var 10 man på däck och 7 i maskin har jag för mig.

Jag gick mestadels 12–4-vakten ihop med 3:e styrman. Jag gillade den vakten. När man kom till en ny hamn på morgonen så hade man gjort sina 8 timmar redan vid 9-tiden på förmiddagen, och var därför fri redan då till nästa morgon. Man var ung och frisk och behövde inte så mycket sömn. Snabbt som ögat gjorde man en rundvask och försvann upp i hamnstadens sus och dus. New York gillade jag bäst. Vi låg nästan alltid ute i Brooklyn, och jag lärde mig snabbt hur "subwayen" funkade. Manhattan med 42nd Street, Times Square etc. blev kända riktmärken för mig. Det ingick ju i dåtidens utbildning att man hade varit på tungviktsvärldsmästaren Jack Dempseys bar, och där har jag varit åtskilliga gånger. Så det så.

I maskin på 12–4-vakten gick förutom 3:e maskinisten en motorman som hette Gunnar Norén. Han var urgöteborgare från Majorna och något år äldre än vad jag var. Varje morgon efter att vi gått av vakten träffades vi i dagrummet. Där spelade vi två kort. Tvåmanswhist. Det var blodigt allvar. Varje morgon var det en mästerskapstävling. Gick vi den morgonen över Nordsjön så var det Nordsjömästerskapet. Om vi nästa morgon var kvar i Nordsjön så satte gårdagens vinnare sin mästerskapstitel på spel. Sen följde Nordatlantmästerskapet i flera dagar för att följas av New Foundlandmästerskapet. Så höll vi på. Det var en lycklig tid. Vi gick ofta iland ihop. Jag kommer ihåg att vi vid ett tillfälle varit iland på Manhattan och köpt oss var sin hatt à la Frank Sinatra. När vi skulle åka ombord var våra pengar slut. Vi passerade biljettspärren efter en skolklass som viftade framför biljettkontrollanten med sina månadskort. Vi viftade med varsitt medlemskort i GAIS. Det gick vägen och vi kom helskinnade ombord i våra fina franksinatrahattar.

Våra vägar skildes då jag mönstrade av i New York. Åren gick och jag hade bestämt mig för att gå in och läsa till styrman, och om det gick fint vidare till sjökapten. Sagt och gjort. Vårterminen 1956 började jag på sjöbefälsskolan i Göteborg och gick en termin i förberedande, som det hette, för att inhämta nödiga kunskaper i matematik, fysik, kemi, svenska, engelska, och hör och häpna geografi! Detta för att man skulle kunna tillgodogöra sig de visdomsord som skulle inpräntas i ens bångstyriga skalle i styrmansutbildningen. Det var tufft i förberedandekursen och manfallet var stort. Men jag lyckades klara den.

Det allra värsta var bristen på pengar. Man fick på den tiden inga studielån, och jag hade inte sparat så mycket pengar under mina första år till sjöss. Mina föräldrar var båda pensionärer och hade inga möjligheter att hjälpa mig. Men det gick. Vi var två unga grabbar som bodde i ett rum på Prinsgatan. Min rumkompis föräldrar hade en stor bondgård i Skåne så vi fick tillsänt oss mat från dem.

När förberedandekursen var klar och jag hade fått veta att jag hade klarat av den, gick jag en söndagskväll upp till Sjömanskyrkan som låg i Stigbergsliden. Då passerade man förbi den anrika krogen Henriksberg som var känd i alla sjömanskretsar. När jag just passerat entrén till Henriksberg så hör jag en person som ropar bakom mig: "Gunnar, din lille djävul". Jag vänder mig om och vem står där om inte motorman Gunnar Norén i egen hög person! Han hade mönstrat av en

båt och hade en avmönstringsfest på Henriksberg. Han hade från sitt bord sett mig gå på trottoaren utanför, rusat ut och inviterade mig till kalaset.

Naturligtvis var jag tacksam för detta tillfälle att få ett ordentligt skrovmål. Därför tackade jag ja till hans inbjudan. Det blev ett glatt återseende och det talades mycket och högljutt om våra gemensamma äventyr ombord på **Kanangoora**. Det var med stora leenden som vi lämnade Henriksberg. Det var länge sedan jag ätit och druckit så gott. Vi kunde ju inte sluta kvällen på detta sätt utan därför gick vi ner till "Iron Square" (Järntorget) för att köpa en "dyring" av en langare.

Jag bodde ju på Prinsgatan som jag nämnt tidigare. Då jag gick till och från Sjöbefälsskolan som låg på Kvarnberget, så gick jag ofta över Järntorget. Där fanns det ett järnräcke. Jag kom ihåg att jag vid något tillfälle stannat upp där och lutat mig mot järnräcket. Ganska omgående kom en "gentleman" fram till mig och frågade: "Vad vill Du ha?" "Ingenting, vad då?", frågade jag. "Varför står Du då och hänger på bardisken?", frågade langaren.

Med denna värdefulla kunskap i minne gick Gunnar Norén och jag glada i hågen till Järntorget och lutade oss lite förstrött mot järnräcket. Jajamensan. Efter en stund kom en "gentleman" fram och frågade vad som önskades. Vi fick vår butelj och langaren fick sin "gångare" (en sup ur flaskan) samt pengar.

Glada i hågen beslutade vi oss för att gå hem till Gunnars farsa som bodde ensam i en lägenhet i Majorna. Det var här Gunnar bodde då han var hemma från sjömanshavet. Farsan jobbade i hamnen och han satt nu vid köksbordet klädd i undertröja och ett par långbyxor. Det var relativt varmt ute denna söndagskväll i början av juni månad år 1956.

På köksbordet dukades det fram spetsglas, potatis och matjessill. Det såg riktigt festligt ut.

"Du förstår Gunnar", så började Gunnar Norén sin berättelse. "När jag var yngre så spelade jag fotboll i GAIS juniorlag. Jag spelade center i anfallet. Högerinner var Karl-Alfred Jacobsson. Du vet han med det vågiga håret. Han var duktig på att nicka."

"Det året jag var med i GAIS juniorlag var vi riktigt bra", fortsatte Gunnar sin berättelse.

"Vi gick till final i SM för juniorlag. Finalmotståndare var AIK från Stockholm. Matchen skulle spelas som förmatch till en landskamp i fotboll mellan Sverige och Danmark på Råsunda stadion i Stockholm. Där var mycket folk på läktarna hela 33000. Trettiotretusen Gunnar."

"Jag var och satt på läktaren", pep farsan till.

Gunnar Norén fortsatte:" Första halvlek var jämn. Karl Alfred nickade in 1-0 till oss, men AIK utjämnade till 1-1 innan pausvilan."

"I andra halvlek fick vi en straff i 80:e minuten. Det var bestämt i förväg att fick vi en straff så skulle jag lägga den."

Gunnar tog en potatis från skålen på köksbordet och lade den på köksgolvet cirka 2 meter från dörren till vaskskåpet under diskbänken.

"Jag riktade bollens snörning emot AIK:s målvakt" (på den tiden var fotbollarna av läder med en uppblåsbar gummiboll på insidan) "och tog fyra stegs ansats", sade Gunnar, "så sprang jag fram och sköt."

" I måål", tjöt farsan.

Potatisen mosades uppe i vaskskåpsdörrens högra kryss! Vilken pärla!

GAIS vann finalen med 2-1!

Detta hände för mer än 55 år sedan. Jag har inte träffat Gunnar Norén efter detta tillfälle, men jag glömmer aldrig då han mosade potatisen i vaskskåpsdörrens övre högra kryss.

De' du Zlatan Ibrahimovic, kan Du göra om det?

Vad kännetecknar New York mer än Frihetsgudinnan? Foto Sjöfartstidningens arkiv.

***Island** har legat i Isnäs och blivit ombyggd till oigenkännlighet. En gång fiskade hon från Öckerö.*

Båtolog i österled, del 2

Text och foto Tore Olsson

I förra numret av Länspumpen började jag min genomgång av alla de svenska trålarna som hamnat i Finland och vad som sedan hänt dem. Jag har också tagit med några andra exsvenska fartyg som kan vara av intresse. Detta är vad jag har funnit:

I Fredrikshamn ligger ett par gamla exsvenska trålare. **Herring** byggd 1949 i Skredsvik som LL 999 **Herring** (9149) av Gravarne. Hon såldes till Kumlinge 1977 och fiskade som **Herring** till omkring 2005 då hon såldes till Fredrikshamn där hon för det mesta ligger still. En annan båt i Fredrikshamn är **Marion** byggd 1932 på Hälsö som GG 220 **Marion** (7872) av Hönö. Denna båt kom till Finland 1977 och fiskade som **Marion** fram till omkring 1985 då hon blev lustfartyg och låg sedan under flera år i Helsingfors, men har på senare tid hamnat i Fredrikshamn. I Klamila, i närheten av Fredrikshamn, har under flera års tid trålaren **Silvana** FIN-119-K legat. Hon byggdes 1936 på Hälsö som GG 430 **Bare** (8728) av Fiskebäck och kom till Finland 1967 under namnet **Svangefjord** från Resö. Hon fiskade till omkring 2001 då hon hamnade i Klamila, och där låg hon fortfarande för något år sedan. Hon är dock i ganska dåligt skick så hennes dagar är nog räknade. Tidigare låg i Klamila en annan gammal exsvensk trålare SF-44 **Betty** byggd 1932 på Hälsö som GG 915 **Betty** (7867) av Hönö. Denna båt såldes 1959 till Lappoby på Åland fick behålla namnet **Betty** under finsk flagg. Båten slutade fiska på 1990-talet och hamnade så småningom i Klamila där hon enligt uppgift i början av 2001 bogserades ut och sänktes på djupt vatten.

I Kotka låg under flera års tid trålaren **Nimrod** byggd 1943 i Skredsvik som GG 348 **Nimrod** (8588). Hon såldes 1968 till Finland och döptes om till **Havsglimt.** Konfiskerades av finska staten på grund av smuggling. Kom tillbaka till Sverige 1980 som **Havsglimt** ägd av finska intressenter, men lämnade ånyo Sverige 1986. Sista gången jag såg henne var i Kotka i augusti 2005 där hon var placerad på en pråm för att föras över till Estland för renovering, men jag vet inte vad som hänt sen dess.

Till Estland har en annan gammal trålare kommit för flera år sedan nämligen **Capri** SF-445 byggd 1939 i Moen i Norge som LL 149 **Björn** (8373) av Smögen. Båten slutade fiska i Finland före 1995 och låg under flera år i Nystad och kom till Estland omkring 2004/05 där hon lär stå på slip på någon estnisk ö.

En annan gamling är **Island** FIN-1100-U. Hon byggdes 1947 i Falkenberg som GG 400 **Island** (8855) av Öckerö. Såldes till Saltvik på Åland 1968 och kom 1997 till Ekenäs i södra Finland där hon fiskade fram till 2002. Hamnade därefter i Isnäs där hon legat ombyggd till oigenkännlighet och det är väl tveksamt om hon någonsin kommer därifrån. Delvis har hon stått på botten och förmodligen är även hennes dagar räknade. Under senare år har en del gamla trålare hamnat i Finlands sydöstra inland bland annat har **Arizona** FIN-23-O hamnat upp mot Saimen. Hon byggdes 1950 i Bovallstrand som SD 52 **Arizona** (9224) av Styrsö i Strömstads kommun. Hon låg i Helsingfors från 1997 tills hon försvann därifrån 2004/05. En annan gamling som hamnat i dessa trakter är **Ella** SF-602 som byggdes 1930 på Hälsö som GG 157 **Ella** (7713) av Öckerö. Denna båt har under många års tid legat i Åbo men såldes 2010 till Joensuu. Fiskade under åren 1977–1995 som **Ella** i Finland. En annan exsvensk som hamnat i Joensuu är SF-47 **Veera** byggd

1934 i Skredsvik som GG347 **Sydic** (8148) av Hönö. Hon såldes från Sverige till Finland redan 1959 där hon till en början fick behålla namnet **Sydic**. År 1968 ändrades det till **Veera** med hemort i Luvia. Hon fiskade till i början av 1990-talet då hon såldes för att bli lustfartyg.

Korpo

På ön Korpo i Åbolands skärgård har en del gamla trotjänare slutat sina dagar. Bland annat skrotades **Nina** FIN-110-L där vintern 2007. Hon byggdes 1956 i Råå som LL757 **Stjernfors** (9638) av Åstol. Såldes 1976 som **Viking I av** Källö-Knippla till Lokalahti där namnet ändrades till **Wiking** SF-512. Hösten 1980 ändrades namnet till **Amazon** av Nystad och 1990 blev namnet **Nina**. Hon hörde hemma i Fredrikshamn, Brändö och Helsingfors. En annan trålare som skrotades på samma ställe vid ungefär samma tidpunkt var **Yvonne** FIN-15-U byggd 1954 i Marstrand som LL716 **Caprice** (9509) av Åstol. Hon såldes 1986 som SM77 **Estonia** till Hangö där namnet ändrades till **Yvonne**. Båten slutade fiska för ganska länge sedan och var i dåligt skick.

Vid mitt besök i augusti 2011 vid Korpo Slip hade ytterligare en gammal bekant kommit dit för att sluta sina dagar. Det var trålaren **Windö** FIN-163-T byggd 1958 i Rönnäng som LL 475 **Vindö** (9846) av Dyrön. Hon kom till Finland 1968 där hon fiskade fram till 1996 då hon kom till Dragsfjärd. Hon fortsatte att fiska där fram till 2001 då hon såldes till Ekenäs-trakten för att användas som missionsfartyg med namnet **Tarsis III**. Sommaren 2010 låg hon i Pansio flytande. Hon hade under vintern ställt sig på botten. Under slutet av 2010 eller början av 2011 hamnade hon vid Korpo Slip och var i stort sett rensad så att endast skrovet återstod. Hon kommer att sluta sina dagar där, antingen genom skrotning eller blir hon förstörd av isen. En annan gammal båt som hamnat på Korpo Slip är den lilla tankbåten **Petronella** byggd 1905 vid Motala verkstads filial i Stockholm med namnet **RAN**. Senare omdöpt till **Herräng II** och ombyggdes till tankfartyg 1956. Seglade fram till 1974 under svensk flagg med namnet Örebro Tank. Hon såldes till Åbo 1974 och fick namnet **Tankos** vilket 1985 ändrades till **Petronella**. Hon låg under många år vid Keson Telakka på Nagu. Skrotades 2008 på Korpo.

Hangö

En annan trålare som hört hemma i Hangö är FIN-233-U **Gunborg** byggd 1961 i Risör som SM 51 **Gunborg** (10256) av Grisslehamn. Hon såldes från Sverige till Mariehamn 1969 och fick behålla sitt namn. Båten kom 1972 till Hangö och fick även där ha kvar sitt dopnamn. Hon låg tidigare i Hangö och har inte använts till fiske på

*Lilla **Arizona** byggdes i Bovallstrand och återfinns numera uppåt Saimen.*

***Nina** skrotades på Korpo vintern 2007. Hon var byggd 1956 på Råå.*

*Även **Yvonne** skrotades på Korpo. Hon byggdes i Marstrand 1954 och hette i Sverige bland annat **Caprice** och **Donau**.*

*Angela, byggd som **Ziva** av Vrångö, ställde sig på botten vid Barösundsbron.*

flera år. Hon har därefter under flera år legat utanför Öby. Hon ställde sig på botten förra vintern, men lär enligt uppgift åter flyta förtöjd på samma plats.

En annan exsvensk är **Angela** byggd 1933 på Hälsö som GG 280 **Ziva** (7928) av Vrångö. Hon hörde hemma i Falkenberg som **Angela** innan hon hamnade i Finland i slutet av året 1987. Hon kom inte att användas till fiske i Finland utan kallades för torrlastfartyg. Meningen var nog att hon skulle användas till fisketurer eller något liknande. Hon ställde sig dock på botten vid Barösundsbron och vid mitt besök där i augusti 2009 höll man på att bärga henne. Hon lär finnas någonstans på en för mig okänd plats. På senare år kom en extrålare till Hangötrakten som missionsfartyg. Det var den danskbyggda **Jenny Kruse** byggd 1944 i Skagen. Hon inköptes till Donsö som missionsfartyg 1990 och kom till Hangötrakten i slutet av 2007. Hon skall numera ha hamnat i Estland, men vilken funktion hon har är för mig obekant. En gammal båt som varit försvunnen under flera år är **Sjöfågel** FIN-135-T byggd 1933 på Hälsö som GG 268 **Sjöfågel** (7927) av Fogdö (Fotö). Denna båt såldes från Sverige till Finland 1975 där hon behöll sitt namn. Hon var hemmahörande på ön Nagu och slutade sannolikt att fiska för flera år sedan. Tyvärr vet jag inte om hon existerar fortfarande eller har slutat sina dagar.

I Hangö ligger sedan flera år skutan **Anna** byggd 1933 på Kållandsö som motorgaleasen **Greta** av Kållandsö. Båten uppges fortfarande ha Åbo som hemort. Hon användes delvis som passagerarfartyg och flöt fortfarande vid mitt besök i Hangö 2011. Trålaren **Svansjö** FIN-1103-U byggdes 1934 i Skredsvik som GG 354 **Bohus** (8000) av Hönö. Hon såldes till Finland 1966 som VG 45 **Svansjö** till köpare på Iniö.

*År 1934 byggdes i Skredsvik **Bohus** av Hönö. Hon fiskade som **Svansjö** i Finland fram till 2010 då hon blev fritidsfartyg.*

***Kennedy**, f d av Hönö, ligger sedan lång tid i Ekenäs och är i mycket gott skick.*

Hon har fortfarande kvar namnet **Svansjö** och slutade fiska 2010. Hon är numera såld till Tammerfors som lustfartyg men lär vara registrerad i Uleåborg. I Ingå ligger sedan flera år gamla **Koster** byggd redan 1919 i Marstrand som MD 353 **Dolly** (6727) av Klädesholmen. Denna båt kom till Finland 1971 och slutade fiska för länge sedan. Hon har legat i Ingå under många års tid. Det är möjligt att hon ibland varit ute och rört på sig. Hon verkar trots sin ålder vara vid ganska god vigör.

I staden Ekenäs ligger den fina trålaren **Kennedy** byggd 1932 på Hälsö som GG 234 **Kennedy** av Hönö. Hon kom till Valkom i närheten av Lovisa 1960 och fiskade en bit in i början av 1990-talet. Har varit lustfartyg hemmahörande i Ekenäs och verkar vara i väldigt fint skick. Sommartid är hon ofta ute och seglar. För några år sedan besökte hon t ex Stockholm. Hon ligger strax

nedanför hotellet i Ekenäs där hon hållit hus under många år.

Åbo

I Åbo finns fortfarande några stycken gamla exsvenska trätrålare kvar, bland dem **Äran** byggd 1939 på Hälsö som SD 860 **Äran** (8414) av Sydkoster. Hon såldes 1965 till Eckerö på Åland och slutade fiska omkring 1970. Hon har därefter ägts av finska scoutrörelsen, men är numera privatägd i Åbo. En annan exsvensk är trålaren **Ringö** byggd 1951 på Hälsö som GG 112 **Renland** (9261) av Källö-Knippla, som legat i Åbo i flera års tid. Hon slutade fiska i Finland troligen redan i början av 1990-talet och har legat i stort sett på samma ställe. En annan båt i Åbo är **Sabina** som är vid god vigör. Hon byggdes 1949 på Hasslö som KA 372 **Vimo** (9105) av Inlängan. Hon såldes till Mariehamn redan 1961 och slutade fiska för länge sedan. Har använts som lustfartyg under många års tid. Ytterligare en gammal trålare byggd i Blekinge huserar i Åbo som lustfartyg sedan lång tid. Det är SG 450 **Böljan** (9641) byggd 1955 i Karlshamn och såld till Saltvik på Åland 1961. Där ändrades namnet till **Nordvåg**. Hon slutade fiska redan i slutet av 1980-talet och har sen dess använts som lustfartyg. Hon har legat i Åbo under lång tid. En annan gamling som står på slip i Åbo är **Venla** byggd 1930 i Marstrand som GG 151 **Volma** (7702) av Fiskebäck. Denna fiskebåt hade i Sverige flera namn och hörde sista tiden i Sverige hemma på Gullholmen som LL 484 **Vestern**. Såld till Finland 1974 och fick där namnet **Venla**. Fiskade i Finland till omkring 1999 och har sedan dess stått på slip, men det verkar inte hända så mycket med henne. Trålaren **Zaida** ligger sedan flera år som serveringsbåt och hon byggdes 1937 på Hälsö som GG 497 **Gullfors** (8174) av Bohus-Björkö. Såld till Finland 1970 och fiskade där några år och har legat i Åbo under lång tid. Trålaren **Esposito** byggdes 1939 i Studseröd som GG 127 **Beiron** (8350) av Hönö Klåva. Såldes som VG 175 **Esposito** av Bua till Hangö 1984, där hon fiskade ett tag. Kom för länge sen till Åbo där hon legat som cafébåt under många år. Även extrålaren **Airisto** har Åbo som hemmahamn. Denna båt byggdes 1942 i Marstrand som LL 587 **Skogland** (8561) av Grundsund. Hon kom till Finland 1961 under namnet **Eknaren** av Styrsö. I Finland fick denna båt namnet **Pauha** och fiskade under detta namn hemmahörande i Nystad till omkring 1995 då hon hamnade i Åbo som passagerarbåt och omdöptes till **Caroline**. Detta ändrades 2000 till **Airisto** och hon tjänstgör ännu och gör resor med turister i Åbolands skärgård.

I Åbo finns ytterligare fartyg med exsvenskt förflutet kvar, både gamla **Majland**

*Lilla **Sabina** är i gott skick. Hon byggdes 1949 på Hasslö som **Vimo** av Inlängan.*

***Beiron**, som en gång hörde hemma på Hönö, har i många år legat i Åbo. Hon heter numera **Esposito**.*

***Hamnfärjan III** från Marstrand håller numera till i Åbo som **Ruissalo**.*

(525) liksom **Papa Joe** (8915) och den gamla före detta Waxholmsbåten **Katarina,** byggd 1869, tjänstgör som restaurangfartyg. Även den lilla **Hamnfärjan III** (10292) byggd i Marstrand 1962 håller till i Åbo och har numera namnet **Ruissalo**. En annan exsvensk kom till Åbo 2008 under namnet **Gustavsvik** (12522) byggd 1945 vid Finnboda Varv som **Gustavsvik** för svenska marinen. I Åbo ändrades namnet till **Bruno II** och även denna båt tjänstgör som restaurangfartyg. Ett annat passagerarfartyg i Åbo är **Rudolfina** byggd 1958 vid Djurgårdsvarvet med namnet **Vitsgarn** för svenska marinen. Hon privatiserades 1982 och döptes om till **Evert Taube** (13096). Hon såldes till Åbo 2003 och fick namnet **Rudolfina.**

En båt som försvunnit på senare tid är trålaren **Kaija** som under många års tid legat som kafébåt i närheten av Kaarina. Hon lär ha flyttats de senaste åren och lär troligen existera fortfarande. Denna båt byggdes 1939 på Hälsö som GG 580 **Lyon** (8420) av Fiskebäck. Hon såldes 1960 som SIN 42 **Lyon** av Simrishamn till Räfsö där hon fick namnet **Kaija**. Hon slutade fiska för länge sedan och hamnade som kafébåt. En annan gammal kämpe är trålaren **Ingaren** byggd 1939 på Hälsö som GG 89 **Ingaren** (8418) av Källö-Knippla. Hon såldes till Gustafs 1961 och fiskade fram till början av 1990-talet. Hon har under flera års tid legat uppe på land som restaurangfartyg i Leikluoto. Ytterligare en gammal exsvensk trålare som håller sig flytande är trålaren **Alfa** som använts som charterfartyg och enligt ägaren hade han haft svenske kungen och drottningen som passagerare. Detta fartyg är byggt 1947 i Råå som GG 377 **Sidon** (8847) av Fotö. Såld till Åva 1976 där namnet ändrades till **Sydvåg.** Kom omkring 1991 till Gustafs där hon fiskade några år. Har legat i flera års tid i Osnäs och börjar bli rätt så skamfilad.

På Brändö i Ålands skärgård ligger trålaren **Arizona** fortfarande med sitt gamla fiskenummer SF-347 påmålat. Hon verkar vara i hyfsat skick och byggdes 1937 på Hälsö som GG 514 **Westland** (8215) av Styrsö. Hon såldes från Dyrön 1973 till Kumlinge där hon till att börja med fick behålla namnet **Westland** som 1977 ändrades till **Arizona**. På Åland finns även gamla extrålaren Österö kvar, byggd redan 1923 i Åhus som KA 110 **Fursten** (8485) av Hasslö. Hon kom till Vasa redan 1957 och fortsatte till Eckerö på Åland 1965. Under flera års tid har hon använts som foderfartyg vid en fiskodling utanför Enklinge. Hon ligger numera sedan ett antal år på samma plats så det är nog sällan hon rör på sig.

Fastlandet

På finska fastlandet finns det några gamla trätrålare som ändrat namn de senaste åren och i Raumo hittade jag 2010 **Lena**

***Gustavsvik** låg länge i Nyköping innan hon såldes till Åbo och fick namnet **Bruno II**.*

*Kafébåten **Kaija** låg länge i närheten av Kaarina, men har nu försvunnit. Byggd en gång som **Lyon** av Fiskebäck.*

***Alfa** håller sig fortfarande flytande. Hon byggdes 1947 på Råå som **Sidon** av Fotö.*

*Lilla **Eknö** ligger numera i Yxpila. Hennes sista hemmahamn i Sverige var Kornö.*

1935 i Skredsvik som LL591 **Äran** (8068) av Smögen. Hon såldes som SD591 **Ceydon II** av Långö till Seglinge i Ålands skärgård där namnet kortades ner till **Ceydon**. Hon slutade sannolikt att fiska för länge sedan och har hamnat i Yxpila för några år sedan. Ytterligare en gammal trålare **Eknö** är numera liggande i Yxpila. Hon byggdes redan 1929 på Donsö som GG121 **Liberty** (7546) av Styrsö Tånge. Såld till Finland 1975 under namnet **Eknö**. Sista tiden i Sverige var hon hemma på Kornö. Hon slutade fiska för flera år sedan och har ofta varit i rörelse i Finland då hon påträffats på flera orter. Kom till Yxpila för några år sedan.

Räfsö

Vid mitt besök på Räfsö 2011 hittade jag trålaren **Margit** som nyligen slutat fiska. Hon byggdes 1939 på Hälsö som GG617 **Klipparen** (8416) av Fiskebäck. År 1967 ändrades namnet till **Margit** med hemmahamn i Harmånger. 1977 förlängdes namnet till **Margit av Harmånger**. Såld från Sverige till Korpo 1978 där namnet åter blev **Margit**. Hon såldes 2009 som FIN-134-T till Kaskö där fiskenumret ändrades till FIN-159-V. Tidigare fanns det många intressanta gamla båtar på Räfsö bland annat trålaren **Aldebaran** byggd redan 1919 i Marstrand som GG849 **Aldebaran** (9890) av Källö-Knippla. Hon skulle egentligen huggas upp i Nyköping men kom trots allt till Finland där hon existerade i flera år som lustfartyg. Hon stod de sista åren på land och skrotades sannolikt 2006. Samtidigt försvann trålaren **Vega** byggd 1956 i Marstrand som LL579 **Brattö** (9695) av Dyrön. Hon låg under flera år i Raumo men hamnade så småningom i Räfsö där hon sänktes, troligen 2006. Vid samma tidpunkt försvann den gamla skutan **Zeus** byggd 1901 i Sjötorp som skonaren **Zeus** **X** som enligt ägaren var hemma i Pargas. Hon byggdes 1936 i Skredsvik som GG485 **Gerd** (8156) till Hönö Röd. Såldes till Luvia 1959 där hon fick behålla namnet **Gerd** fram till 1991 då namnet blev **Lax**. Hon fiskade till omkring 2000 då hon hamnade i Raumo och omändrades till lustfartyg. En annan gamling som verkligen ändrat namn och utseende är **Voyland** byggd 1938 i Skredsvik som GG107 **Voyland** (8323) till Fiskebäck. Hon omdöptes 1949 till **Milton** med hemmahamn på Rörö och såldes till Finland 1970 där hon fick behålla namnet **Milton**. Hon slutade fiska omkring 1995 och stod uppe på land under flera år. Numera är hon i Yxpila som åretruntbostad med namnet **Crescendo** och jag gjorde ett besök ombord och kan bara konstatera att hon var väldigt fin inombords, men hennes yttre utseende är väl inte direkt så fagert. I Yxpila finns även **Äran** byggd

*Det går utför med de gamla trålarna. **Vega**, byggd som **Brattö** av Dyrön, sänktes vid Räfsö omkring 2006.*

*Det är tråkigt att se fartyg ruttna bort. Här ligger **Winnar** på Räfsö. Foto är taget 2011.*

(3980) av Motala. En annan gammal trålare som slutade sina dagar i Räfsö senast 2007 är **Mariana** byggd 1936 på Hälsö som GG 596 **Volga** (8147) av Hönö. Hon såldes till Finland 1967 som **Mariana** av Hönö. Sista gången jag såg henne var 2007 då hon låg kantrad vid en kaj i Räfsö, men året därpå var hon helt borta. Ytterligare en annan gammal trålare i Räfsö som det ser illa ut för är **Winnar** T-136-T byggd 1954 i Landskrona som GG 573 **Carlsten** (9546) av Öckerö. Hon kom till Finland 1977 som **Caprice** av Rönnäng och fick i Finland först namnet **Merita** och därefter **Winnar**. Hon har sjunkit och bärgats några gånger liggande i fiskehamnen i Räfsö så hennes dagar är nog räknade. En annan gammal extrålare som fortfarande flöt i Räfsö vid mitt besök i augusti 2011 var **Althea** byggd 1942 på Hälsö som GG 18 **Berta** (8518) av Donsö. Hon kom till Finland 1961 med namnet **Althea II** av Styrsö. Hon har inte fiskat på många år, men existerar fortfarande även om hennes bästa dagar är räknade.

***Vingaren** brändes på våren 2010 vid Kilen, inte långt från Sideby. Fotot är taget 2009.*

Vasatrakten

En annan gammal trålare som slutade sina dagar 2010 var **Vingaren** byggd 1937 i Skredsvik som GG 684 **Vingaren** (8250) av Vrångö. Denna båt kom till Finland 1976 och fiskade bara några år innan hon blev nöjesfartyg. Hon låg i Helsingfors under flera år men hamnade med tiden vid Kilens hembygdsgård i närheten av Sideby och där ställde hon sig på botten och på våren 2010 brändes hon några hundra meter från bryggan i Kilen. I Vasa står ytterligare en gammal exsvensk trålare **Anne** på botten och för varje år blir det mindre synligt ovan vattenytan. Hon byggdes 1937 på Hälsö med namnet GG 307 **Poseidon** (8183) av Bohus Björkö. Hon kom till Finland som **Poseidon** av Västervik 1974 och fick i Finland namnet **Anne**. Hon fiskade fram till 2001 då hon brandskadades och hamnade därefter i Vasa där hon sjunger på sluttampen. En annan gammal exsvensk som försvunnit och sannolikt skrotats är **Albatross** byggd 1949 i Landskrona som GG 64 **Albatross** (9119) av Donsö. Henne har jag inte sett på flera år och antar att hon drabbats av skrotningsdöden för 6–7 år sedan. Ännu en gammal exsvensk höll sig flytande förra året nämligen **Wiva** byggd 1963 i Flekkefjord som GG 176 **Inga-Lill** (10444) av Styrsö. Hon kom via Danmark till Finland under namnet **Wiva**. Hon har nog inte fiskat på flera år men ligger alltjämt i Lankoori. Ytterligare en gammal exsvensk trålare finns i Laitakari nämligen **Empaatti** som gör turer med passagerare. Hon är i ganska bra skick och byggdes 1930 på Hälsö som GG 143 **Ring** (7655) av Fotö. Hon såldes som **Erna IV** från Hyppeln 1966 till Finland där hon först hette **Erna** vilket namn 1970 ändrades till **Laxvåg**. Hon slutade fiska omkring 1995 och låg tidigare i Nystad med namnet **Empaatti** för att senare hamna i Laitakari.

***Jenny** återfinns numera i Karleby. Förr gick hon i trafik i Stockholm med omnejd.*

Norra Finland

Karleby har de senaste åren varit trålaren **Mystic Winds** hemort. Denna trålare byggdes 1944 i Skredsvik med namnet GG 398 **Westerö** (8636). Hon såldes från Sverige som **Färder** av Kungshamn till Jakobstad där namnet blev **Ferder**. Hon slutade fiska omkring 1995 och blev därefter uppriggad som motorgaleas och har deltagit i en del skutträffar. Efter en brand hamnade båten uppe i Himanka och efter renovering kom hon till Jakobstad 2007 med namnet **Mystic Wind**. Vid mitt besök i Jakobstad 2011 stod hon uppe på land men har därefter forslats ner till Lempäälä i närheten av Valkeakoski i Finlands inland. I Karleby finns också passagerarbåten **Jenny** byggd 1978 i Foxhol och som var svensk 1990–2002 först med namnet **Insula Linnea** (14191) och från 1993 som **Jenny**. Hon såldes till Jakobstad 2001 med fortsatt förtroende för namnet. I Jakobstad hittade jag 2011 de sorgliga resterna av trålaren **Hermon** byggd 1960 i Lista som GG 754 **Valö** (10027) av Göteborg. Denna båt såldes 1974 som **Hermon** av Dyrön till Finland där hon behöll namnet **Hermon**. Hon fiskade fram till 1996 och hamnade därefter i Jakobstad och vid ett besök jag gjorde i Jakobstad i juli 2002 stod hon på botten och höll på att bärgas. Därefter försvann båten men med hjälp av ett par finlandssvenska båtologer fick jag reda på var hon fanns. Det är inte mycket som återstår av henne, så hennes dagar är nog också räknade. En exsvensk som emellertid är i mycket gott skick är **Gustafva** av Dragsfjärd byggd 1928 i Landskrona som GG 105 **Viola** (7499) av Fotö. Hon såldes som **Zaron** av Dyrön till Kumlinge 1974 där hon fick namnet **Rita II**. Hon slutade fiska i slutet av 1980-talet och såldes till Dragsfjärd där hon fick namnet **Gustafva** och enligt ägarna så är hon ute och rör på sig varje år. Hon är i ett mycket gott skick fortfarande.

I Gustavsviks docka i Ångermanland låg ***Clyfton*** *byggd en gång som* ***Arne*** *av Skärhamn 1916.*

Nya upptäckter

En båt som försvunnit från Mariehamn för ett bra tag sedan är **Hasterö** byggd 1939 på Hälsö som GG631 **Vanadis** (8340) av Bohus Björkö. Hon såldes som **Hasterö** av Åstol redan 1958. Hon fick behålla sitt namn i Finland. Denna båt försvann ifrån Åland för flera år sedan och ingen visste vart hon hade tagit vägen, men sommaren 2010, då jag var på väg hem till Sverige, körde jag över Haparanda och hela ostkusten ner och gjorde några intressanta upptäckter längs min färdväg. Bland annat besökte jag Gustavsviks docka och vad fanns inte där? Jo trålaren **Hasterö**. Dessutom låg den jättefina trålaren **Clyfton** byggd redan 1916 i Göteborg som MD312 **Arne** (6344) av Skärhamn också där. Denna båt hade jag inte sett på många herrans år så det var verkligen en glädjestund att få se henne igen. Hon var ju hemmahörande under flera år i Blekinge när hon fiskade.

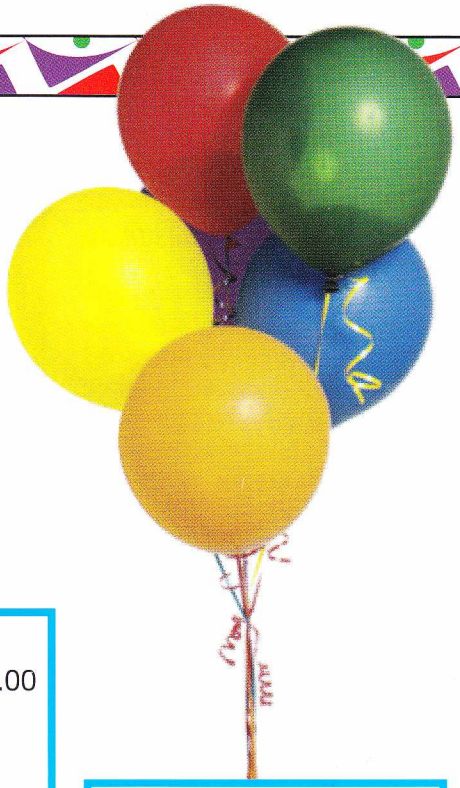
Givetvis finns det flera gamla trålare som kommit från Sverige till Finland och som fortfarande flyter. Ute vid Keson Telakka ligger till exempel fyra exsvenska trätrålare. Innan jag avslutar denna historia så vill jag omnämna några exsvenska bogserbåtar som numera hör hemma i Finland, bland annat har gamla **Akke** (5841) byggd 1916 vid Bergsunds. Såld till Mariehamn i början av 2011 samt fått namnet **Bamse.** Bogserbåten **Knut** (12081) byggd 1976 i Åmål såldes 2009 till Karleby och fick namnet **Cetus**. En annan exsvensk bogserbåt som kommit till Finland på senare tid är **Händig** av Sölvesborg byggd 1955 i Landskrona och såld till Pernå 2008. Där fick hon namnet **Igor**. En svensk bogserbåt som hamnat i Helsingfors är **Isbjörn** byggd 1898 vid Göteborgs Mekaniska Verkstad med namnet **Isbjörn**. Hon har mig veterligen inte avförts från Sverige men har funnits i Finland de senaste åren. Första gång jag observerade henne var i Hangö sommaren 2010, men 2011 var hon i Helsingfors med namnet **Isbjörn**. Slutligen vill jag gärna berätta att den gamla bogserbåten **Waija** byggd 1916 i Härnösand som **Svanö I** (5849) avregistrerades 2009 som skrotad. Hon tillhörde den kände redaren Alfons Håkans och tjänstgjorde de senare åren i Estland.

Om någon läsare skulle undra över andra båtars öden i Finland så går det bra att ta kontakt med mig antingen via e-mail toinol@spray.se eller tel 0454–504 07.

Det finns exempel på gamla fartyg som fortfarande är i gott skick. Bogseraren ***Akke*** *byggdes 1916 vid Bergsunds i Stockholm som* ***Isbrytaren II.***

Den 8 september 2012 fyller Länspumpen 40 år!

PRELIMINÄRT PROGRAM:



Kajutan

Öppet hus 0930–1300.
Breakwater säljer sjöfartslitteratur ur sitt rikhaltiga sortiment till sensationellt låga priser. Begrunda annonsen på sidan 43. Dessutom kommer vi att sälja ut våra profilprodukter såsom kepsar, T-shirts och collegetröjor. Stort sortiment fotografier.
Vi visar bildbandet om Donsös fartyg under de senaste 80 åren.
Kaffe och fralla serveras. Pris 20 kr.

Lokalen våningen **under Kajutan**
0930–1030 GRATIS!
Länspumpen
skänker bort massor av äldre tidningar.
Kom och hämta.
Göteborgsavdelningen har rensat ut mängder av intressant litteratur.
Kom och hämta.
Kl 11.00 presenterar redaktörerna minnen och framtidsvisioner för Länspumpen.
Kom, fråga och påverka!

Föredrag på **Sjöfartsmuseet** kl 14.00

Hur har sjöfarten förändrats under de 40 år som Länspumpen verkat? Sjöfartstidningens ansvarige utgivare, Rolf P. Nilsson botaniserar i sjöfartens historia.

Visning av **Stena Scandinavica** kl 16.00

Vi är välkomna ombord för ett besök på Stena Lines superfärja Stena Scandinavica som trafikerar linjen Göteborg – Kiel.

Utflykt med **Herkules**
Bogserbåten Herkules har ett stort hjärta bland medlemmarna i Göteborgsavdelningen. Kom och åk! Båten avgår från Klippans Ångbåtsbrygga kl 10.30, 11.30 och 12.30. Färden ställs mot ytterhamnarna.

OBS begränsat antal gäster (29 st) vid varje resa.

Gemensam middag
Kl 18.30 samlas vi för en gemensam buffémiddag på Barken Viking. Medföljande fruar/gubbar är naturligtvis också välkomna.

PRIS:
För deltagande i dagens aktiviteter resa med Herkules, besök på Sjöfartsmuséet, visning av Stena Scandinavica och i Kajutan samt buffémiddag med måltidsdryck 500 kr. Inbetalas till Tidningen Länspumpen PlusGiro 815768-7 senast den 28 augusti. Obligatorisk föranmälan till middagen. Övriga programpunkter kan köpas till i mån av plats den 8 september. Endast middag 400 kr.

Detta är ett sponsrat program. Självkostnadspriset ligger på 800 kr. Våra sponsorer är Djurgårdsvarvet och Sjöfartens Kultursällskap. Fler sponsorer tas gärna emot.

Alla som anmäler sig senast den 28 augusti får ett uppdaterat program.

Detta är i första hand ett socialt evenemang där alla är välkomna. Vi ser gärna att fruar/gubbar medföljer.
OBS: Vissa aktiviteter har begränsade platser så först till kvarn gäller.

!VÄLKOMMEN TILL EN HELDAG I GÖTEBORG!

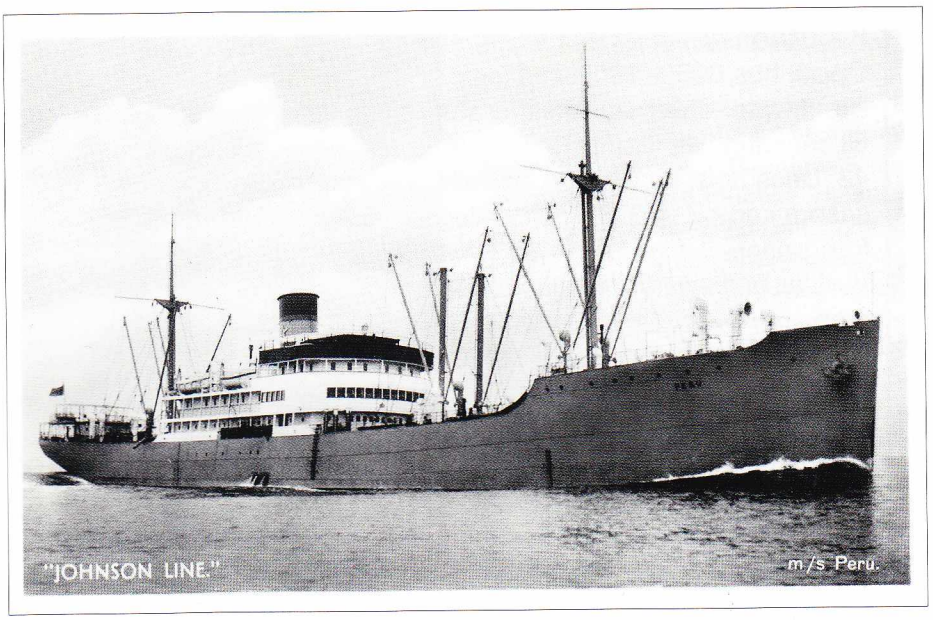
Med Johnsonlinjens Peru på Sydpacific 1963

av Sven Nilsson, ekonomiföreståndare under den beskrivna resan

Min tredje skildring från Johnsonlinjens motorfartyg Peru

En resa till Sydamerikas västkust 1963

Berättelsen tar sin början när **Peru** är ute på Sydamerikas ostkust och genomför en ordinarie Brasilien/La Plata-resa på tre månader under första kvartalet år 1963:



*M/s **Peru**. Vykort från Bertil Söderberg.*

Vi fick i Buenos Aires besked om att nästa resa skulle gå för Sydpacific. De flesta ombord hade seglat på Brasilien/La Plata, men Sydpacific var inte lika välbesökt. Därför var det många som ämnade stanna kvar ombord för ännu en resa, och det var chilekusten som lockade, trots att det var så nära den svenska sommaren med många avmönstringar som följd. På ett ungefär, så var förhållandet antalet resor i månaden på de olika linjerna Brasilien/La Plata, Nordpacific och Sydpacific i nämnd ordning 4-3-2. På fyra Brasilien/La Plata-resor gick det två på Sydpacific.

Under hemvägen från Brasilien/La Plata, innan sydpacificresan ens hade börjat, hände en del saker och ting som jag tycker är värda att berätta. I Santos hade vi nämligen fått uppdraget att föra hem en zinkkista med en avliden mässpojke som blivit överkörd av tåget. Han var bara pojken och hade jobbat ombord i Fredrika Lines linje som gick ute mellan Nord- och Sydamerika. Jag minns inte vilket fartyg men det kan ha varit **Dorotea** som låg ute vid den här tiden. Vår båtsman, som mönstrat på i Santos på nergående, var bekymrad. Han var nämligen lite vidskeplig. Därför påtalade han att endast han och ingen annan skulle styra med placeringen av kistan. Den skulle ligga längst ner under hela kaffelasten. Varken timmerman eller någon av landgubbarna fick ha med skalkningen av luckan att göra. Det skulle båsen utföra själv. Detta för att minska risken att den döde skulle anträffas uppe på däck.

I finare sällskap, när man pratade om denne båtsman, kallades han "Kalle-Släng", men i dagligt tal kallades han vid sitt rätta namn, "Kalle-Slängkuk". Vad det berodde på får läsarna räkna ut själva. Kalle-Släng var en redig karl på alla sätt och vis, omtyckt och uppskattad av besättningen. Något märkligare var vår elektriker. Man kunde iaktta honom på kvällen när han ute på däck skulle låta sitt vatten, endast iklädd vita långkalsonger och vit undertröja med långa ärmar. De obligatoriska "pissetofflorna" hörde också till munderingen. Detta var på tropikerna med värme upp emot 30 grader C.

Vi lämnade Santos den 26 februari 1963 och beräknade Las Palmas den 9 mars. Kalle-Släng hade sin hytt på poopdäck och eftersom det fanns moskitos under vårt senaste hamnbesök fanns fortfarande moskitnätet för dörren till hans hytt. Båsen hade efter en kvällsgrogg, eller kanske var det två, hamnat i horisontellt läge i kojen och månljuset gjorde spökaktiga sken in i hytten. Vår elektriker, som bodde midskepps, hade vaknat upp mitt i natten och känt sig torr i halsen och riktigt längtade efter en öl. Papperskorgen vittnade om att det funnits öl tidigare på kvällen, men att det nu var ebb. Elektrikern visste att Kalle-Släng hade öl varvid en promenad till akterdäck ansågs nödvändig. Iförd vita benkläder samt vit undertröja med långa ärmar anlände trikaren till båsens hytt. Det blev ett par knackningar på moskitonätsdörren men hyttinnehavaren vaknade ej. Den törstande, vitklädde mannen, klev likväl in i månljusets sken, gick fram till kojen och lade ena handen på Kalle-Slängs bröst och frågade försiktigt om han hade en öl. Båsen blev helt förskräckt och trodde den döde mässpojken hade tagit sig upp ur lastrummet och nu hemsökt fartyget. Förmodligen blev trikaren lika rädd han, när han såg båsens vettskrämda ögon och fann troligen för gott att hastigt avlägsna sig. Jag talade med Kalle-Släng morgonen därpå när han darrande anförtrodde mig vad som hänt under natten. Båsen var sig inte riktigt lik på flera dagar efter den händelsen.

Bara någon dag därefter noterades att vår 2:e styrmans beteende inte var som det borde vara. Han uppträdde helt snurrigt. Vi hade passerat Rio de Janeiro och var ganska långt från land. Kapten Grönwall blev under kvällen mycket orolig över styrmannens tillstånd och kallade därför till överläggning på bryggan och även jag, förmodligen som gammal i båten, var bland de utvalda. Vi diskuterade hur vi skulle gå tillväga. Ett av alternativen var att gå sydvart igen för Rio de Janeiro. Det blev överenskommet att frivilliga skulle vakta styrmannens hytt till att börja med över natten. Sagt och gjort, vi blev några stycken som skulle genomföra uppdraget. Jag var där mellan ett och tre på natten och kursen var fortfarande Las Palmas. Vi pratade med varandra. Han var klar i huvudet, men plötsligt blev han som förbytt. Han reste sig och sa: "Nu är han här igen", förde sedan handen under bordet och utbrast: "Nu åker du i sjön". Han öppnade dörren och gick ut på däck. Allt jag kunde göra var att följa efter och se till att han inte hoppade i havet. Styrmannen gjorde en rörelse med handen över relingen och sa: "Ja, så var det gjort" och sedan gick vi in i hytten igen. Jag blev mycket fundersam på hans beteende. Han doftade inte sprit och verkade i övrigt inte påverkad av något otillbörligt. Jag talade med vakthavande styrman på bryggan om vad som hänt. Kapten Grönwall kom upp ungefär samtidigt och tog då beslutet att vår styrman skulle i land för läkarvård och strax därpå vändes fartyget. Vi befann oss i höjd någonstans mellan Rio de Janeiro och Espirito Santo. Telegrafisten försökte förgäves få kontakt med någon lämplig landstation men fick inget svar. Befälhavaren förde då fartyget så nära land som möjligt och ankrade. Ingen kom ut och ifrågasatte varför vi var där eller om vi hade problem. Nu var goda råd dyra. Överstyrman ansåg

Här ligger ***Peru*** *i Stockholms frihamn sommaren 1968. Bild från författaren.*

att motorlivbåten skulle i sjön och bemannas. Kocken och jag ordnade färdkost i all hast. Det blev smörgåsar, kall pannbiff och pilsner. Vi visste ju inte hur länge båten och dess besättning skulle bli borta. Beslut om att motorlivbåten skulle bemannas kom som ett brev på posten och vi blev fyra man som bordade livbåten tillsammans med vår patient. Det var båsen, en motorman, telegrafisten och jag. Motormannen smällde igång motorn med en hammare och vi kom iväg. Det var mörkt ute, men vi styrde efter ljusen som syntes från båda sidorna. Det såg ut som om vi var på väg uppför ett vattendrag och jag vill minnas att floden hette Santa Luzia och att vi var på väg till ett samhälle som hette San Sebastian. Det enda lyse vi själva hade var enkla fotogenlampor. För övrigt var det helt svart. När vi senare fick se belysning från bilar styrde vi mot land. Det var mycket varmt. Jag hade tagit med ett örngott med isbitar som vi emellanåt kylde ner styrmannens hjässa med. Så småningom kom vi till en brygga, där vi lade till. Båsen kunde göra sig förstådd på portugisiska och fick reda på hur vi skulle komma till ett hospital. Vi blev också upplysta om att vi måste längre uppför floden och över på motsatta sidan. Telegrafisten hade nödvändiga dokument med sig, cruzeiros för eventuella utgifter samt våra identitetshandlingar. Under tiden vi gick uppför floden kontaktade kapten Grönwall mäklaren i Rio de Janeiro och berättade vad som hänt och avsikten med det oanmälda besöket. Vi kom till en brygga där vår sjuke styrman, telegrafisten och båsen gick i land. De fick efter en stund tag i en droska och for iväg. Motormannen och jag blev kvar i livbåten. Vi dukade upp nattsmörgåsar med pannbiff och öl på en av livbåtens tofter. Ölen var kall och god. Vi hade förvarat buteljerna i örngottet med isbitarna. Värmen var tryckande och vi väntade på våra skeppskamrater för att köra tillbaka och komma ombord igen. Jag minns hur jag tänkte att det är tur att vi inte har några passagerare ombord denna hemresa. Vi hade en fotogenlampa som lyste upp vår tillvaro i båten. För övrigt visste vi ingenting om var vi befann oss eller vilka faror som lurade bakom varje hörn. Plötsligt hörde vi röster som talade svenska. Det var telegrafisten och båsen. De hade lyckats få vår styrman till ett sjukhus. Motorn startades och raskt var vi på väg mot **Peru.** Under färden berättade telegrafisten att sjukhuspersonalen var medvetna om vår ankomst. Mäklaren hade skickat meddelande till San Sebastian så det fanns personal redo att ta hand om patienten. När vi kom ut till fartyget hissades livbåten upp och sattes på plats. Vi lättade och satte kurs på Las Palmas. Båsen påtalade hela hemresan att detta aldrig hade hänt om vi inte haft en död man ombord.

Hemma på kusten slutlossade vi i Stockholm i början av april och gick upp till Hallstavik, Kramfors, Ljusne och Obbola för lastning av skogsprodukter. Efter Rönnskär gick vi till Helsingfors och vidare till Köpenhamn, där vi låg två dagar. På kvällen kom **Silver Gate** och förtöjde rätt emot oss. I **Peru** hade vi i många år haft "Stygge-Simon" som maskinchef och jag visste att han numera seglade i **Silver Gate** och gick över för att hälsa på. Chiefen kallades alltid Chiefen. Karl Ossian Simonsson hette han, denne man, mera känd som Stygge-Simon. Mer familjärt sade man Simon. Jag sökte efter honom lite varstans ombord men han befann sig fortfarande i maskinrummet trodde de jag frågade. Plötsligt dök det upp en varelse som såg ut att likna Stygge-Simon, och det såg dessutom ut som om människan i fråga hade badat i olja. Jag vinkade åt Stygge-Simon och berättade att jag tänkte hälsa på, men du kan väl duscha först så går jag upp till Bäckström så länge, ekonomiföreståndaren.

– Nej sade chiefen, jag duschar inte, jag torkar av mig med trassel. Det ska bli manövrar i morgon bitti igen. Vänta så ringer jag efter Bäckström.

Ja, ni kan tänka er hur Simon såg ut i sin oljiga overall när vi satt och tog en whisky alla tre och pratade om flickorna i Santos. Den värmande whiskyn satt riktigt bra och det gjorde vi också. Chiefen bytte till slut mundering. Han tog av sig overallen och i stället braverade han i långkalsonger och uniformskavaj. Bäckström och jag klappade händer och tyckte han hade klätt sig reglementsenligt. Styrkt av några whisky berättade Simon att han fått en lägenhet, en etta i Johanneberg i Göteborg. Som alla förstår hade Simon legat ute i hela sitt liv och vid de få tillfällen han vistades i land bodde han alltid på Hotell Simon i Göteborg där han även serverades gängse måltider. Men nu med nyinskaffad lägenhet talade Simon om vardagens små överraskningar som kan möta en obefaren lägenhetsinnehavare. Köksutrustning? Simon berättade att han inköpt kastruller, stekpannor, porslin och dylikt för 2000 kronor. I en bosättningsaffär i början av 1960-talet fick man ganska mycket köksattiraljer för så mycket pengar och mig veterligt kunde Simon på sin höjd koka endast rakvatten, men han kanske hade för avsikt att skaffa hushållerska, han var ju glad i kvinnfolk. Vidare upplyste chiefen att han ringt till El-Marin och frågat om de möjligen kunde få fram en bra dammsugare och dessutom köra hem den, och det kunde de. El-Marin trodde naturligtvis att han ringde å tjänstens vägnar, varvid leveransen bestod i en sådan stor dammsugare som man använder i fartygslastrum och i industrier med mera. Priset blev väl därefter men det bekymrade inte alls den oinsatte chiefen. Nå, Simon tyckte kanske att den tog lite väl stor plats i en lägenhet på ett rum och kök, men han poängterade å andra sidan att den sög ovanligt bra. Jag invände att med den stora kapaciteten och det stora munstycket kan det ju komma in både det ena och andra i röret, till exempel äggkoppar och kanske till och med någon liten gryta från din nya köksutrustning. Men huvudsaken var att chiefen var nöjd med sin lägenhet och vi skålade för både dammsugare och hans 20-liters ärtsoppekastruller.

Nu undrar ni förstås hur det gick med den sjuke styrmannen som vi lämnade i Brasilien. Vi fick senare under hemvägen underrättelser om att läkare i Santos hade skrivit ut penicillin mot en infektion, men vår styrman var allergisk mot detta medel och fick troligen en allergisk chock, därav hans underliga beteende. Styrmannen flögs hem för en tids sjukskrivning, lagom för att följa med oss ut på Sydpacific och han åter-

mönstrade i Göteborg. Vi blev alla ganska förvånade när han kom ombord igen. Det blev han också när vi berättade om alla hans galna uppträdanden under hans korta men intensiva sjukdomstillstånd.

Vi fick två dagar i Göteborg och sedan gick vi till något så pass ovanligt som Esbjerg, men minns inte vad vi lastade där. För utresan fick vi fyra passagerare. Det var två ingenjörer med sina respektive. De var bokade för Callao och arbetade för ett danskt företag i Lima, Peru. Jag varskodde Ingegärd, vår stewardess, och fördelade två hytter till danskarna. Fartyget var helt fullastat så det blev inga kontinenthamnar denna utresa. Vi gick direkt mot La Guaira i Venezuela.

Befälhavare denna resa var Bo Grönwall och maskinchef var Rune Danielsson, "Kornö-Daniel" kallad. Överstyrman var den alltid glade Sven Vifors. Det var ett trevligt gäng som verkligen kunde underhålla passagerarna. Utresan inleddes den 19 april med bra väder. Kapten Grönwall upplyste att han ville bjuda på välkomstmiddag nästa kväll. Förstekocken och jag brukade varje kväll skriva matsedel för nästkommande dag och därför blev det lite diskussion vad vi skulle bjuda på under välkomstmiddagen. Jag hade köpt sjötunga till hela besättningen i Esbjerg och det hade vi till lunch första dagen i Nordsjön och alla tyckte det var så gott. Passagerarna fick lammkotletter så vi tyckte det skulle passa bra med sjötunga Bellevue som välkomstmiddag. För den kulinariskt intresserade följer här en enklare beskrivning av menyn: Man flår sjötungan, steker den hel och tar tillfälligt bort överdelen så man kan lossa på benet. Man fyller sedan på med gräddstuvade champinjoner och lägger dit överdelen igen, gör rent benet och doppar ena sidan i hackad persilja. Benet sätts tillbaka i fisken, lodrätt så att säga och det blir en mycket vacker dekoration på serveringsfatet. Och för smaklökarna.

Efter Azorerna kom den obligatoriska badbassängen upp igen och det var många som svalkade sig i det ständigt uppumpade sjövattnet som sedan sköljde över bassängkanten. När vi gick in genom Monapassagen i Karibien blev luften fuktigare och det blev genast ännu varmare. Strax därpå följde Sargassohavet med sin tång och bidevindsseglare. Vi anlände till La Guaira i Venezuela den 4 maj. På ingång såg vi på avstånd konturerna från de höga berg som omgärdar staden och man kan även skönja höga byggnader från världsstaden Caracas. Det var vackert att i mörkret se ljusen som tindrade från den stora staden och likt ljuspelare avspeglade sig i det mörka vattnet.

Det skulle inte bli så lång tid detta anlöp. Avgång redan nästa morgon. Skeppshandlaren kom ombord strax efter förtöjningen och frågade om det var något vi ville ha. Han erbjöd färsk corvina, en ganska god fisk med stor likhet av stora abborrar med tjocka fjäll så man måste flå och filea dem. Vi gjorde inköp för kommande middagar och jag köpte också ett antal languster, stora humrar utan klämklor.

Chiefen frågade om vi skulle gå iland och ta en drink och det tyckte jag lät som en bra idé, som omväxling till sjödygnen vi tidigare haft. Jag har ända sedan första gången jag satte min fot i Sydamerika alltid varit fascinerad av denna kontinent. Kulturen varierar från land till land. Alla är så olika avseende kläder och beteende men alltid lika vänliga och hjälpsamma. Drinken satt bra, Cuba Libre och jag minns att vi pratade om Kornö, chiefens födelseort.

Efter avgång från La Guaira gjorde ekonomipersonalen klart för kräftskiva. Visserligen var det maj månad, men jag tyckte gott och väl att passagerarna kunde få njuta av en kräftskiva ute på båtdäck om aftonen. När kvällen gjorde sitt intåg och det fläktade från havet, spred de tända lamporna ett romantiskt sken över festdeltagarna och våra fyra passagerare trivdes mycket gott. Di danske kommenterade att dessa hummerliknande skaldjur var något helt annat än deras Jomfruhummer som havskräftorna kallas på det danska språket. Efter några supar frågade kapten Grönwall om jag ville spela dragspel, chiefen ville dansa, sa han, men det var nog kapten själv som ville ta sig en svängom med de danska fruarna. Kräftskivan blev en lyckad tillställning men vid tolvtiden tyckte man enhälligt att kojen skulle tas i anspråk och vi sade godnatt.

Rederiets fartyg som passerade Karibiska havet brukade alltid bunkra i Curaçao, men för oss blev det denna gång bunkring i Puerto Cabello i Venezuela. Vi lossade även lite styckegods. De danska passagerarna tyckte det var alldeles för varmt att ligga till kaj, då fick de inte utnyttja badbassängen utan fick vänta till mellan hamnarna, då blev det bättre med den saken. Medan bunkringen pågick förberedde vi corvinan. Jag frös in partiet när det anlände. Det går lättare att flå fisken när den är lite frusen och förhoppningen var att det skulle uppskattas med lite färsk fisk.

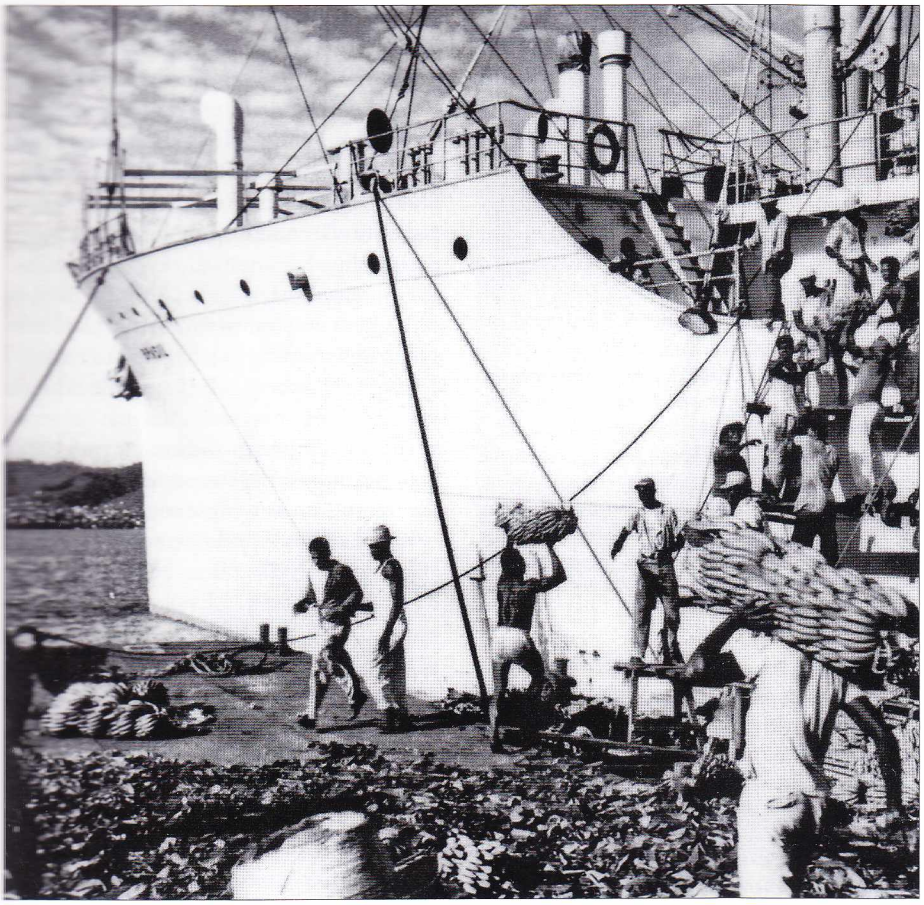
Jag beskrev Panamakanalen ganska ingående i min förra berättelse, och nämner endast att denna gång hade man fått lysrör utefter båda sidorna av slussarna så det var mycket upplyst även på natten vilket medförde att antalet kanalpassager kunde utökas. Jag hade gått många resor på Brasilien/La Plata och inte sett kanalen så upplyst som nu. I den konstruerade Gatunsjön pumpades färskvatten upp och med hjälp av spolslangar och pumpar vaskade däcksfolket rent alla mattor ombord. Den 13 maj var vi ute ur kanalen och vi gick för Guayaquil i Ecuador. Vi hoppade över Buenaventura i Colombia. Varför så skedde vet jag inte. Jag var inte så insatt i lasthanteringen men man fick ändå reda på ganska mycket av styrmännen beträffande destinationsorter med mera och varför vi skulle gå hit eller dit. Det här hände för 49 år sedan, men när jag sitter och skriver så är mina tankar som om det vore igår, och jag längtar dit igen, kan jag säga.

Den 18 maj anlände vi till Guayaquil. Vi ankrade och bojförtöjde akter. Efter inklarering påbörjades lastningen av industribananer och tobak för Chile. Vi gjorde endast en snabbvisit så någon kajplats fick vi inte. I Esmeraldas i norra Ecuador lät en svensk, "Banan-Anders" kallad, bygga en kaj för bananhamnens räkning och denne svensk var mycket respekterad. Han byggde även en stor fotbollsarena. Tyvärr mördades Banan-Anders och man fann aldrig hans baneman.

På redden i Guayaquil började efter ett visst klartecken en mycket vanlig företeelse på Sydpacific-traden, handel med cigarretter, eller som det kallades: cigarettkommersen. Man köpte cigaretter i Panamakanalen för att sedan sälja dessa i Ecuador. Så här efteråt kan jag inte förstå att rederiet lät det pågå utan reservation. Det var ju helt olagligt men alla visste om det och förmodligen inte minst rederikontoret. Tull- och myndighetspersoner gjorde affärer med befälet. De hade i regel köpt mest och var i regel stadda vid större kassa än manskapet. Den övriga besättningen hade oftast endast ett par tre kartonger cigaretter per man och för deras del gick proceduren till på följande sätt: Ortsbefolkningen kom ut i sina farkoster bestående av urholkade trädstammar. På däck firade man ner en tamp och gjorde tecken med fingrarna hur mycket US-dollar man skulle ha per kartong. Pengar sattes fast i tampen som hissades upp och sedan satte man fast cigarettkartongerna och tampen firades ner. Kommersen gick mycket snabbt tillväga, för chingsargubbarna var rädda för att tullarna skulle sätta fast dem Tydligen var denna tvivelaktiga handel endast tillåten för myndighetspersoner.

Efter avgång Guayaquil gick vi till Callao för ett tredagarsuppehåll. Vi hade mycket last dit. Passagerarna tackade för en trevlig resa och jag varskodde Ingegärd att hon kunde ta det vackert ett tag innan chilekusten. Då hade jag lite arbete planerat med de tomma passagerarhytterna.

Innan avgång Göteborg förstod jag att vi skulle gå till Callao och tog därför med mig en stor packe tidningar. Dessa gamla *Göteborgs-Posten* var inte avsedda för någon svensk koloni eller någon annan handel. Ja man kan ju undra vad jag hade för avsikt med alla tidningar. Hela servisen i salong och matsal bestod av prima matsilver. Med tanke på att Callao helt och hållet stinker av guano, lär ju inte gaserna från detta fågelbajs vara mindre skonsamt på silvret. Därför lät



Här lastas bananer, dock inte på ***Peru*** *utan på systern* ***Brasil****.*

jag någon dag innan ankomst linda in allt silver i tidningarna och på så sätt behöll silverbesticken och alla fat, kannor och annat sin glans. Annars hade silvret blivit helt svart. Under besöket åkte Ingegärd och jag till Lima. Det tog ungefär en halvtimme med tåg. Det fanns mycket hantverk till salu som inkaindianerna gjort och det var för övrigt roligt att titta in i butikerna. Vi köpte några vackra vävnader, indiankonst med mycket färgglada inslag.

Vi fick helgen i Callao och på lördagen slutade vi lite tidigare. Vi var åtta personer ur befälet som hyrde två taxibilar för ett besök uppe i bergen. Vi beskådade en utgrävd gammal inkastad. Det var ett intressant och minnesvärt besök.

Chilekusten

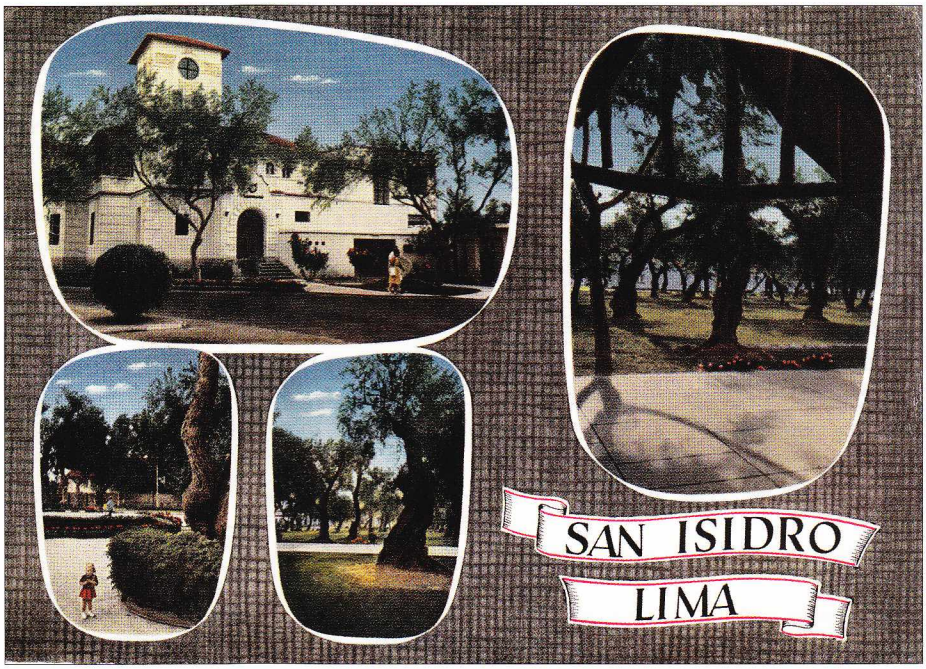
Vi avgick Callao söndagen den 26 maj för Arica i Chile. Även där blev det ankring och bojförtöjning. Problemet med den sydamerikanska västkustens hamnar är den höga swellen. Det kommer alltid in hög dyning från havet. Därför är det svårt att anlägga ordentliga kajplatser i hamnarna. I Arica lossade vi produkter från Rönnskär för vidare järnvägstransport till Bolivia, dit även en mängd reservdelsgods från Volvo gick.

Det var inte lång tid till Antofagasta, där vi åter ankrade och bojförtöjde. Mäklaren ordnade motorbåt som transporterade alla som ville besöka staden. Så fort mörkret inföll, så var det personal som startade en tändkulemotor som drev ett elverk för Antofagastas vägbelysning. Det hade dessutom inte regnat på flera år i området så jag hade order från kapten Grönwall att kockarna skulle ha kokande vatten på spisen för hamnarbetarnas räkning, som de tog med sig i medhavda kärl.

Mäklaren bjöd kapten Grönwall på middag och befälhavaren undrade om överstyrman och jag ville följa med. Det tyckte vi skulle bli roligt och tackade ja. Det blev överenskommet att en speed-båt skulle hämta oss klockan fem. Fallrepet var satt så det var lätt att komma ombord i den lilla båten, trots hög dyning. Vi kördes till en liten lagun där mäklaren hade en egen brygga, ett underbart litet ställe. Altanen låg faktiskt ute på bryggan. Mäklaren och hans unga hustru hälsade oss välkomna och bjöd vid ankomsten på Pisco Sour. När vi satt där såg vi **Peru** ute på redden. Fartyget såg riktigt ståtlig ut. Vi fick en härlig middag bestående av kryddstark biffstek, rött vin och med glass som avslutning. Efteråt blev det kaffe med konjak. Det var en riktigt trevlig kväll och det var ett avbräck från det monotona arbetet ombord. Vid 23-tiden kom speed-båten. Vi tackade för oss och sa god natt. Det var mörkt ute och fartyget såg så vackert ut med sin belysning som glittrade i havet. Jag kan ännu se det framför mig.

Vi anlände Chanaral den 9 juni där vi lastade salpeter och andra nitrater. Ingegärd, vår stewardess, kunde ta det lite vackert efter att passagerarna lämnat oss, men på Chilekusten passade det bra med att ordentligt överhala passagerarhytterna. Det var mattor som skulle vaskas, gardiner som skulle tvättas samt en del mindre göromål i varje hytt. Jag hade bra samarbete med däcksbefälet. En duktig matros tilldelades för att måla ventilhusen. Han tog en hytt i taget. När gardiner och mattor åter kommit på plats såg hytterna ut som nya.

Överstyrman hade fullt sjå med lastplanen. Det gällde att stuva lasten så att det passade lastningshamnarna kontra lossningshamnarna på bästa sätt, allt för att undvika flänsning och omstuvning. Förresten så var varje man i besättningen en viktig kugge i maskineriet. Alla hade sina kunskaper. Däcksfolket som slet med alla ankringar/lättningar och förtöjningar/losskastningar, lastbommar som ska fungera och kommer det en regnskur så ska lucksegelen sättas. Våra duktiga maskinis-



Detta vykort från Lima i Peru skickade Sven Nilsson till sin far Levin Nilsson.

Detta är inte Fujiyama utan Vulcan Oserno i Chile. Vykort från Sven Nilsson.

ter, svarvare och motormän. På den här traden fanns inga verkstäder i land. Allt måste skötas av besättningen. Vi inom intendenturen hade det lite lugnare den här delen av resan utan passagerare, men som vanligt var det matsedlar som skulle skrivas, kostordningen skulle ju hållas och det gällde att hela tiden ligga ett par dygn före i sin planering med kött som skulle tinas och potatis som skulle skalas osv.

I Valparaiso lastade vi frukt och malm. Hamnen hade en riktig kaj och det kändes ju tryggt. Vi fick lördag och söndag i Valpo. Jag talade med Ingegärd och förstekocken om vi skulle åka till Vina del Mar, den stora badorten en bit norr om Valparaiso. Innan vi åkte iväg begav vi oss upp till Roland Bar för att ta en drink. Baren låg på ett berg och man kom upp via en bred trätrappa. Här hade många bråkstakar blivit avvisade på de mest brutala sätt och hjulat nerför trappan. Stygge-Simon fick ett blått öga här en gång, men det är en annan historia. Lördagen vi besökte Roland Bar var det ganska lugnt men det var ju å andra sidan tidigt på dagen. Drinken smakade gott, det blev en Cuba Libre. Vi tog taxi till Vina del Mar. Det kändes härligt att komma iväg från fartyget ett tag. Vina del Mar var berömd för sin härliga badstrand, det visste vi, men det var ju vinter så här års så något bad blev det inte. I stället gick vi in på en restaurang som hade en fin utsikt över havet. Vi beställde friterade hummerstjärtar med salsasås och grönsallad, rostat vitlöksbröd och vitt vin förstås. Det smakade mycket bra allt sammans. Som vanligt satt vi mest och pratade om vad som komma skulle. Avmönstring och påmönstring med mera. Som rederianställd kunde man aldrig veta vad som låg i kontorets planer, men vi önskade oss mest av allt fint väder. Vi beräknade att **Peru** skulle vara hemma i slutet av juli eller början av augusti, lagom till sensommarsverige. Vi bröt upp och åkte tillbaka till fartyget. I maskin gick endast stopptörn och på däck var det en styrman och några matroser som arbetade med lastningen trots att det var sent på lördagen. Annars var det helt folktomt ombord. Jag fick meddelande om fyra nya passagerare i Panama som bokade för Dunkerque i Frankrike. I Valparaiso kom skeppshandlaren ombord och jag beställde färsk fisk, grönsaker och jäst. Vi bakade mycket ombord.

Fartygen på Sydpacific-traden vände i regel i Valparaiso. Så även vi. Och resan gick norröver igen.

Vi gick kustnära och jag gick vid något tillfälle upp på bryggan för att njuta av den underbara utsikten över det vackra landskapet. Vi gick emellan ett par öar och fick den lilla ön San Felix om babord. Det var vackert väder och loggen visade nästan 16 knop. På väg ner från bryggan gick jag förbi telegrafisten. Han satt och skrev löneavräkningar.

– Ska du göra likadant som gnisten i **Brasil**, frågade jag, och fortsatte: – Han hade en speciell service i den delen av Buenaventura som av många kallades Schanker Hill, eller Pilotas. Där satt gnisten på kvällen med sin penninglista och den, eller de, som fick slut på pengar frågade naturligtvis efter gnisten. – Han sitter på Yankee Bar, blev svaret. Vår telegrafist på **Peru** hade inte tänkt i de banorna. Han sa istället att alla tog ut så mycket i Valparaiso så de flesta ligger back.

Vi passerade åter ekvatorn. På utresan blev det konstigt nog inget dop. Alla hade passerat linjen och av den anledningen höll sig Kung Neptun borta även på hemresan.

Innan Panama skulle vi gå in i Buenaventura i Colombia och lasta kaffe och sedan gå tillbaka till Esmeraldas i Ecuador för att ta bananer. Rederikontoret brydde sig tydligen inte om bunkerkostnader. Det var viktigare att få hem bananerna i tid. Det var dessutom alltid en risk med kaffelastning i Buenaventura. Det var i regel solsken från morgon till eftermiddag men om aftonen varje dag kom regnet och då måste kaffelastningen avbrytas och man ville inte riskera oväntade uppehåll med tanke på de känsliga bananerna.

Frysmaskinisten hade fullt upp med de olika lastrumstemperaturerna i kylrummen. Denna gång var det frukt i form av äpplen och citroner och i Esmeraldas skulle vi få bananer, ännu sårbarare och beroende av exakt temperatur. **Peru** var utrustad med det äldre kylsystemet. Kolsyra i stället för freon, som det yngre tonnaget hade.

Kaffelastningen i Buenaventura gick på två dagar och där fanns en riktig kaj. Ett dygn senare var vi i Esmeraldas. Vi ankrade och bojförtöjde. Bananstockarna kom ut i stora pråmar och så snart dessa var fastgjorda i fartyget lade man ut två plankor från respektive pråm över till vårt fartyg. Där gick, eller snarare småsprang, hamnarbetarna med två bananstockar på ryggen. Upp och sedan över däck för att ytterligare på två plankor gå ner i vårt lastrum. På däck stod två "poliser" med batong och såg till att lastningen gick undan. Kapten Grönwall hade bjudit Banan-Anders på lunch och eftersom han varit i Ecuador lång tid frågade jag befälhavaren om vi inte skulle bjuda på sillbricka och falukorv med löksås och det tyckte han var en bra idé. Lunchen blev mycket uppskattad.

Bananlastningen var klar på tre dagar och vi gick mot Panamakanalen. De vakthavande motormännen fick nu lite extraarbete i form av att läsa av temperaturen på bananlasten. Termometrar fanns instuckna lite här och var bland bananstockarna och resultatet antecknades noggrant i maskinkladden.

Besättningen frågade många gånger på chilekusten om jag inte kunde skaffa riktig mjölk. Vi tillverkade i och för sig egen mjölk med vår så kallade stålkossa med hjälp av torrmjölk, smör och vatten, men det blir ju inte riktigt detsamma som riktig mjölk. I Valparaiso kunde skeppshandlaren endast tillhandahålla evaporerad flaskmjölk på literbutelj men den var sämre än vår egen tillagade mjölk. Jag lovade besättningen av göra mitt bästa för att få tag i amerikansk mjölk i tetrapack i samband med anlöpet i Panama. Det var likadant med fartygets filmunderhållning, Sydpacific-länderna låg långt efter med det mesta. Argentina och Brasilien var mycket längre framme. Det var helt omöjligt att få tag i filmer på chilekusten, jag var till och med över till den Engelska Sjömansunionen i Valparaiso men inte ens de hade några filmer att erbjuda. Vi fick hålla oss till de tre filmer jag fick med mig i Göteborg.

Efter avgången från Esmeraldas bad jag

telegrafisten sända iväg en rekvisition på proviant för leverans i kanalområdet. Jag räknade helt sonika med att vi inte skulle komma till kaj varken i Balboa eller i Cristobal. Likadant var det med de fyra passagerarna som väntades i Panama. Vi visste inte riktigt var de skulle embarkera. Ingegärd såg fram emot lite annat att göra och de tre högre befälen, kaptenen, chiefen och överstyrman, hade att vänta sig lite sällskap under måltiderna i den stora matsalen.

Inför Panamakanalen gjorde vi i ordning den obligatoriska baljan med tallrikar, muggar och bestick till slussmännen som alltid följer med under hela genomfarten åtnjutande fri kost ombord. Vi fick vår proviant och besättningen var överlycklig för den amerikanska mjölken. Timmerman riggade badbassängen och alla ombord tyckte det var härligt att vara på hemväg. Första kvällen på väg till Curaçao bjöd kapten Grönwall våra fyra nyanlända passagerare på en välkomstmiddag. Jag vill nämna att de fyra passagerarna var från San Diego i USA, två pensionerade gifta par med fransk bakgrund som skulle besöka sitt forna hemland Frankrike. Kapten Grönwall tyckte det var för varmt i matsalen och föreslog därför middagen på båtdäck. Förstekocken och jag komponerade en matsedel som befälhavaren tyckte lät väldigt smakfull, bestående av skaldjurscocktail som entré, gratinerad piggvar, vinsås och pommes duchesse som varmrätt och som avslutning glassbomb med karamellsås.

Vi bunkrade i Curaçao den 30 juni och gick för Antwerpen med beräknad ankomst den 13 juli. Dagarna till sjöss över Nordatlanten var ganska enahanda men när vi passerade Dovers vita klippor började folk att småsjunga och bli lite gladare. Lotsen kom ombord i Vlissingen och efter den långa färden in genom floden Schelde så fick vi Johnsonlinjens kaj vid Riverside 20 i Antwerpen. Bananlossningen påbörjades på kvällen så snart inklareringen var avslutad och bananerna hade klarat sig bra trots den långa resan. Vi fick två dagar i Antwerpen. Bananlossningen gick snabbt med hjälp av rullband i jämförelse med Esmeraldas. En av dagarna bjöd agenten A. Durot våra passagerare på lunch. De blev så glada att få komma iland efter den långa sjöresan. Kapten avböjde att följa med. Han hade så mycket pappersarbete både från och till rederiet. Även jag hade mycket pappersarbete. Det var inventering, matkostnader, försäljning till besättningen, passagerarna samt all representation. Allt skulle vara klart innan Göteborg. Jag postade också en rekvisition av proviant vi måste ha i Göteborg. För att komma iväg lite så var vi några stycken som åkte upp till Svenska Sjömanskyrkan för att läsa lite tidningar och för att ringa hem. När vi kom tillbaka träffade jag passagerarna. De tyckte det var en upplevelse med restaurangbesöket och att få prata franska, deras modersmål. Vi lämnade Antwerpen och gick till Dunkerque. Jag hade aldrig varit där tidigare och det var mycket ovanligt att Johnsons fartyg gick dit. Vi lossade äpplena och passagerarna tackade för en trevlig resa och sa farväl.

Vi avgick den 16 juli för Göteborg och ute i Nordsjön fick jag telegram från rederikontoret. De meddelade att jag skulle få semester efter kustresan. Det såg ut att det återigen skulle bli fåtalet avmönstringar i Göteborg. Nästa resa ämnades för Brasilien/La Plata och många längtade nog tillbaka till Buenos Aires. Nordsjön bjöd på en lätt bris och det var lika roligt att få se Vinga och infarten till Göteborg, särskilt den här gången när jag visste att jag skulle få semester. Bogserbåtarna **Fuerza** och **Herkules** ledsagade oss upp till Frihamnen under ledning av hamnlotsen. Förtöjningen gick enkelt och elegant. Landgången var snart utlagd. Myndigheter och inspektörer kom ombord och även en del anhöriga. Vi såg hur svarta gänget förberedde sig för visitation. Det blev inte lång tid i Göteborg. Kaffelasten lossades och jag hade fullt upp med provianteringen. Rederiets inspektör och jag gjorde upp som så, att jag skulle redovisa i samband med min avmönstring efter kustresan. Det blev inget besök i hemmet. En sjöman hade det så på den tiden. Det blev ett telefonsamtal. Det var allt. Men mina kära visste ju att jag skulle få semester efter kustresan så de tog det inte så allvarligt.

Kapten Grönwall mönstrade av och som avlösare fick vi kapten Oscar Holmström, "Oscar med skorna" kallad. Han kunde nämligen vinkla ut fötterna 90 grader. Dessutom var han en mästare att klä ut sig till Charlie Chaplin och hade i chaplinkostymering vunnit flera tävlingar. Han liknade den gamle stumfilmsskådespelaren även utan kostymering. Jag undrar om inte kapten Holmström såg ut mera som Chaplin än Chaplin själv, utklädd vill säga. Det sägs för övrigt att Charlie Chaplin den store skådespelaren ställde upp i en dylik tävling i Amerika, inkognito, och kom på tredje plats!

I Göteborg serverade jag färsk makrill med spenat. Det var ju den rätta tiden för denna fisk. Chiefen "Kornö-Daniel" frågade om jag ville koka två makrillar till honom. Han skulle äta fisken kall på kvällen och det är klart att jag uppfyllde hans önskan.

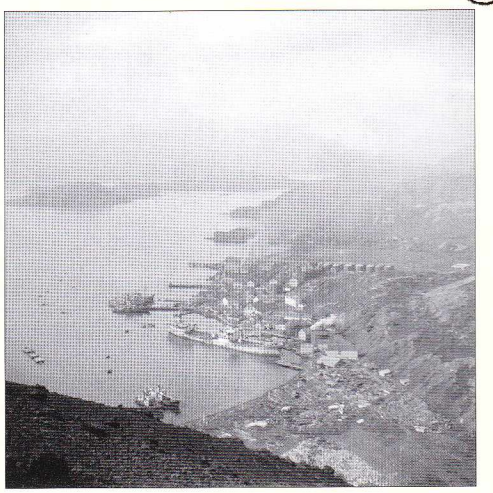
Maskinerna hade nästan inte kallnat förrän vår nye befälhavare blåste för avgång. Vi lämnade Göteborg och Vinga ner genom Öresund och genom Bornholmsgattet och sedan raka vägen till Gdynia, där vi lossade citronlasten. Vi fick en natt i Polen. I Rönnskär lossade vi salpeter och andra nitrater, koppar och olika malmer från Chile. Vi avgick den 3 juli för Domsjö där vi tog in tidningspapper i trealuckan. Därefter gjorde vi ett varvsuppehåll Gustavsvik vid Ångermanlandsälvens utlopp. **Peru** skulle in i torrdocka för bottenmålning och i maskin skulle man kolvhala. Vi fick fredag till söndag på varvet. På vägen dit tänkte jag på allt kött vi hade kvar från Argentina och föreslog kapten Holmström att vi skulle ordna en grillfest i det fina sommarvädret och kanske även en roddtur för besättningen. Befälhavaren blev glad och tyckte det var en bra idé.

Det var inte så vanligt i Sverige vid den här tiden, 1963, att man hade grillparty. Svarvaren gjorde en grill och skeppshandlaren kom med sallad, tomater och gurka. Han fick även tag i kol till grillen. Vi dockade in på fredagen och i samband med det, sjösattes en av livbåtarna för lördagens livbåtsrodd. Jag var runt i mässarna och upplyste att det skulle bli grillfest lördag klockan fjorton och att hela besättningen var välkommen. På lördagens förmiddag och över lunchtiden förberedde vi allting. Grillningen skulle arrangeras på kajen. Samtidigt som vi dukade och gjorde i ordning, så hade besättningen livbåtsmanöver. Tullen kom ut och öppnade vårt förseglade spritförråd så vi fick ut vin till måltiden som bestod av fina T-bone steaks från Argentina och en låda med chorizokorvar. Manskapet var särdeles glada att vi inte särade på befäl och manskap, vilket var normalfallet på 1950- och 1960-talet och bakåt. Det blev en uppskattad fest och fram på kvällen blev det dans. Vi hade två damer ombord, dels överstyrmans fru, ja hela hans familj var med på kusten, och dels vår stewardess Ingegärd. Tyvärr så stukade hon foten och fick åka till Härnösand för att bli omsedd och blev senare sjukavmönstrad.

Vi gick ur dockan på måndagen och avgick för Ortviken och andra norrlandshamnar för lastning av skogsprodukter, följt av Köpenhamn och Göteborg, dit vi anlände den 14 augusti, min avmönstringsdag. Inspektören kom ombord. Vi kallade honom för «centiliterräknaren». Han gick igenom hela spritförrådet så att allt stämde med leverans och försäljning enligt reserapporten. Om det var back i sluträkningen så blev jag ersättningsskyldig och om det var några kronor plus så blev det pengar tillbaka. Kollegan som tog över efter mig övertog allting korrekt i flaskor i centiliter räknat. Allt sköttes mycket noggrant. Det var likadant med all tobak. Rederiet var mycket noga med detta.

Det var härligt att komma i land men min semester blev inte lång. Den 1 oktober mönstrade jag ekonomiföreståndare i **Lions Gate** och då blev det Nordpacific-linjen för omväxlingens skull.

Bilder



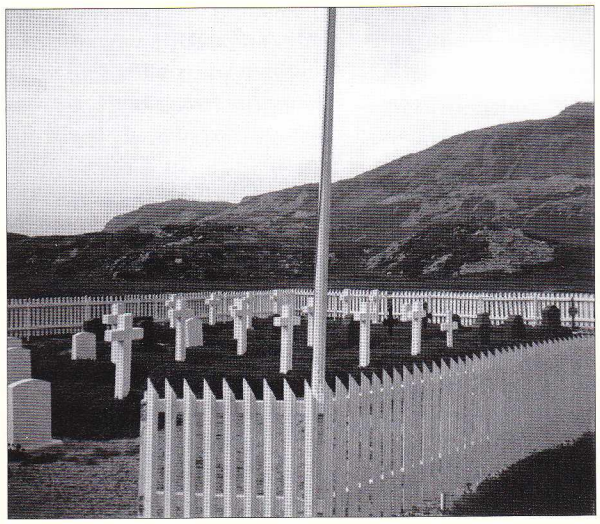
Min bror Sven (1940–2008) var i till sjöss i många år. Han seglade bl a i norska Thor Dahls fartyg. Ett av dessa fartyg var m/t **Thorshavn** byggd i Sunderland 1950 och försedd med en fyrcylindrig Doxford huvudmaskin.

Sven mönstrade i **Thorshavn** på hösten 1960 som fjärde maskinist, i Norge kallad assistent, när fartyget låg upplagt i Sandefjord. Från Sandefjord bogserades båten till Akers i Oslo för att utrustas inför den kommande valfångstsäsongen. Meningen var att man skulle assistera rederiets valkokerier, en fast landstation, Leith Harbour, samt det skotska valfångstföretaget Christian Salvesen, som också verkade där nere vid denna tid.

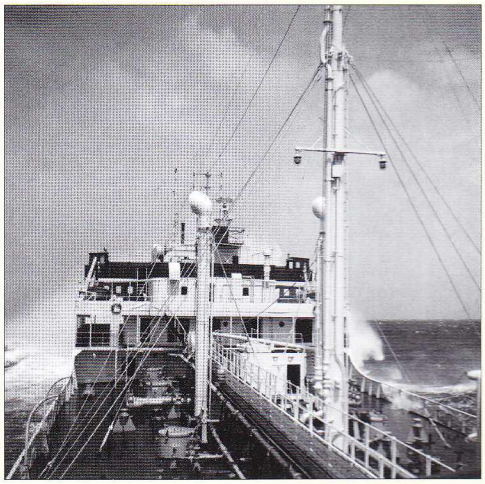
Thorshavn hade legat upplagd en längre tid utan något nämnvärt underhåll så det var en hel del att stå i innan man kom i väg. Kylvattenpumparna var så slitna att man nere i tropiska vatten fick reglera kylvattentemperaturen genom att variera varvtalet på huvudmaskinen. För övrigt var nästan allt i maskinrummet ångdrivet; ovannämnda pumpar, proviantkompressorn, generatorerna ja t o m baxen hade en liten ångmaskin. Hur som helst gick allt bra, man gick in till Aruba och tog full last av olja och fortsatte sedan ner till farvattnen i Antarktis. Valfångststationen i Leith Harbour anlöptes och där lossade man olja till det landbaserade valkokeriet. I övrigt bunkrade man kokerierna ute i sjön med valar som fendrar mellan tankbåten och kokerierna.

När **Thorshavn** började bli av med sin last gjorde man tankrent och lastade sedan valolja, som med tiden lossades i Liverpool, närmare bestämt till Sunlights tvålfabrik.

Sven var inte en man som gärna pratade om vad han upplevt, inte heller var han särskilt intresserad av att fotografera. Inför resan tryckte jag emellertid min gamla Zeiss bälgkamera i handen på honom och sa till honom att åtminstone ta några bilder under denna resa. Redan då var valfångsten, i varje fall från Europa, på upphällningen och jag gissade att bilderna, om det nu blev några, kunde ha ett visst värde.

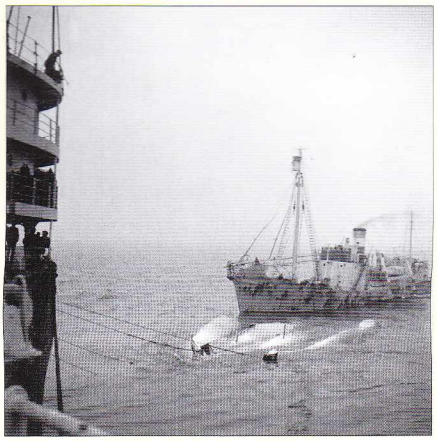


ur gamla fotoalbum



Min bror dog 2008 och jag ärvde hans kvarlåtenskap. I detta fanns en del papper och ett fotoalbum. Albumet och en del böcker blev liggande och kom inte fram förrän i vintras i samband med att vi flyttade till Göteborg, och då var tvungna att rensa ut en del bland våra pinaler.

I detta fotoalbum, det enda album han lämnade efter sig, hittade jag bl a ett mindre antal foton i svart/vitt, för övrigt det vanligaste när det gällde mellanformat (120) vid denna tid. Negativen är borta men jag har skannat en del av dessa foton, sammanlagt två rullar skulle jag tro att han tog under denna resa. Några av dem presenterar jag här. Var så god och ta del av en svunnen sjöfart som dessutom inte så många svenska sjömän varit med om. I Norge finns det däremot säkert mycket dokumenterat om detta.



Lite om bilderna

Valkokeriet som syns på några bilder har jag tyvärr inte namnet på. Detsamma gäller valjagaren som syns på en bild. Första delen av namnet går att läsa, det är Southern resten går inte att läsa på grund av diverse rostfläckar.

Djuren är väl någon form av sälar men sådana här djur ligger utanför mitt kunskapsområde. Om pingvinen är väl inte mycket att säga.

Hamnbilderna är från Leith Harbour enligt anteckningar i albumet. På vyn över bebyggelsen skymtar en gammal flytdocka i bakgrunden, den minns jag att min bror talade om. Några upplagda valjagare och prånar skymtar också på bilderna.

Kyrkogården ligger i South Georgia och var enligt vad man sa till min bror världens sydligaste.

Av Olle Gustafsson, red Bertil Söderberg

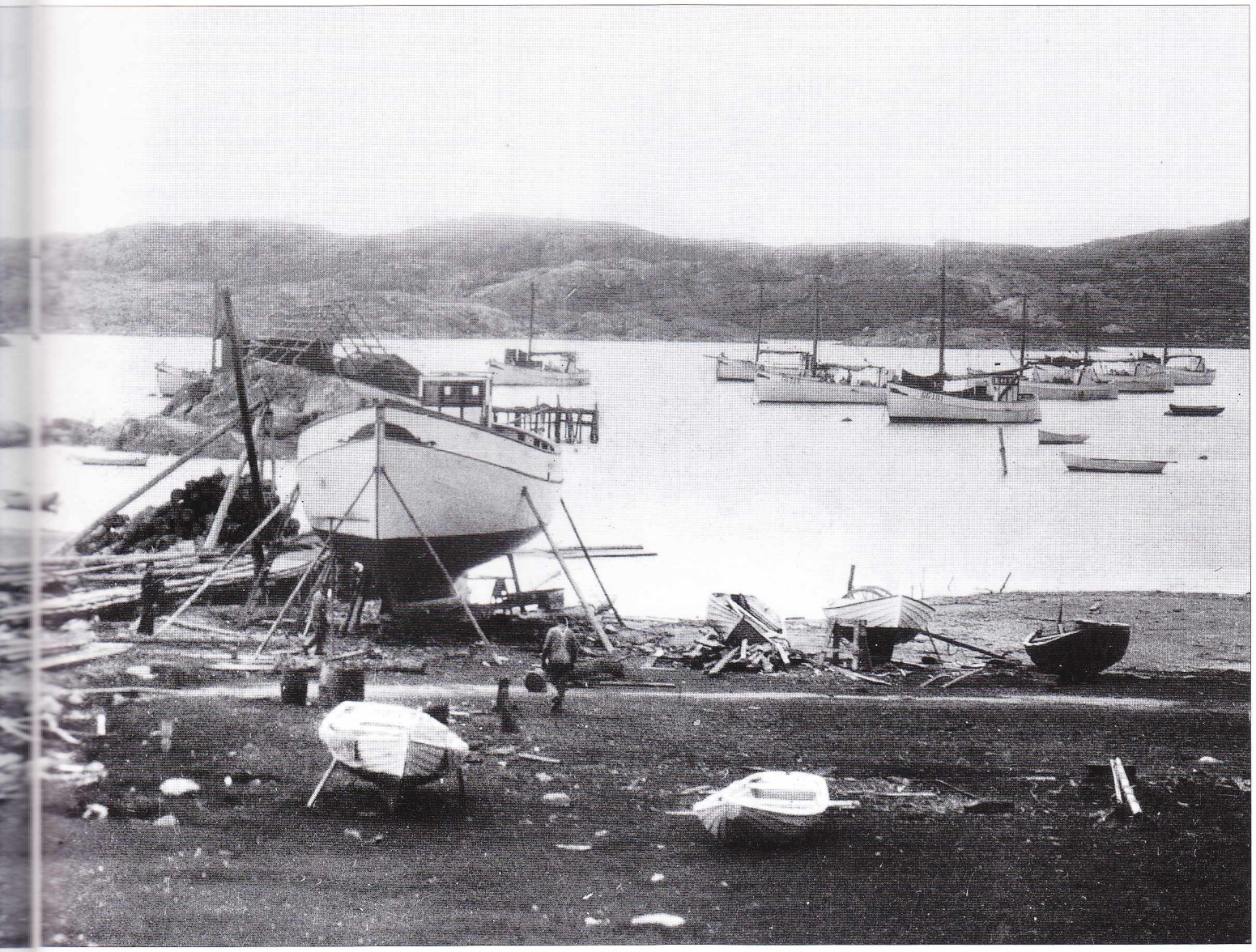
Björkö Slip & Mekaniska Verkstad å Björkö

Lennart Bornmalm

Vid tiden kring förra sekelskiftet hade fiskerinäringen, speciellt på västkusten, haft en god tillväxt under ett par decennier. Orsaken till detta var framför allt den pågående sillperioden och under denna tid hade ett nytt fiskeredskap introducerats i Sverige, nämligen snörpvaden. Denna gjorde det möjligt att fånga sillen längre ut från kusten. Under de tidigare sillperioderna hade landvadarna visat sig vara ändamålsenliga redskap men endast under förutsättning att stimmen gick in till stränderna. När sillen drog sig tillbaka ut och stannade ute på fritt vatten stod landvadarna maktlösa. Genom snörpvaden öppnade sig helt nya möjligheter, vilket frigjorde bundenheten vid stränderna och man kunde fortsätta fisket ute på fritt vatten. Uppfinningen av snörpvaden gjordes i Rhode Island i nordöstra Amerika i början av 1800-talet och infördes till Bohuslän från Amerika av Andreas Sörensson Utbult från Öckerö 1881. Han hade varit verksam i Nordamerika under några år på 1870-talet och där hade han tillsammans med sin bror varit med och fiskat makrill med snörpvad, så han var väl bevandrad med hur ett sådant fiskeredskap fungerade och skulle hanteras. Snörpvaden vann snabbt fotfäste bland fiskarbefolkningen.

Maskindriftens införande inom fiskerinäringen innebar inte bara att fartygen framdrevs med motor utan också att hanteringen av redskapen förenklades genom att motorn även kunde driva en vinsch ombord. Detta fick bland annat till följd att det blev ett stort behov av mekaniska verkstäder för att underhålla och ge översyn av de alltmer mekaniserade fiskefartygen. Dessutom ökade fiskefartygen i storlek och på grund av att motorerna var stora och tunga behövdes nu kraftiga upphalningsslipar anläggas.

I Göteborgs norra skärgård ökade mekaniseringen inom fiskerinäringen mycket kraftigt under de första åren på 1900-talet, samtidigt som fiskeflottan byggdes ut på flertalet av öarna. Detta fick till följd att efterfrågan på mekaniska verkstäder och upphalningsslipar ökade och inte minst på de öar där det fanns stora fiskeflottor. En av dessa var Bohus-Björkö. Redan under 1890-talet hade Richard Martinsson etablerat en smedja i Skarvikshamnen, nuvarande fiskhamnen på Bohus-Björkö. Detta område på öns västsida hade tagits i anspråk under Bohusläns rikaste sillperiod



Fiskebåtar under byggnad på Björkövarvet på 1910-talet under skeppsbyggmästare Karl Svenningssons ledning. Foto Göteborgs stadsmuseum.

1750–1809, då många nya hamnar behövdes. Här byggdes under denna sillperiod salteri- och trankokerianläggningar och även om platsen redan tidigare haft en liten bebyggelse så var det först under senare delen av 1700-talet och under 1800-talet som denna vik, med viss hjälp av den läande Skarviks holme, kom att utvecklas till öns viktigaste hamn. Detta medförde också att en bofast befolkning etablerades i området. Det tog dock tid innan Skarvik utvecklades till en modern fiskehamn, vilket först ägde rum under 1900-talet första hälft. När den senaste sillperioden led mot sitt slut etablerades andra verksamheter i Skarviksområdet för att tjäna fiskenäringen.

Richard Martinssons smedja

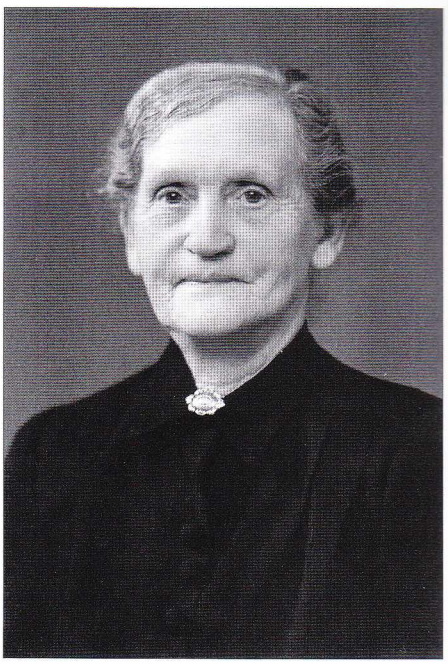
Richard Martinsson föddes 1876 vid Stockevik på Skaftö. Han var son till Martin Rasmusson och Malena Andersdotter. Rasmusson blev rotebåtsman med stationering i Karlskrona och gavs soldatnamnet Wahl och soldattorpet Valås i närheten av Stockevik. Detta soldattorp är numera hembygdsmuseum på Skaftö. Tiderna var för många hårda i Sverige på 1800-talet och kommunikationerna dåliga. När Martin Wahl skulle resa hem på permission från Karlskrona fick han gå eller lifta med eventuella hästskjutsar. Det var säkerligen inte lätt alla gånger, men så var livet för allmogen på den tiden.

Efter konfirmationen vid 14 års ålder flyttade Richard Martinsson till Hjälteby på Tjörn för att utbilda sig till smed hos smedmästare Nils Larsson som var verksam vid en gård i Hjälteby. Smedjan låg intill gården och Nils Larsson hade kommit från Skåne till Tjörn för att hjälpa till med utvecklingen nya jordbruksredskap. Bland annat smidde han den första harven för jordbruket på Tjörn. Larsson blev känd inte bara på Tjörn utan även i andra delar av Bohuslän som en skicklig smed och flera sökte sig till honom för att gå i lära. Arbetet i smedjan var hårt men undervisningen var grundlig och Richard gick in för att bli en duktig smed.

Under sin tid i Hjälteby träffade Richard Martinsson sin blivande hustru Augusta Olofsdotter (1872–1957). De gifte sig och flyttade senare till Marstrand, där Richard fick arbete vid Kvarholmens varv. På 1890-talet sjöd det av verksam-

Både Ludvig Larsson och Richard Martinsson utbildade sig till smeder i Hjälteby på Tjörn. Richard var sedan verksam vid Kvarnholmens Varv i Marstrand innan han rekryterades till Björkö på uppdrag av befolkningen på ön. Ludvig var kompanjon med Richard under de första åren efter att slipen och den mekaniska verkstaden anlades. Foto från Ove Olsson, Öckerö.

het i Marstrand. Den senaste sillperioden hade medfört mycket arbete, inte enbart för fiskare utan även för servicenäringen runt fiskerinäringen såsom vadbinderier, smeder, mindre varvsrörelser etc. Många från inlandet sökte sig under denna tid till kusten för att få arbete, däribland Richard Martinsson. I Marstrand träffade Richard många fiskare från olika fiskelägen längs kusten och en av dem var Karl-Otto Johansson, som var utsänd av fiskarna och bönderna på Bohus-Björkö för att försöka finna en person som var villig att flytta till Björkö och där etablera sig som smed. De var i stort behov av en sådan kunskap på ön inte minst bland öns många jordbrukare. Karl-Otto Johansson förhörde sig om den 23-årige Martinsson kunde tänka sig att flytta till Bohus-Björkö och bli verksam där som smed. En smed var lika viktig för landsortens och skärgårdens näringsliv i slutet av 1800-talet som en it-tekniker blev för näringslivet 100 år senare. År 1899 flyttade Richard och Augusta Martinsson till Bohus-Björkö och Richard etablerade tillsammans med Ludvig Larsson (1879–1974), systerson till Augusta, en liten smedja som låg ungefär där den s k Finkan (nu upplagsbod) ligger idag. Även Ludvig hade gått i lära hos smedmästare Larsson i Hjälteby. Inledningsvis var Richard främst verksam med att smida olika detaljer för jordbrukarna på Björkö. Det kunde exempelvis vara järnringar runt vagnshjul, harvar, plogar och liknande samt reparationer av olika verktyg inom jordbruket. Motorer hade ännu inte börjat installeras i fiskebåtarna, och det var först när dessa blev mer allmänt förekommande i slutet av det första årtiondet av 1900-talet som behovet av mekaniska verkstäder ökade stort. Det var nu som Richard Martinsson och Ludvig Larsson började fundera över att utöka smedjan med en mekanisk verkstad och att anlägga en upphalningsslip. Omkring 1910 köpte Richard och Ludvig mark längre söderut i hamnen, ungefär mitt emot Skarviks holme, och byggde där en ny smedja med en liten mekanisk verkstad och en upphalningsslip. Den senare fick kapacitet att torrsätta tre fiskebåtar om ca 50 fot i längd samtidigt. Varvsanläggningen var mycket välkommen för många båtlag i Göteborgs norra skärgård och särskilt för den växande fiskeflottan på Bohus-Björkö, som nu fick tillgång till både en mekanisk verkstad och en slip på hemmaön. Larsson och Martinsson drev varvsrörelsen under namnet Björkö Slip och Mekanisk Verkstad under fyra år, men något båtbyggeri bedrevs inte under denna tid utan det var mestadels reparationer och underhåll. Allt eftersom uppdragen ökade anställdes fler personer och efter ett par år var ett tiotal personer



Utbildade båtbyggare och montörer fanns inte i skärgården utan dessa rekryterades vanligen från inlandet eller ofta från Orust och Tjörn. Varvsägaren behövde därför arrangera med såväl bostad som måltider på orten. Nästan uteslutade var det varvsägarens hustru som ordnade med dessa göranden. Augusta Martinsson (1872–1957) hustru till Richard lagade och serverade dagligen tre måltider för de cirka 12 anställda. Foto från Ove Olsson.

verksamma vid varvet. Efter ca fyra år sålde Ludvig Larsson sin andel i varvet eftersom han ville ägna sig åt rörläggeri i stället. Ludvig flyttade också närmare hemtrakten genom att bosätta sig i Stenungsund, där han arbetade som rörläggare och bodde till sin död 1974.

Ludvig Larsson sålde på hösten 1914 sin andel till den kände båtbyggaren Karl Svenningsson. Denne köpte också Larssons bostadshus som låg i anslutning till varvet. Svenningsson kom ursprungligen från Jörlanda socken, men hade varit verksam vid och senare ägare till Kvarnholmens varv i Marstrand. Richard Martinsson hade arbetat vid varvet under en tid på 1890-talet, då Karl Svenningsson var ägare. Mellan 1911 och 1914 var Karl anställd som skeppsbyggmästare vid Fridhems varv i Lysekil men hade nu blivit erbjuden att överta Ludvig Larssons andel i Björkö Slip och Mekanisk Verkstad. Troligen kände Richard Martinsson och Karl Svenningsson varandra väl från deras gemensamma tid vid Kvarnholmens Varv i Marstrand och detta gjorde antagligen att Richard aktivt verkade för att Karl Svenningsson flyttade till Bohus-Björkö och blev delägare i varvet. I vilket fall som helst innebar Karl Svenningssons delägarskap i varvet att ny behövlig kompetens tillfördes rörelsen. Karl var en skicklig båtbyggare och varvet kunde nu erbjuda den expanderade fiskeflottan inte enbart reparationer och underhåll utan även nybyggnation av mindre klinkbyggda båtar för kustfiske och större kravellbyggda motoriserade fiskebåtar.

Under de år som Karl Svenningsson var delägare i varvet byggdes fyra fiskebåtar men i huvudsak byggdes bruksbåtar till skärgårdsbefolkningen. Dessutom fanns en livlig verksamhet med sliptagning, reparationer och mekaniska arbeten. På 1910-talet, framför allt under vinterhalvåret, byggdes kännejullar som fiskare använde inom vadfisket. Vanligen hade varje vadfiskelag en julle, från vilken de kände med lina var sillen stod. Det kunde byggas mellan 15 och 20 sådana kännejullar under vintern, samtidigt som all övrig serviceverksamhet pågick på varvet.

Karl Svenningsson avlider

Då efterfrågan på motorer och översyn vid mekaniska verkstäder var stor, samt även på nya fiskebåtar, utvecklades varvet på Björkö mycket positivt under några år. Martinsson med sitt mekaniska kunnande och Svenningsson, som var en mycket skicklig båtbyggare, gav varvet snabbt ett gott rykte och en hög beläggning. I anslutning till att Ludvig Larsson slutade rekryterades Malcolm Einar till varvet. Han var född i Töreboda 1889 och kom i unga år till Marstrand för att utbilda sig till motormontör. Det visade sig snart att han hade ett synnerligen gott handlag och god känsla för råoljemotorer. Malcolm Einar blev känd i hela Bohusläns södra skärgård för att kunna reparera råoljemotorer, när andra hade svårigheter att finna felet. Han blev med åren något av en motordoktor och en stor tillgång på den mekaniska sidan av varvet på Björkö.

Samtidigt byggde Karl Svenningsson upp ett båtbyggeri av god rang och många, framför allt mindre fiskebåtar byggdes vid varvet under en 10-års period och denna hade säkert kunnat bli mycket längre om inte Karl Svenningsson insjuknat och efter några års sjukdom gick bort 1924.

Under sommarhalvåret var det vanligt att varvspersonalen tog en tupplur efter middagen. Här har några samlats i samband med rasten efter middagen tillsammans med kvinnor och barn. Från vänster bakre raden Ingegerd ?, Owe ?, Torsten ?, Axel P?, Osvald ?, okänd?, Oscar ?, och Gustaf ?; mellanraden från vänster Augusta Martinsson med ? i knät, Elsa ?, Erik ?, Ruth ?, Inez ? och Arvid ?. Främre raden från vänster ses Ester ?, okänd?, hunden Tello, okänd? (bakom Tello), pojke? och Ejra? Foto från Ove Olsson, Öckerö.

Slipen och den mekaniska verkstaden på Bohus-Björkö var en av många som anlades i bohuslänska skärgården under de första årtiondena på 1900-talet. Här ses såväl anställda som besökande barn på slipen. Den långa flickan i mitten är varvsägaren Richard Martinssons dotter Gunhild Martinsson (senare gift Olsson). Foto från Ove Olsson, Öckerö.

R. Martinssons Slip & Mek Verkstad

Svenningsson hade fyra söner, Oscar, Torsten, Karl-Gustav och Erik. Oscar var äldst och hade varit båtbyggare vid varvet i några år. Alla sönerna var dock mycket unga och kom därför inte att ta över faderns delägarskap i varvet, utan Richard Martinsson övertog i stället Svenningssons andel 1925 och blev därmed ensam ägare i varvsrörelsen. Martinsson drev därefter rörelsen som huvudsakligen ett reparationsvarv och ändrade firmanamnet till R. Martinssons Slip & Mek Verkstad. År 1927 elektrifierades Bohus-Björkö och samtidigt installerades elektricitet på varvet. Tidigare hade en råoljemotor varit kraftkällan för slipspel, svarvar, bandsåg, hyvel och andra maskiner på varvet. Råoljemotorn byttes nu ut mot elektriska motorer som via långa remmar från en roterande axel i taket drev maskinerna på golvet eller bänkarna i den mekaniska verkstaden och i snickeriverkstaden. Detta blev en avsevärd förbättring jämfört med tidigare drift via råoljemotorn, även om det inte var lika bra som enskilda motor på respektive maskin.

Varvspersonalen åt sina måltider i det boningshus som hörde till varvet. Det kunde vara upp till 12 personer vid varje måltid. Det serverades tre måltider per dag utöver morgonkaffet. Det var Augusta Martinsson som lagade alla måltider och till sin hjälp hade hon dottern Gunhild som senare gifte sig Olsson. Arbetstiden var som vid de övriga skärgårdsvarven lång och sträckte sig på vardagarna mellan kl 7 och kl 18 och på lördagarna mellan kl 7 och kl 13. Frukostrasten var mellan kl 9 och 9.30, middag mellan kl 13 och 14 och kvällsmat kl 19. Under sommarhalvåret var det vanligt att man tog en tupplur efter middagen. Ove Olsson, son till Gunhild Olsson, berättar att han minns från sin barndom att det kunde vara fem till sex varvsanställda som låg och sov under Richard Martinssons veranda efter måltiden, vilket barnen tyckte var roligt. En kort kaffepaus förekom också på eftermiddagen på senare år. Eftersom flertalet av timmermännen kom från Orust eller Tjörn var de under veckorna inneboende hos Richard Martinsson eller hos andra boende på ön. Under Svenningssons tid som delägare i varvet bodde även båtbyggare hos honom.

Gunhild Martinsson (gift Olsson) dotter till Augusta och Richard Martinsson, hjälpte fadern med det kamerala efter att han blev ensam ägare till varvsrörelsen. Foto Berghs Ateljeer, Göteborg.

Efter att Richard Martinsson blivit ensam ägare till varvsrörelsen, kom Gunhild Olsson (1904–1986) att sköta kontoret med all fakturering, löneutbetalningar, beställning av material mm. Kontoret var förlagt till Richard Martinssons bostad, som låg i närheten av varvet. I bostaden hade ett speciellt rum inretts som kontor med inkopplad telefon. Telefonnumret var nr 3 på Bohus-Björkö, vilket innebar att varvets telefon var den tredje som drogs in på ön. Allt skrevs för hand, bokföring, fakturor med mera. Flera fiskare och även fiskelag kunde inte betala kontant utan delade upp betalningarna. Förtjänsterna på varvet var små under 1920- och 1930-talen.

Richard Martinsson omkommer

I slutet av 1930-talet började de enkla varvsbyggnader som uppfördes på 1910-talet att bli undermåliga. Richard Martinsson lät i början av 1940-talet uppföra en ny modern verkstadsbyggnad med dimensionerna 20×10×8 meter av trästomme klädd med lockpanel. Golvet utgjordes av en betongplatta. Denna byggnad kallades "Nya verkstaden" och skulle användas för att tillverka olika båtdetaljer. Men den kom aldrig i bruk under Martinssons tid vid varvet. År 1943, när andra världskriget rasade ute i Europa, skulle Richard Martinsson en dag gå upp på en stege och smörja ett kullager i den roterande axeln i taket över vilken kraftöverföringen gick via de långa remmarna till maskinerna på golvet. Av misstag fastnade han med kläderna i en remskiva som drev den långa remmen och drogs med ner i golvet. Martinsson dog omedelbart. Han blev 67 år. På den tiden fanns det ingen pension för egna företagare, om de inte hade skapat en egen pensionsförsäkring. Sonen Osvald Martinsson, som hade arbetat med fadern vid varvet sedan 1925,

LL722 ***Tudor*** *byggde Svenningsson 1946 för Werner Wernhamn från Åstol, men denne sålde fartyget till isländska ägare. Foto från Jacky Leissners samling.*

drev varvet tillsammans med systern Gunhild Olsson under ca ett år, då det inköptes av J.W. Bergs Varv & Mekaniska Verkstad på Hälsö. I samband med Martinssons bortgång slutade Malcolm Einar vid varvet och startade tillsammans med Rune Petersson firman Björkö Mekaniska Verkstad i Björkö hamn.

J.W. Berg återupptog båtbyggeriet och anställde Oscar Svenningsson som skeppsbyggmästare och platschef. Denne flyttade från Källö-Knippla till Bohus-Björkö i och med att han erhöll tjänsten.

Varvsanläggningen moderniserades bl a genom att man anlade en större slip som möjliggjorde upphalning av tre 75-fots fiskefartyg samtidigt eller totalt ett fartyg på upp till 500 dwt. Dessutom togs den nya verkstaden, som Martinsson låtit uppföra, i bruk.

Efter andra världskriget blev det intressant att börja framställa alternativa produkter jämfört med tidigare. Livbåtar av trä hade visat sig vara undermåliga under kriget och dessutom kunde de både läcka och lätt fatta eld om fartyget började brinna. J.W. Berg och hans söner fann det därför intressant att börja tillverka livbåtar av aluminium för storvarven i Göteborg, men detta blev inte den framgång de hade tänkt sig. Däremot visade sig den nya verkstaden på Björkö vara lämplig för bearbetning av aluminiumprodukter. Så nästa steg blev att börja tillverka däckshus av aluminium, eftersom sådana skulle innebära en klar förbättring jämfört med de traditionella av trä. Därtill kom att de isländska fiskefartyg som beställdes vid svenska fiskebåtsvarv vid krigsslutet hade utrustats med större däckshus av stål, men däckshus i aluminium var både lättare i vikt och mer underhållsfria. J.W. Berg började därför tillverka däckshus av aluminium som ersättning för tidigare däckshus i trä eller stål, vilket blev en kvalitetsförbättring ombord på fiskefartygen. Verkstadshallen kom nu väl till pass och byggdes om för tillverkning av däckshus med styrhytt av aluminium. Dessa inreddes även till viss del i denna lokal, innan de skeppades över på en pråm till Hälsövarvet för att där lyftas ombord på de nybyggda fartygen. Verkstaden utrustades med träbearbetningsmaskiner, såsom bandsåg, rikt- och planhyvel och pelarborrmaskin. Alla däckshus av aluminium kom nu att tillverkas vid Björkövarvet. Ursprungligen planerade J.W. Berg att förlägga större delen av motor- och maskinreparationer till varvet på Björkö, men så blev aldrig fallet utan dessa kom även i fortsättningen att utföras vid båda varvsanläggningarna. En tidigare lotsbåt inköptes som verkstadsbåt och Vulkan, som den kallades, användes för att bistå med transporter och bogseringar mellan Björkö och Hälsö.

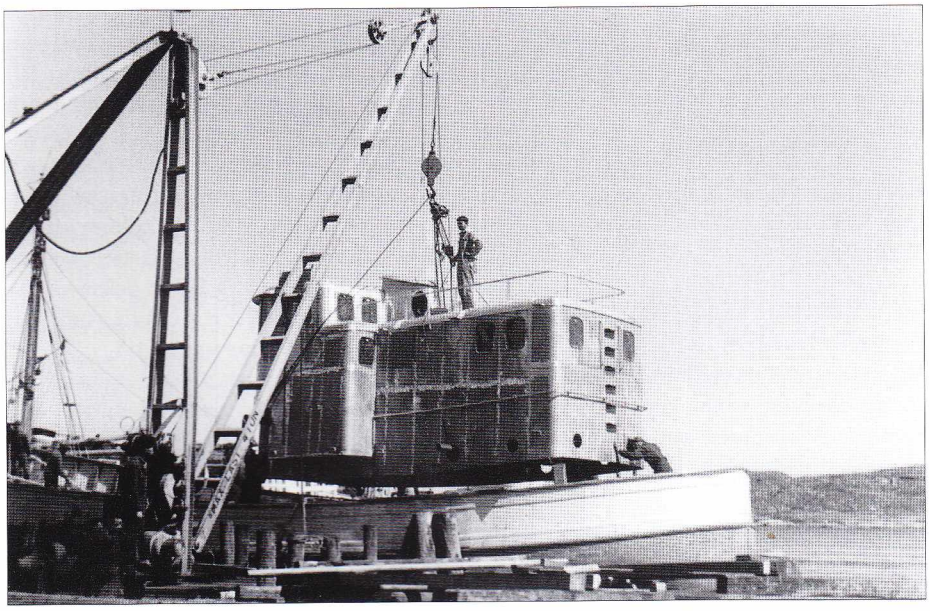
Under de 10 år som Oscar Svenningsson var anställd byggdes sex fiskebåtar vid varvet på Björkö, nämligen **Ganthi** som levererades till Högen, **Gullfors** till Björkö, **Tudor** till Åstol, **Timor** till Öckerö, **Solvåg II** till Styrsö och **Siam** till Donsö. De två senare var av Östen Bergs nya typ med utfallande bogar och fallande stäv, som introducerades 1954. Samtliga efterföljande fiskefartyg från Bergs varv kom att byggas efter denna konstruktion. **Solvåg II** var också utrustad med däckshus och styrhytt av aluminium, medan **Siams** var av trä.

Efter **Solvåg II** och **Siam**, som byggdes skrovfärdiga vid varvet på Björkö och därefter utrustades på Hälsö, kölsträcktes inte några fler nybyggen vid Björkövarvet. Anledningen var dels att Oscar Svenningsson slutade vid varvet 1954, då han erbjöds tjänsten som fartygskontrollant av fiskefartyg i trä vid Göteborgs och Bohus läns Havsfiskeförening, dels att efterfrågan på fiskefartyg av trä kom

Efter att J.W. Berg övertagit varvsrörelsen på Björkö 1944 blev Oscar Svenningsson skeppsbyggmästare och byggde sex större fiskefartyg vid varvet under de år han var verksam där. Här sittande från vänster Oscar Svenningsson, hans bror Karl-Gustav Svenningsson och Dennis Carlsson. Bilden tagen på Knippla skeppsvarv som Oscar startade 1932. Foto från Ove Olsson, Öckerö.

att avmattas från mitten av 1950-talet. Björkövarvet kom därefter att inriktas på reparationer och på att vara underleverantör av utrustning till varvet på Hälsö fram till dess att hela varvsrörelsen såldes 1973. Efter Svenningsson blev Walter Berg föreståndare även för detta varv.

Efter att varven på Hälsö och Björkö sålts till skeppsmäklarna Rolf Ljungsvik och Jörgen Carlsson bedrevs verksamheten vid varvet i ungefär samma omfattning som under Bergs ledning. Men i och med att varvet på Hälsö lades ned i mitten av 1970-talet upphörde även verksamheten vid varvet på Björkö. Idag är allt av den tidigare varvsrörelsen borta. Byggnaderna revs på 1980-talet för att bereda plats för vinteruppställning av fritidsbåtar, vilket är användningsområdet även idag.



Från mitten av 1950-talet byggdes alla däckshus av aluminium för J.W. Bergs varv på Hälsö. Foto Walter Berg.

Källor

Litteratur

Alexandersson, Å. m fl (Vuxenskolans hembygdsstudiecirkel), 1988. Bohus-Björkö – Mer om öns historia, Risbergs Tryckeri Ab, Uddevalla, 282 s.

Åquist, C., 2006. Varvet på Björkö. Torslanda-Tidningen nr 4, 2006-03-01. sida 1 och 24.

Olofsson, S. och Sjödell, E. (studiecirkelledare). 1985. Björkövarvet, Hälsö öns historia. Hembygdsprojekt Öckeröarnas historia 1985. Delrapport 10: 313 – 314.

Intervjuer

Intervju med Ove Olsson, Öckerö och Egon Svenningsson, Lindome 2007-08-15 på Fiskemuseet, Hönö. Lennart Bornmalm.

Telefonintervjuer med Ove Olsson (barnbarn till Richard Martinsson) 2007-02- 20; 2007-03-22; 2007-03-28; 2007-04-03; 2007-04-06.

Marstals Søfartsmuseum.

Marstal, sjöfartsstaden

Text och bild Eric Hallberg

Marstal är en känd ort med ett stolt förflutet inom sjöfarten, men här finns fortfarande rederier och reparationsvarv. Marstal ligger på Ærö söder om Fyn, och det är en riktig ö, som saknar broförbindelser med omgivande öar. Å andra sidan finns det flera färjelinjer som gör att ön står i förbindelse med omgivningen: Rudkøbing (Langeland)–Marstal; Svendborg–Ærøskøbing; Fynshav (Als)–Söby och Faaborg (Fyn)–Söby. Själv tog jag tåget från Sverige till Svendborg, som ligger på södra delen av Fyn, och därifrån färjan till Ærøskøbing. Från Ærøskøbing går det buss till Marstal. Jag hade kontaktat sjöfartsmuseet i förväg, och Erik Kromann som är föreståndare för det hade lovat att ta emot mig och visa mig runt där.

Från Svendborg till Marstal

Jag tog färjan från Svendborg till Ærøskøbing, och redan i Svendborgs hamn kunde en del intressanta saker ses: mitt över färjeläget låg två utrangerade färjor, **Ærøsund II**, och en namnlös, som dock hade hemorten, Svendborg, kvar. För den namnlösa finns planer på att sänka den så att den kan bli ett dykmål utanför orten Ballen, men detta har stött på patrull, så vi får väl se vad som händer. Vid Svendborgs varv fanns också en del uppläggare. Resan över till Ærø tog drygt en timme, och väl framme i Ærøskøbing väntade bussen som tog oss till Marstal. En egenhet för bussarna på Ærö är att de är gratis, men det är ju bara att tacka och ta emot. Staden Marstal ligger på östra delen av Ærö. Marstal har runt 2 500 innevånare, och här finns navigationsskola, reparationsvarv, samt inte minst sjöfartsmuseet. Husen vanligen byggda i sten, och en del av dem är ganska färggranna. De flesta gatorna, som är trånga, går ner mot hamnen och Havnegade, men stadens huvudgata, Kirkestræde, ligger en bit upp i samhället. Utanför hamnen finns en lång pir som började anläggas 1825 genom frivilliga insatser, då det naturliga skyddet i form av udden Eriks hale utanför hamnen hade brutits ner under en storm föregående år. Då piren var färdig kom den att erbjuda ett bra skydd för de båtar som låg inne i hamnen. När fraktmarknaden inte var så lysande kunde ett stort antal båtar ligga här. I början på 1886 låg exempelvis över 200 fartyg i hamnen.

Museet i Marstal

Museet ligger helt nära hamnen, längs Havnegade. Huvudbyggnaden är en före detta skeppshandel som byggdes 1857 för H.C. Christensen, en känd profil inom Marstals sjöfart. Skeppshandelns siste ägare, Jens Hansen, tyckte

att lokalen skulle passa utmärkt för ett sjöfartsmuseum, och så blev det 1929. Jens Hansen blev också museets första föreståndare, en uppgift som han hade i hela 49 år. Själva museet består numera av tre byggnader, och här finns Marstals sjöfartshistoria dokumenterad, allt från förhistorisk tid till nutid med en mängd föremål som tavlor, båtmodeller och uppbyggda scenerier. I byggnad nr 1 finns, förutom museishop, föremål ur Marstals sjöfartshistoria från forntid till nutid dokumenterad på de två våningarna, dessutom finns en utställningslokal i källaren, där det vid mitt besök var en utställning med 65 fantastiskt välgjorda små fartygsmodeller. De flesta modellerna är av segelfartyg, men även ångfartyg finns med. Modellerna har tillverkats av Edward Stablewski. Han har också gjort 25 flaskskepp och 20 blyertsteckningar som också finns utställda i lokalen.

I byggnad 1 finns det otroligt fina dioramat över Marstals hamn 1925. Det finns också ett mindre diorama som visar H.C. Christensens værft från början av 1900-talet.

I Svendborg låg denna namnlösa färja. Hon skall kanske sänkas för att bli ett dykmål.

Upplagda båtar i Svendborg. Någon känns kanske igen?

Marstalsjöfartens utveckling: Europa och Sydamerika

Till en början var fiske och närsjöfart med jakter och galeaser som var gällande i Marstal, men runt 1850 kom fjärrtrafiken igång på allvar. Fisket kom emellertid att vara viktigt för Marstal långt fram i tiden, och det fanns 146 fiskefartyg 1910. Idag finns det sju kvar.

En viktig orsak till fjärrtrafikens uppblomstring var att kornproduktionen i Ryssland ökade, och många båtar från Marstal kom att sysselsättas i kornfrakterna från Östersjön till fram för allt England och Holland. Senare tillkom Frankrike som ett viktigt mottagarland. Från Frankrike gick man till England för att lasta keramisk lera och kol som returfrakt. Senare under 1800-talet kom även trälaster från Sverige och Finland att bli viktiga. Den här trafiken var viktig under 1800-talets andra halva, men den krävde större fartyg som slätskonare.

Förutom den europeiska sjöfarten kom under samma period långfarten att bli mer betydelsefull. Det gällde trafiken mellan Europa och Sydamerika/Karibien. Den trafiken pågick mellan 1850–1940. Till att börja med var den viktiga europeiska hamnen Hamburg, och den sydamerikanska Maracaibo. Senare kom Le Havre att ta över rollen som europeisk knutpunkt, och trafiken kom att gå mellan Le Havre och Karibien. För denna trafik behövdes större fartyg som till exempel bramsegelskonare. Under åren 1912–1940 hade det franska rederiet Pappas & Presser sju barkar som hade Marstal som hemort sysselsatta i den trafiken. Eftersom det franska rederiet fanns i Le Havre kom fartygen att kallas havrebarkar. De sju barkarna var **Anna**, **Johan**, **Claudia**, **Pax**, **Susanne**, **Suzanne** och **Germaine**. Dessutom var tremastskonaren **Johan** sysselsatt i den trafiken, som kom att upphöra vid krigsutbrottet.

New Foundlands-trafiken och ångfartyg

New Foundlandstrafiken med fartyg från Marstal, som kanske är den mest kända när det gäller fartyg från Marstal pågick mellan 1900 och 1940. Till att börja med gick båtarna i ballast från Danmark till New Foundland och Labrador där de lastade klippfisk som transporterades till Spanien, Portugal och medelhavsländerna. Fartyg från Marstal kom att dominera den här trafiken. Till en början bedrevs trafiken enbart på sommaren, men så småningom kom man att övergå till året-runttrafik. Efter en tid tog fartygen in trälast i Sverige för transport till Island och Färöarna där den lossades. Därifrån gick båtarna i ballast över Atlanten. Ett alternativ var att lasta salt i

I Søfartsmuseet finns tavlor, modeller och andra föremål.

Ett parti av det magnifika dioramat som visar Marstals hamn 1925. Foto Marstals Søfartsmuseum.

Medelhavet för New Foundland. De fartyg som var engagerade i denna trafik var 2- och 3-mastade slätskonare, men även toppsegel- och bramsegelskonare. Totalt 110 fartyg från Marstal var sysselsatta i New Foundlandstrafiken. Andra världskriget kom att stoppa trafiken, och det var bara ett fartyg från Marstal som kom att genomföra en sådan resa efter kriget.

Ångfartygen kom relativt sent till Marstal, och det berodde på att det var mer kapitalkrävande att skaffa sådana fartyg, vilket gjorde att endast det stora rederiet H.C. Christensen kunde sätta sådana i trafik. Den första ångaren, **H.C. Christensen**, levererades från Skottland 1889, men blev inte långlivad i rederiet. Senare leveranser av ångfartyg blev mer lyckade. Det egna varvet levererade under åren 1919–1927 fyra ångfartyg till rederiet.

Varven i Marstal

Marstal var en viktig plats för skeppsbyggeri, och tidvis fanns det hela åtta varv igång samtidigt i staden. Det var fram för allt fartyg i trä som byggdes, men på senare år kom också fartyg i stål att byggas, och det finns ett reparationsvarv kvar i Marstal. Vid varvet finns också en flytdocka som anskaffades på 1990-talet.

H.C. Christensens skeppsvarv hade anlagts 1867, och fram till 1926 byggdes enbart segelfartyg: därefter en blandning segelfartyg, lustjakter, färjor och kustfartyg. Varvet gick i konkurs 1949, rekonstruerades, men varvet upphörde definitivt 1970 med en tvångsauktion.

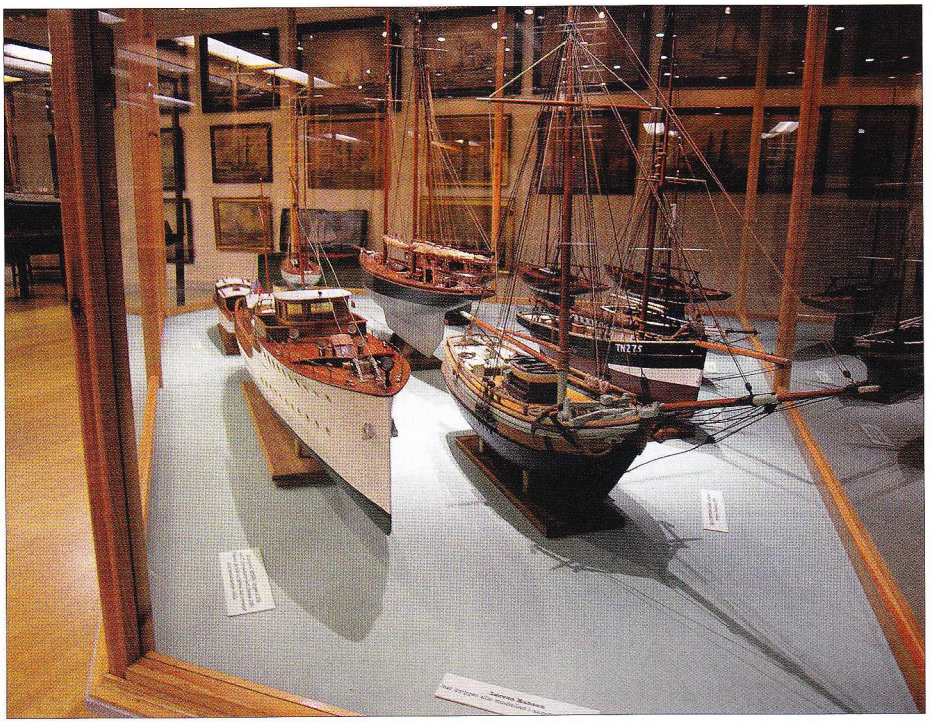
På 1950-talet byggdes 20 kustfarttyg vid H.C. Christensens varv. Båttypen kom att kallas Carolinere, efter det första i serien, **Caroline**. Deras dödvikt var 240 ton, och längden var 33,5 meter. En båt av denna typ, **Samka**, finns bevarad och i gott skick i Marstal.

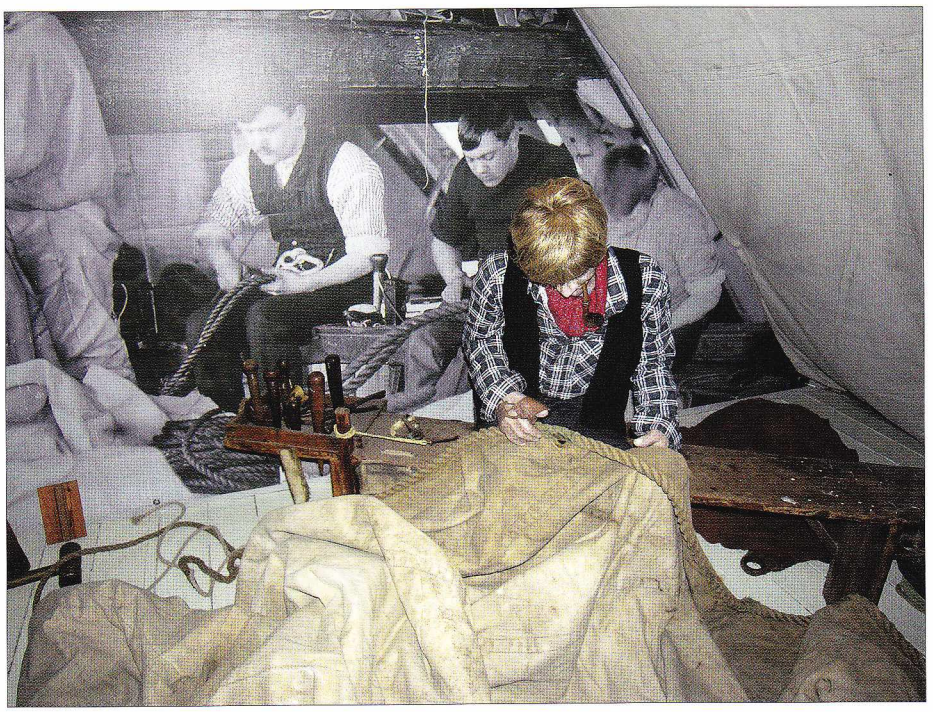
En annan båttyp som kom att byggas i stort antal var **Mercantic.** Hon levererades till rederiet Mercandia 1964, och blev deras första båt. Totalt byggdes 23 båtar av denna typ. De hade en dödvikt på 640 ton, och hon fick sju systrar som hade Marstal som hemmahamn.

Carl Rasmussen och Carsten Jensen

I den norra delen av huset finns en nyare tillbyggnad där tavlor av den kände marstalkonstnären Carl Rasmussen är utställda. Carl Rasmussen föddes i Ærøskøbing 1841, och därifrån flyttade till Köpenhamn, där han utbildade sig till konstnär efter att ha arbetat som bodbiträde. Han reste till Grönland i sin ungdom och där målade han en rad tavlor som verkade exotiska för samtiden, och som blev mycket omtyckta. Han medverkade framgångsrikt på flera utställningar i Köpenhamn. Han bosatte sig senare i Marstal, där han skaffade familj och lät bygga ett hus som innehöll en ateljé. Han gjorde flera tavlor från Marstal, och fick dessutom göra altartavlan i Marstals kyrka, med lokala innevånare som modeller. I kyrkan finns också flera votivskepp, men när jag skulle besöka den var den tråkigt nog låst. Åren 1892–1893 gjorde han en andra resa till Grönland med briggen **Peru**. På hemvägen från Grönland omkom Rasmussen. Rasmussens liv har skildrats av Karsten Jensen i romanen *Sista resan*. Museet äger flera av Rasmussens målningar, och de finns samlade på två våningar i norra delen av museets byggnad nr 1. Det är intressant att jämföra Rasmussens idylliska målningar från Danmark med dem

Galjonsfigurer skall ju finnas på ett sjöfartsmuseum. Denna donna finns i detta.





som man målade på Grönland.

Carsten Jensen som har skrivit boken om Carl Rassmusen har också skildrat Marstals historia i romanen *Vi de drunknade* som löper över en lång tidsperiod, och som skildrar hur sjömän från Marstal upplevde livet till sjöss. Boken blev en stor framgång, främst i Skandinavien och Tyskland. Tillsammans med Karsten Hermansen har han skrivit boken *Vi sejlede bara: Virkeligheden bag Vi de drunknede*. Boken utkom på museets eget förlag, och intäkterna går helt och hållet till museet. I den boken avslöjas både fakta och skrönor som ligger till grund för romanen.

Byggnad 2

I byggnad två finns olika utställningar: kuriosa som sjömännen tagit hem från sina resor, flaskskepp tillverkade av Mads Boye, och två inredda skansar. På bottenvåningen finns styrhytt, befälhavarhytt och manskapshytt från carolineren **Dora** som byggdes på H.C. Christensens Staalskibsværft i Marstal 1954. I synnerhet är upplevelsen att vara i styrhytten synnerligen realistisk eftersom olika effekter lurar ens sinnen. Genom att utsikten från bryggan sätts i rörelse tycker man att man själv befinner sig ute på havet ombord på **Dora**. Dessutom finns olika navigationshjälpmedel, och översikter av färjetrafiken i denna byggnad. Kabyssen från **Bonavista** som håller på att restaureras i Marstal finns också här.

Byggnad 3

Byggnad 3 var tidigare en lagerlokal som hörde till skeppshandeln. I källarplanet finns bland annat en utställning med motorer av märket Marstal, och även några exemplar av den klassiska engelska utombordaren Sea Gull. I bottenplanet finns en stor utställning av otroligt fina fartygsmodeller skapade av Lorens Hansen. De är byggda som originalen, alltså bordläggning på spant. På väggarna finns teckningar och målningar av H.A. Hansen. På översta våningen finns repslageri och en segelsömmare (docka) sitter i en hörna i "full" aktion med att sy segel.

Överst: En av Carl Rasmussens målningar från Grönland. Foto Marstals Søfartsmuseum.

Mittbilden: Ett urval av Lorens Hansens välgjorda modeller som finns i Byggnad 3.

Nederst: Här sitter en ovanligt stationär segelsömmare och knåpar.

*Carolineren **Samka** i Marstals hamn.*

*Varvsskylten från **Samka**.*

Museets verksamhet

Museet får ett visst stöd från kommun och stat, därtill kommer entréavgifter och årsavgifter, men fram för allt har olika fonder lämnat frikostiga bidrag till verksamheten. Förutom själva museet finns det också en administrationsbyggnad mitt över gatan. Det gamla tullhuset tvärs över Havnegade gatan har också förvärvats och där finns nu museets arkiv. Nyligen har en lokal helt nära tullhuset inköpts, och där sker renoveringen av museets mindre båtar. Museet har också utgivning av böcker, och inte minst årsboken erbjuder intressant läsning, och som årsmedlem får man också årsboken. Årsboken har under åren blivit allt tjockare, och har fått ett allt mer varierat innehåll, men de flesta artiklarna behandlar självfallet sjöfarten i Marstal. Som ett exempel från innehållet i den senaste kan nämnas en artikel om färjan **Vemmenæs** som byggdes på H.C. Christensens varv 1931. Hon inköptes till Sverige 1963 och kom att sättas i trafik mellan Fiskebäckskil och Lysekil. På senare år har hon haft Stockholm som hemort och där fungerar hon fortfarande som färja.

I byggnad 1 finns museishopen med ett intressant sortiment av sjöfartslitteratur.

***Bonavista** under arbetet. Nu har man hunnit längre. Foto Marstals Søfartsmuseum.*

Museet brukar ge ut 2–3 egenproducerade titlar per år, så det har blivit en del under årens lopp.

Museet är också involverad i renoveringen av **Bonavista**, och dessutom i verksamheten när det gäller carolineren **Samka**.

Carolineren Samka

Samka som tillhör den båttyp som kallas carolinere, byggdes som nummer 15 i serien, och hon har en Alpha diesel på 233 hk av typ 404-24VO, och längden är 33,5 m. **Samka** gick i fraktfart till 1997, och redas numera av *Museumforeningen till bevarelse af m/s Samka*. Efter hand skall hon återfå sitt ursprungliga utseende: hittills har hon fått tillbaka sin aktermast, och vinschar och bommar står på önskelistan. För att få ekonomin att gå ihop ordnar man charterturer, och lastrummet är inrett så att det kan utnyttjas för olika sociala verksamheter.

Samka drivs av en separat förening, men man har ett bra samarbete med Sjöfartsmuseet i Marstal.

Skonaren Bonavista

Bonavista finns i en speciell tillfällig byggnad nere vid vattnet på ett ställe som kallas Eriksens Plads. **Bonavista** håller på att renoveras sedan 2008, och den är snart klar. På pingstdagen i år skall **Bonavista** sjösättas, och då är stora maritima festligheter planerade. Arbetet med att inreda, rigga och utrusta **Bonavista** fortsätter efter sjösättningen.

Bonavista byggdes i Marstal på Ludvig Jensens skeppsvarv 1914. På den tiden fanns det 261 fraktfartyg och 132 fiskebåtar i Marstal. **Bonavista** byggdes för New Foundlandstraden, och den sista resan på den traden avslutades 1926. Därefter fick hon hjälpmotor och sysselsattes med östersjötrafik. På 1950-talet fick hon styrhytt och större lastlucka. I samband med detta arbete kom kabyssen att flyttas till Sjöfartsmuseet i Marstal. I början av 1970-talets återriggades hon till skonert och fick Rungsted till hemmahamn. Där kom hon att fungera som charterfartyg,

2000 stoppades en försäljning till utlan-

det och hon övertogs av Nationalmuseet och restaureringen av henne inleddes vid Ebbes båtbyggeri 2008. Sjöfartsmuseet är givetvis också engagerat i renoveringen av **Bonavista**. Under arbetet med att återställa henne i ursprungligt skick har 4–6 man varit sysselsatta.

När **Bonavista** är helt färdig planeras att göra en resa till New Foundland, och vidare till Portugal som en ambassadör för det maritima kulturarvet.

En överraskning på hemvägen

När färjan anlänt till Svendborg, och jag skulle gå till station, tog jag en liten omväg. Och vad såg jag där? En gammal bekant, nämligen forskningsfartyget **Arne Tiselius**, som tidigare var stationerad vid den marinbiologiska stationen i Kristineberg, och som jag varit ute med en hel del. Det var sannerligen en överraskning! Jag visste ju att hon sålts till Danmark för några år sedan, men jag hade inte väntat mig att få återse henne.

Övre bilden: *För arbetet med* ***Bonavista*** *har en tillfällig byggnad rests.*

Mittbilden: *Färjan* ***Marstal*** *som går mellan Rudkøbing och Marstal.*

Nederst: *Forskningsfartyget* ***Arne Tiselius*** *har fortfarande kvar sitt namn. Här syns hon i Svendborgs hamn.*

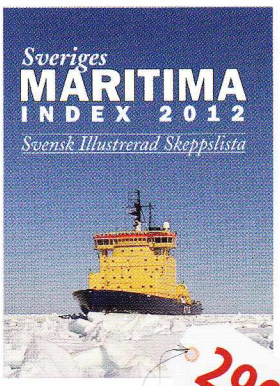
Här finns det en viss risk att gå på en äkta dansk mina!

Jubileums-erbjudande!

Säljs på jubileumsdagen!

Ett unikt urval av Breakwaters sortiment säljs på Länspumpens 40-årsjubileum 8 september i Göteborg.

Jubileumspaket!
300 kr
Kassen innehåller 5 titlar

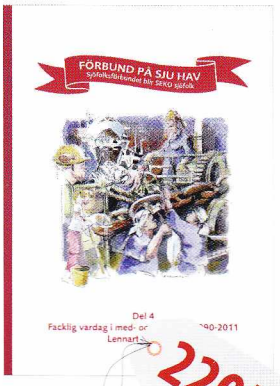


290 kr

SVERIGES MARITIMA INDEX 2012

I årets utgåva av Svensk Illustrerad Skeppslista kan du läsa om två av sjöfartens mest intressanta organisationer: *Sjöfartsverkets Isbrytaravdelning* och *Svenska Sjöräddningssällskapet*.

100 kr vid köp av kassen!



220 kr

FÖRBUND PÅ SJU HAV, del 4

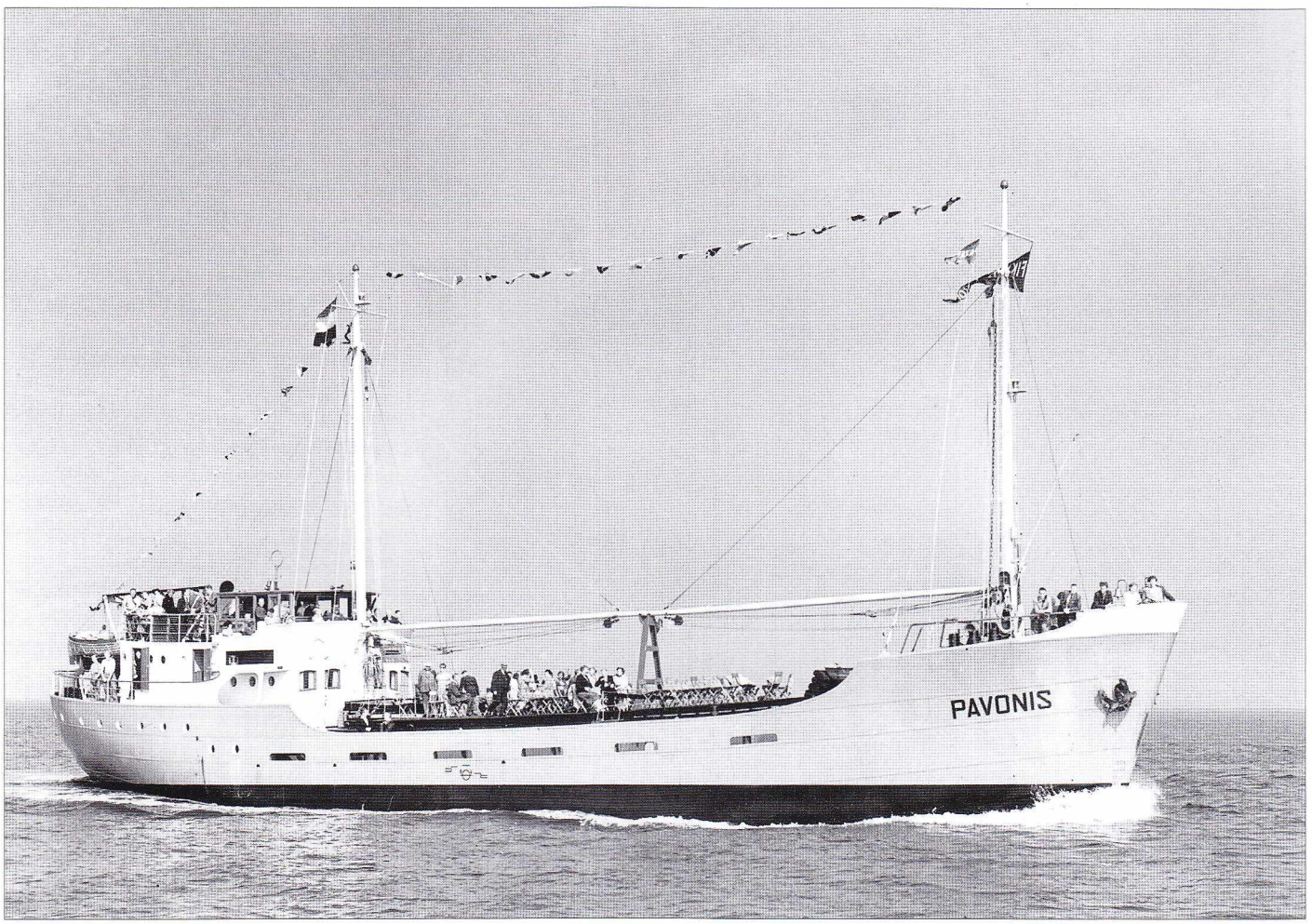
En skildring av sjöfolkets fackliga kamp från början av 1990-talet fram till 2011. År med både uppgång och nedgång för svensk sjöfart. En ny sjöfartspolitik sjösattes och det s k TAP-avtalet för tillfälligt anställd personal infördes.

Välkommen med din beställning!

Beställ via vår hemsida, plusgiro 192366-3 eller bankgiro 463-8417.
Frakt tillkommer med 50 kr inom Sverige eller 125 kr inom Europa per beställning. Kontakta förlaget för företagsköp och större inköp.
Se hela Breakwaters sortiment på www.breakwater.se

Breakwater Publishing AB | 031-722 74 80 | order@breakwater.se

BREAKWATER PUBLISHING



***Pavonis** på leveransprovtur från varvet i Foxhol den 12 september 1951.*

Ett märkesfartyg lämnar Sverige

Krister Bång

Det lilla kustfartyg **Pavona** har ilat kring de svenska kusterna sedan 1960 och har setts och beundrats av många shiplovers. Ända sedan 1977 har hon haft samma ägare, Lennart Martinsson och Göran Svensson. Göran har haft det längre än så.

Fartyget befraktades av Bröderna Höglund i Kalmar. Befraktningsavdelningen såldes 2008 till LS Sjö Ab som 2010 dessvärre gick i konkurs. I praktiken var det då slutseglat för **Pavona** i fraktfart. Hon avgick från Vejle i Danmark den 14 juli 2010 och hämtade en styrhytt i Grenå som forslades till Skärhamn. Den 20 juli kom hon till sin hemmahamn, Kungshamn, och lades upp i väntan på försäljning.

De båda ägarna, Lennart och Göran, var då båda 75 år gamla. Livet ombord på **Pavona** hade blivit deras livsstil. De kunde inte tänka sig att gå i land när de blev pensionärer utan fortsatte oavbrutet. **Pavona** var igång hela tiden utom kanske några veckor mitt i sommaren och runt jul. Något avlösningssystem fanns inte utan de båda ägarna var med hela tiden.

Men det var inte lätt att få det lilla kustfartyget sålt. Marknaden för den sortens fartyg var nästan obefintlig. Hoppet stod till en norrman, som visat ett visst intresse, och en holländare, men ingen av dem kom till skott.

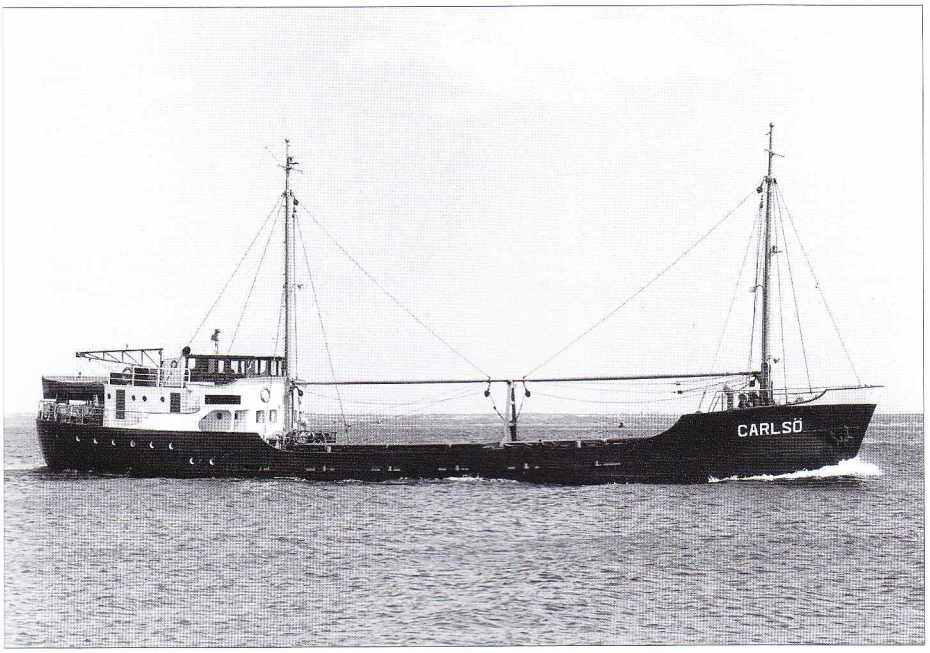
Sveriges Radio sände ett program om **Pavona** i december 2011 och då meddelade ägarna att skroten i Grenå väntade. Men fartyget var en kär gammal vän och en sådan behandlar man med vördnad.

– Det är som att skicka en nära släkting till avrättning, tyckte Lennart Martinsson. Så man försökte härda ut i det längsta.

Och uthålligheten fick sin belöning. Den 9 februari 2012 skrevs ett köpeavtal med Karen Hartmann Bakker i Urk, Holland som köpte fartyget för ett ej offentligtgjort pris. Några dagar senare lämnade **Pavona** Kungshamn för att via Kielkanalen gå till Holland. Den 3 mars klockan 16.45 förtöjdes fartyget i Harlingen och den 5 mars hade hon kommit till Urk vid IJsselmeer där hon skall bli museifartyg. Envar som kommer dit skickar en hälsning till Länspumpen!

Denna lilla coaster på 299 brutto och med en dödvikt av 370 ton byggdes 1951 vid det holländska varvet N.V. Scheepsbouwbedrijf v/h Th.J. Fikkers i Foxol för Rederij ms Pavonis bakom vilket de båda ägarna Roelf Salomons och Tonnis Wildeman dolde sig. Namnet, **Pavonis**, hade man hämtat från en stjärna. Leveransen ägde rum den 12 september 1951. Befraktningen sköttes av kända E. Wagenborg›s Scheepvaart- & Expeditiekantoor N.V. i Delfzijl. **Pavonis** fick hemort i Groningen.

År 1959 beställde det holländska rederiet ett nytt fartyg och **Pavonis** blev till salu. I



Under tolv år hörde fartyget hemma på Mollösund med namnet **Carlsö**. *Foto Tomas Johannesson.*

Sverige rådde en febril verksamhet med att byta ut alla gamla träfartyg mot moderna coasters och många sådana fartyg såldes till Sverige då.

Den 12 december 1959 såldes fartyget för 310 000 holländska gulden till ett partrederi i Göteborg med Arne Gustavsson som ägare till 2/3 och Oskar Johansson som ägare till 1/3. Dessa båda herrar bodde i Fiskebäck. För att göra en så liten namnförändring som möjligt döpte man om fartyget till **Pavona** och man kom igång under februari 1960.

Efter drygt ett år såldes fartyget vidare. I mars 1961 lade kusinerna Thure och Evert Claesson från Mollösund upp 480 000 kronor och fartyget blev deras. För kusinerna var detta en stor förbättring. Man hade då just sin loggert **Carlsö** byggd redan 1916 i Vlaardingen och lastande endast 160 ton till Danmark. Även **Pavona** fick nu ärva namnet **Carlsö**. Hon sysselsattes sedan i svensk kustfart och i trafik på Östersjön.

Efter tolv år på Orust såldes **Carlsö** i mars 1973 till Degerhamn på Öland. Det var familjen Johansson därstädes med John, fader, sonen Jonny samt dottern Ragna Snöberg som tog hand om fartyget. Priset hade nu halverats till 240 000 kronor. Hon återtog nu namnet **Pavona** vilket namn hon alltsedan dess fått behålla.

Redan i januari 1976 såldes fartyget vidare till Gösta och Göran Svensson i Vadstena. Även för dessa östgötar var det ett lyft eftersom man tidigare drivit lilla **Tuna** på 195 ton byggd redan 1914. Gösta Svensson fick tyvärr inte så lång glädje av sitt nyförvärv för han avled i cancer i Kalmar i december samma år.

Göran Svensson behöll sin hälft i fartyget och Per Ivar Pettersson i Ellös övertog Gösta Svenssons hälft i maj 1977. Hemorten ändrades samtidigt till Ellös.

Redan i februari 1978 köpte Lennart Martinsson Per Ivars hälft och Lennart och Göran har sedan dess drivit fartyget fram till nu. Vi får hoppas att fartyget får en lika pietetsfull behandling i Holland som museifartyg som det haft i Sverige.

Pavona *fotograferad i augusti 1996 av Rickard Sahlsten.*

***Poseidon** i tjänst för Neptunbolaget på väg att assistera Rexbolagets **Lindö**. I bakgrunden Rautas för ankar. Foto Olle Gustafsson.*

Timmerbogseraren Granö

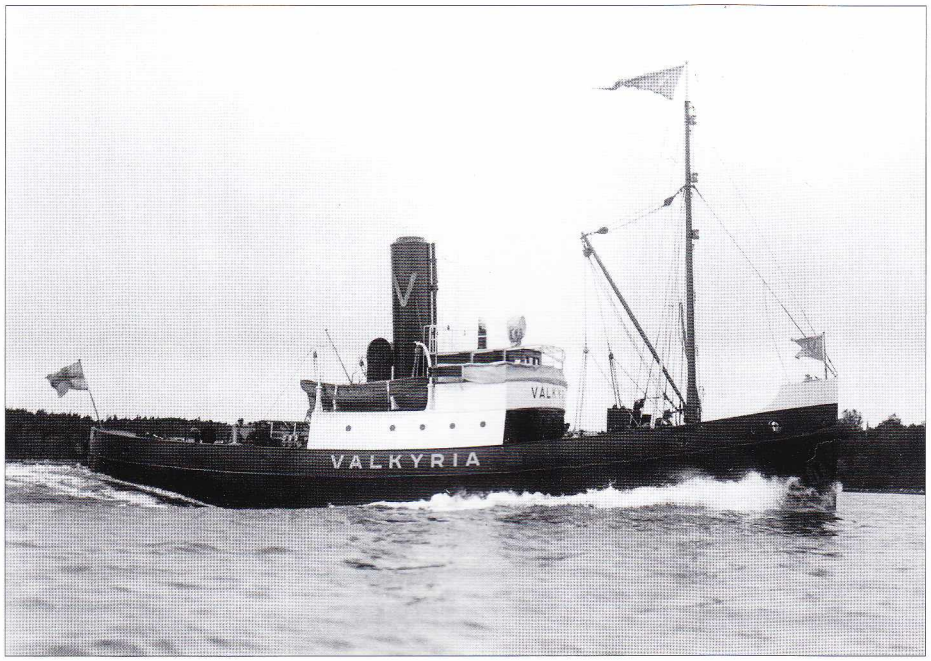
Olle Gustafsson

För många år sedan kom jag i kontakt med en enkel loggbok från timmerbogseraren **Granö**, ett vanligt A4 block med spiralrygg. Det var en intressant läsning, men då tyckte jag inte att den skulle lämpa sig att publicera. Jag har nu, många år senare, kommit på andra tankar och valt att presentera två resor med timmersläp men också lite om vad en sådan bogserbåt kunde få för andra uppgifter.

Under dessa resor hände ingenting spännande. Det var säkert helt vanliga resor sett med besättningens ögon. Inga våldsamma stormar, inga allvarliga olyckor men för oss betraktare idag nog så dramatiskt.

Idag är denna näring, bogsering av timmer buntat och hopsamlat i flottar, historia och dess män, kvinnor och fartyg snart bortglömda. Jag hoppas att med dessa rader hjälpa till med att spara lite av detta till eftervärlden. För den som vill veta mer finns några böcker och en fin film som SVT spelade in ett av de sista åren av denna epok.

***Valkyria** sjösätts vid Finnboda Varv i Stockholm 1930. Beställare var Rederi Ab Victoria i Luleå.*



Förmodligen en bild från leveransturen. ***Valkyria*** *var kraftigt byggd med tanke på isbrytning. Foto ur Krister Bångs arkiv.*

Bogserångaren Granö

Innan jag presenterar ett par resor ur **Granös** loggbok vill jag presentera bogserbåten. Hon blev för att vara bogserbåt inte så gammal. Bara 54 år. Fartyget byggdes på Finnboda varv 1930 och anmäldes den 3 oktober 1930 till registrering av Rederi Ab Victoria i Luleå. Aktieägare var huvudsakligen Neptunbolaget och familjen Brodin, som för övrigt också var storägare i Neptunbolaget. Första befälhavare var Victor August Jacobi, Luleå. Fartygets namn var **Valkyria**.

I augusti 1945 köps hela bolaget av Neptunbolaget, inklusive de tre ångarna **Valkyria**, **Victoria** och **Ingrid**. De tre fartygen var då värderade till 600 000 kronor. Året efter döpte man om **Valkyria** till **Poseidon**.

Enligt köpebrev 15 mars 1965 sålde Neptunbolaget **Poseidon** till Bröderna Wibergs rederi i Husum för 250 000 kronor. Fartyget döptes om till **Granö**. År 1969 bestod rederiets flotta av bogserångarna **Balder**, **Aggö**, **Stjärnö**, **Granö** samt motorbogseraren **Kronö**. Olle Renck nämnde i sin rapportering november – december 1982 att **Granö** sålts till Arne Avelin Bogserbåts Ab i Stockholm. Avelin sålde i sin tur **Granö** 1984 till Nater Ltd Oy i Nådendal där fartyget blev upphugget samma år.

Fartygets ångpanna

I Det Norske Veritas register 1940 kan man läsa följande om **Valkyria**: Maskineri 1 st. trippelångmaskin tillverkad 1930 av Oskarshamns mek. Verkstad Ab med en panna tillverkad 1924 av Helsingörs Jernskibs- og Maskinbyggeri insatt 1930.

I ett senare nummer av registret (1984): Ny panna tillverkad av Ab Lindholmens Varv i Göteborg 1943.

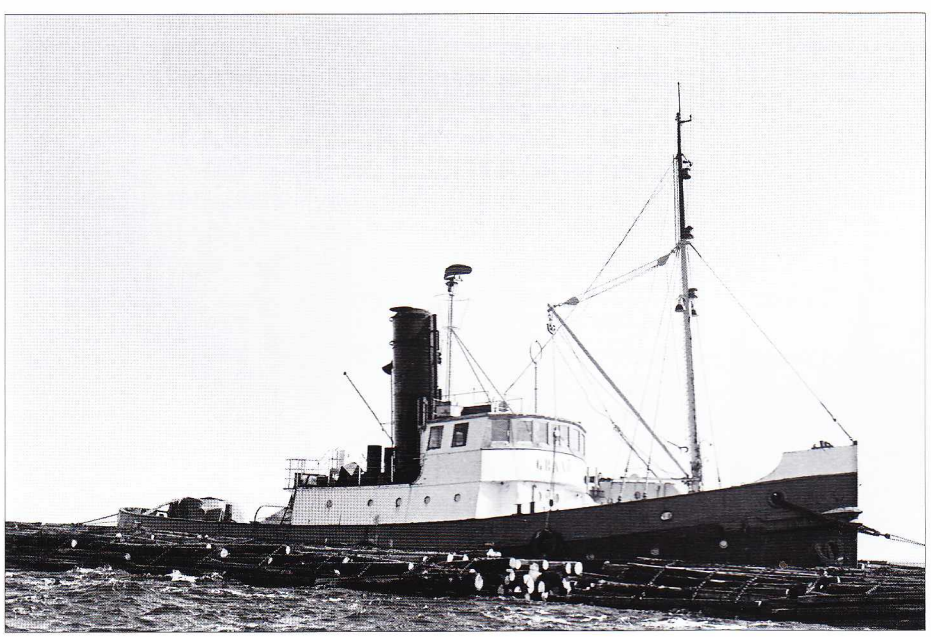
Om den första pannan kan man fundera. Självklart kan det vara så att Helsingörs varv byggde pannor på spekulation, men jag tror inte på den teorin.

Sveabolagets ångare **Munin**, levererad 1924 från Helsingörs varv, havererade i februari 1926 utanför Huvudskär och blev totalförlust. Delar av lasten bärgades och vraket såldes i befintligt skick till Neptunbolaget för 7 500 kronor. Inget nämns speciellt om panna eller maskineri. Här är plats för spekulationer. Kan det vara **Munins** panna som bärgats av Neptunbolaget och med endast ett par år på nacken kanske kunde passa att sätta in i nybygget. Jag tror mer på denna teori.

Av Malte Eriksson i Hallstahammar har jag fått höra att en maskinist i Köping, nu avliden, som seglade i **Valkyria**/**Poseidon** uppe i Luleå klagade över den dåliga pannan. Alltid problem med läckor. Kan alltså ha varit den första pannan samt också orsaken till att man bytte ut originalpannan efter endast 13 år. Låt vara att pannan var några år äldre än fartyget i övrigt. Nästa fråga blir, var någonstans skedda pannbytet? Jag kan inte tro att man körde båten runt hela kusten under brinnande krig för att installera pannan på Lindholmen. Troligen skedde bytet på något varv i Stockholmstrakten eller i Norrland. Här finns plats för vidare forskning.

Jag slutar utdraget ur loggboken vid ankomsten till Husum den 6 juli 1970. Nästa sida är ofullständig. Det framgår inte klart om resan fortsatte till- eller om det är början på en ny resa från Holmsund. Vissa svårtydda förkortningar förekommer också på denna sida. Nästa resa, nummer tre för året, går från Husum till Yxpila och tillbaka till Husum.

Tittar man på de resor som finns med i denna loggbok så går de flesta till norrländska platser men det finns några resor till Finland och en del till Mellansverige. Hamnar som anlöps i Mellansverige är bl a Öregrund, Hallstavik och Nynäshamn. Landsort nämns. Sannolikt har man hämtat timmer i Asköfjärden. Fifång nämns på ett par ställen. Det är alltså ett ganska stort område som denna förhållandevis lilla bogserbåt arbetar inom.



Granö *användes flitigt för timmerbogseringar längs norrlandskusten. Foto Lars Brolin.*

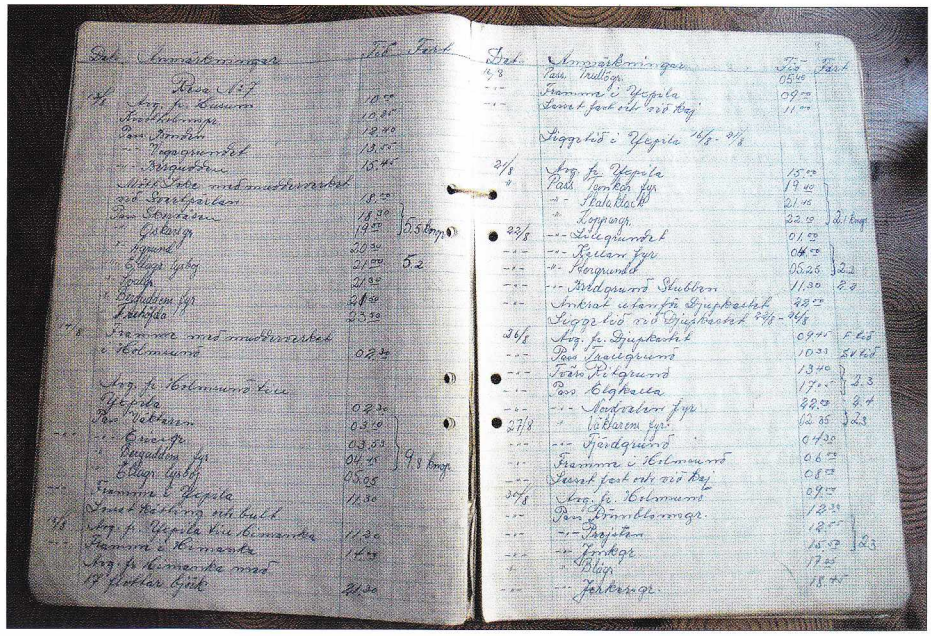
Slutord

När jag läser i denna enkla loggbok kan jag inte låta bli att notera att dessa skeppare, som förutom folkskola antagligen inte har någon annan skolutbildning än skepparexamen eller möjligen styrmansexamen från någon av navigationsskolorna, skriver prydligt och lättläst, stavningen är

det inget fel på och det kortfattade språket är grammatikaliskt korrekt. All heder åt dåtidens folkskollärare och lärarinnor!

Slutligen vill jag först och främst tacka Thomas Lundvall i Eskilstuna som lånat ut loggboken, Erik Hag som hjälpt mig med **Granös** historia, Bengt Westin som skaffat fram foton och så Malte Eriksson Hallstahammar som jag har kunnat prata ångpanna med.

Jag vill slutligen tillägga att är någon plats, något grund eller någon fyr felstavad eller felaktigt benämnd beror detta helt och hållet på mig. Jag har tyvärr inte haft tillgång till de sjökort som krävs för att följa **Granö** på hennes resor.



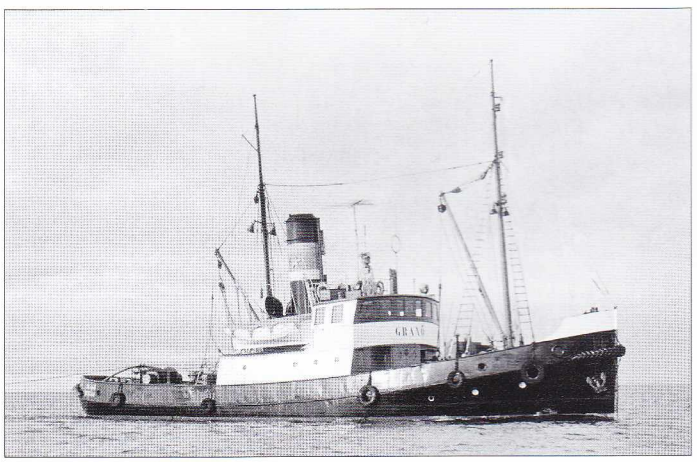
Loggboken var välskriven. Foto Olle Gustafsson.

Utdrag ur s/s Granös loggbok 1969 och 1970

Resa No 12

Dat	Anmärkningar	Tid	Fart
22/11	Avg. fr. Husum till Öregrund för hjälpbogsering med Stjärnö .		
	Pass Högbonden	1650	
	Pass Härnöklubb	1845	
	Pass Brämö kalv	2110	
	Pass Grans fyr	2215	10 knop
	Pass Bålsö fyr	2355	
23/11	Pass Agö fyr	0100	
	Pass Hällgr. Avst. 2,2´	0230	
	Pass Storjungfrun avst. 4,5´	0300	
	Pass Björns fyr	0615	
	Pass Engelska gr.	0745	
	Djurstens fyr		
	Anl. Till Öregrund	1000	
	Liggtid i Öregrund 23/11 – 27/11		
27/11	Avg. fr. Öregrund	0900	
	Avg. fr. Strand lagbogs. Med Stjärnö	1000	
	Pass Dummelgr.	1050	
	Pass Djurstens fyr	1135	
	Pass Grepens gr.	1400	
	N Östergr.	1500	
	Måste gå in till Sladahamn för tilltagande		
	S – SO. Ankrat	1830	
28/11	Avg. fr. Sladan	0800	
	Fyren tvärs	0900	
	Pass Järngr.	1110	2,6 knop
	Pass Björns fyr	1145	
	Pass Flatbotten	1645	2,54 knop
	In till Granskär för tilltagande nordliga		
	Vindar. Ankrat	2030	
29/11	Lagt in lasset i Granskär. Gått in till Gävle Hamn. Liggtid i Gävle 29/11 – 1/12		
1/12	Lagt fast lasset i Granskär för vintern.		
	Avg. fr. Granskär till Husum	1130	
	Pass Purruts gr.	1210	
	Pass Storjungfruns fyr	1415	
	Pass Hällgr. Fyr	1455	
	Pass Agö	1625	
	In till Hudiksvall för order		
	Anlänt till kaj i Hudiksvall	1820	
5/12	Gått upp isränna Hudiksvall till Gackerö	1300	
	Isbrytning i Iggesund	1800	
7/12	Isbrytning och ass. av Brittish Seafarer	0530-1030	
	Isbrytning ut till Enbärsskär för tankbåt		
	Ventspils	0530-0900	
	Brittish Seafarer ut fr. kaj. Isbrytning till		
	Lingaröfjärd	1030-1230	
8/12	Isbrytning för Ventspils till Lingaröfjärd	0600-0830	
	Avg. till Iggesund passlinje	0830	
	Anl. Iggesund	0930	
	Isbrytning i Iggesunds hamn för m/s Aida	1430-1530	
9/12	Isbrytning i hamnen och ut till Bondögr		
	För m/s Neva	0700-0830	
	Hamntjänst i Hudiksvall och Iggesund		
9/12	Avg. f. Iggesund	1430-1500	
	Isbrytning fr. linje till Oljehamnen i Hud-		
	riksvall för tankbåten Nordica	1500-1630	
	Isbrytning i rännan söder Kasten och		
	vid industri kaj	1630-1730	
10/12	Isbrytning i Hudiksvalls hamn	0830-0900	
	Bunkring av vatten	0900-1000	
	Avg. till Iggesund, linje kl. 1100	1000-1100	
	Isbrytning i Iggesund för Neva och Aida	1100-1230	
	Avg. fr. Iggesund, linje 1300	1230-1300	
	Anl. Till Hudiksvall	1400	
	Efter ankomsten till Hudiksvall kvarligger Granö här till i början på februari 1970 då hon med ny skeppare (Annan handstil i loggboken) avgår till Stocka.		
7/2 1970			
Avg kaj Stocka		0900	
Pass. Bålsö fyr		1010	
Pass. Agö fyr		1110	10,7 Knop
Pass. Hällgrunds fyr		1240	
Pass. Storjungfruns fyr		1325	
Anl. Skutskär Kajplats		1730	
Resa Skutskär – Lunde – Iggesund			
7/2	Pass. Eggegrunds fyr	1925	
8/2	Pass. Agö fyr avst. 3´	1015	
	Pass. Bålsö fyr	0450	6,9 Knop
	Pass. Grans fyr	0750	6,0 Knop
	Pass. Brämö fyr avst. 2´	1015	

	Pass, Åstholms udde fyr 4,7´	1200	
	Pass. Sannasundets fyr	1730	
9/2	Ank. Lunde varv. Förtöjt Stjärnö	1030	
	Avg. till Härnösand, ank.	0300	
	Avg. Härnösand	1400	
	Måste vända på grund av issvårigheter	1530	
	Anlänt Härnösand	1600	
10/2	Avg, kaj Härnösand	0300	
	Pass. Härnöklubb fyr	1040	
	Pass. Skarpuddens fyr	1135	
	Pass. Brämö fyr	1300	
	Pass. Grans fyr	1510	
	Pass. Bålsö fyr	1800	
11/2	Ank. Iggesund	0800	
	Av ofullständiga uppgifter i loggboken verkar det som om hon har avgått Iggesund dagen efter, alltså den 12/2 destinerad till Hudiksvall. Nästa resa börjar på våren i Hudiksvall den 23/5 1970 med resa till Hargshamn.		
Resa nr. 2 1970			
	Resan börjar i Gustavsvik där man dockat.		
22/6	Skiftat skeppare Nils Berggren till AnnaGunnar Hörning till Granö, ny mässkalle Tommy Sjölund		
Lastat 210 14 m/m surr			
Lastat 90 16 m/m drag			
Lastat 1000 Bult			
Avg. till Yxpila		1930	
	N Långgrogrundet	2125	
	Bonden	2235	
23/6	Pass Nordvalens fyr	0050	
	Lots vid Tankar	0730	
	Ank. Yxpila	0840	
	Lossat kätting och bult. Släpet klart för bogsering		
24/6	Avgått för utbogsering	2230	
	Bojen fastnat i släpet försöker att dra loss den, det är för grunt. Vi hugger botten flera gånger och fastnar.		
	Börjar dra igen	2400	
25/6	Bojen loss från släpet	0100	
	Pass Piren	0140	
	Pass Repskär övre	0320	1,92 knop
	Pass Tankar fyr	0535	
	Pass Kallberg	0935	
	Pass Lillgr	1045	
	Pass Kallans fyr	1400	2 knop
	Pass Storgrundet	1530	
	Pass Hällgrund	1740	
	Pass Stubbens fyr	2200	2 knop
26/6	Hivat in bogserwiren till ca 30 m	0545	
	Ankrat vid Djupkastet	0900	
27/6	Bra rapport ringt metrologen på väderlekstjänst som lovade väl 2 – 5 m/sek i ett dygn.	1300	
	Hivat ankar avg	1400	
Lots ombord		1500	
Räf grund i w 48° a = 0,9´		1855	
28/6	Pass Nordvalens fyr	0440	
	Maskinist J Adén klämt sönder två fingertoppar på höger hand.	0600	
	Tullkryssaren hämtat Adén för transport till lasarettet i Umeå	0800	
	Pass Väktarens fyr	0915	
	Maskinist K. G. Eriksson kommit ombord vid Bredskär.	1030	
	Halv fart i väntan på papperet		
	Förtöjt släpet vid Holmen		
	Väl vid kaj	1440	
2976	Maskinist Lennart Pettersson kommit ombord		
	Däcksman Bertil Hörmark lämnat båten natten 29-30/6		
3076	Avgått med släpet	1130	
	Pass Rönnbloms gr	1505	2 knop
	Pass Svarten	1630	
	Pass Jonk gr	1905	
	Grundkänning på andra linjen i Kvisslafarleden	2130	
1/7	Pass Svarthällan	0010	
	Vände för tilltagande SSO vind	0030	
	Pass Jerkers grund	0230	
	Ankrat nord Hällsma 0,3´	0330	
	Hivat ankare Avg	1800	
	Däcksman Kennet Näslund sagt upp avtalet		
	Vänt på Örefjärden dåliga utsikter	2000	
	Förtöjt släpet väl vid kaj i Norrbyskär	2330	
2/7	Avg med släpet	0830	
	Pass Norrbyskär	2330	
	Pass Svarthällan	1210	
	Pass Grissel gr	1045	
	Pass Perssons gr	1355	
	Pass Storbådans fyr	1520	
	Vänt på grund av tilltagande SW	1815	
	Förtöjt släpet i Blågrundet. Väl	2310	
6/7	Avg med släpet	0830	
	Bottenkänning igen		
	Kopplat ihop med Frans Mikael och Sandvik		
	Förtöjt i Fanbyviken	1900	
	Dragit loss 5 sulfitramar som sitter på botten	2045	
	Avgått till Husum	2100	
	Ank Husum	2130	



Bröderna Wibergs Rederi köpte båten 15 mars 1965 och gav den namnet ***Granö****. Här bogserar hon ett timmersläp. Foto Lars Brolin.*

Granö *då hon ägdes av Arne Avelin Bogserbåts Ab i Stockholm. Bogseraren såldes till Finland 1984 där hon skrotades samma år. Foto Jan Häggström.*

Nya ståltrålaren ***Lövön*** *levererades den 16 mars 2012 från Tjörnvarvet Ab. Här under gång utanför Klädesholmen. Foto Tjörnvarvet Ab.*

Nya GG 778 Lövön levererad

Lennart Bornmalm

Fredagen den 16 mars 2012 levererades en ny ståltrålare från Tjörnvarvet Ab till partrederiet för Lövön. Det är fiskelagets femte nybygge sedan 1959. Dock är det yngre generation Arvidsson som äger och driver trålaren **Lövön** idag. Den första var en trätrålare och sedan 1988 har Tjörnvarvet byggt fyra ståltrålare för fiskelaget.

GG778 **Lövön** är den första nybyggda ståltrålaren av större typ som levereras till den svenska fiskeflottan på 11 år. Jämfört med våra grannländer i väster är det långt mellan nybyggda fiskebåtsleveranser i Sverige numera. I slutet av 1990-talet beställdes det några nybyggen men under det första årtiondet efter sekelskiftet har det varit en kraftig reducering av antalet fiskefartyg och inga nybeställningar. Därför var det särskilt festligt när Tjörnvarvets ägare Mats Arvidsson och Börje Karlsson bjöd till invigning och visning av nya ståltrålaren **Lövön** denna gråkulna marsfredag. **Lövön** låg vid varvets utrustningskaj med stor flaggning

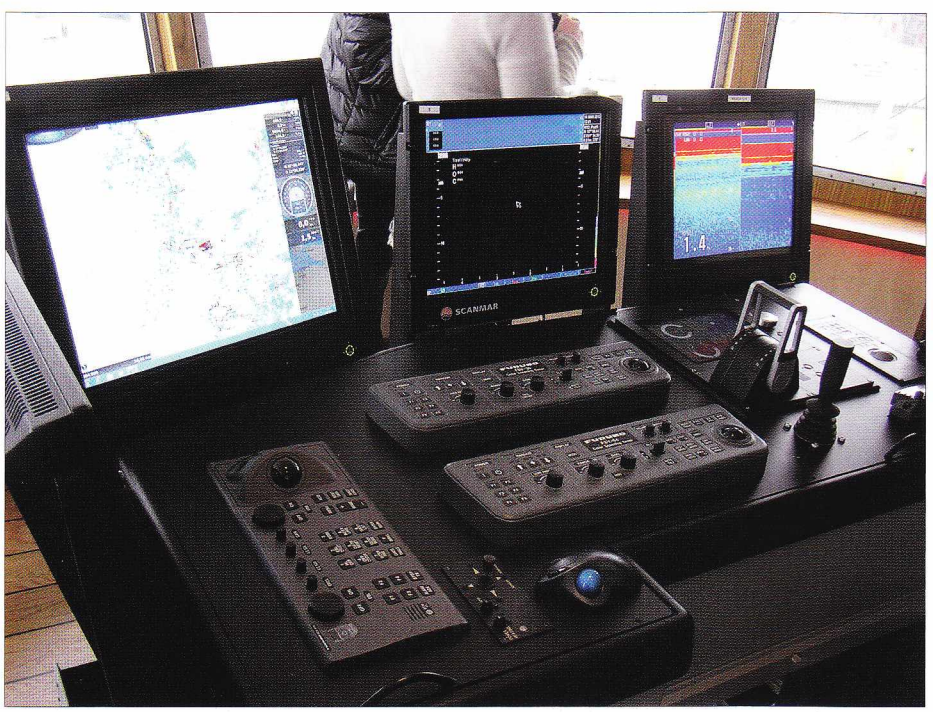
En av många besökare som kom och gratulerade ägarna till det nya fiskefartyget var Sven-Olof Kristensson, grundare och ägare av Tärntanks Rederi Ab på Donsö. Här ombord på ***Lövön*** *tillsammans med Mats Arvidsson. Foto Krister Bång.*

Interiörbild från ***Lövöns*** *stilfulla salong. I soffan sitter fartygets konstruktör civilingenjör Jan-Erik Abrahamsson. Foto Krister Bång.*

och gästerna kom även långväga ifrån för att beskåda den nya trålaren.

Tillika med de tidigare ståltrålarna för partrederiet hade fartyget konstruerats av JEA Marine Consulting (Jan-Erik Abrahamsson) i Rönnäng. Det är en helt ny typ av trålare som Abrahamsson konstruerat i nära samarbete med partrederiet och Tjörnvarvet. Konstruktionen har utvecklats genom ett flertal modellprov för att uppnå mesta möjliga energibesparing. Sluttest genomfördes därefter vid SSPA:s testbassäng i Göteborg.

Fiskebåten beställdes av Lövön Ab vid Tjörnvarvet den 1 oktober 2010. Fartygsskrovet kontrakterades av Tjörnvarvet vid Riga Shipyard i Lettland den 25 januari 2011. Detta skeppsvarv byggde även skrovet till den tidigare **Lövön** som levererades från Tjörnvarvet 2001. Nya **Lövön** kölsträcktes den 15 april 2011och sjösattes den 3 september samma år. Efter komplettering bogserades skrovet till Tjörnvarvet dit det ankom den 24 oktober 2011. Under tiden som fartygsskrovet byggdes i Riga byggdes den rundade styrhytten i aluminium vid varvet i Rönnäng. Denna typ av styrhytter har utvecklats under de senare åren och har i princip fönster från tak till durk runt om, vilket medför fri sikt

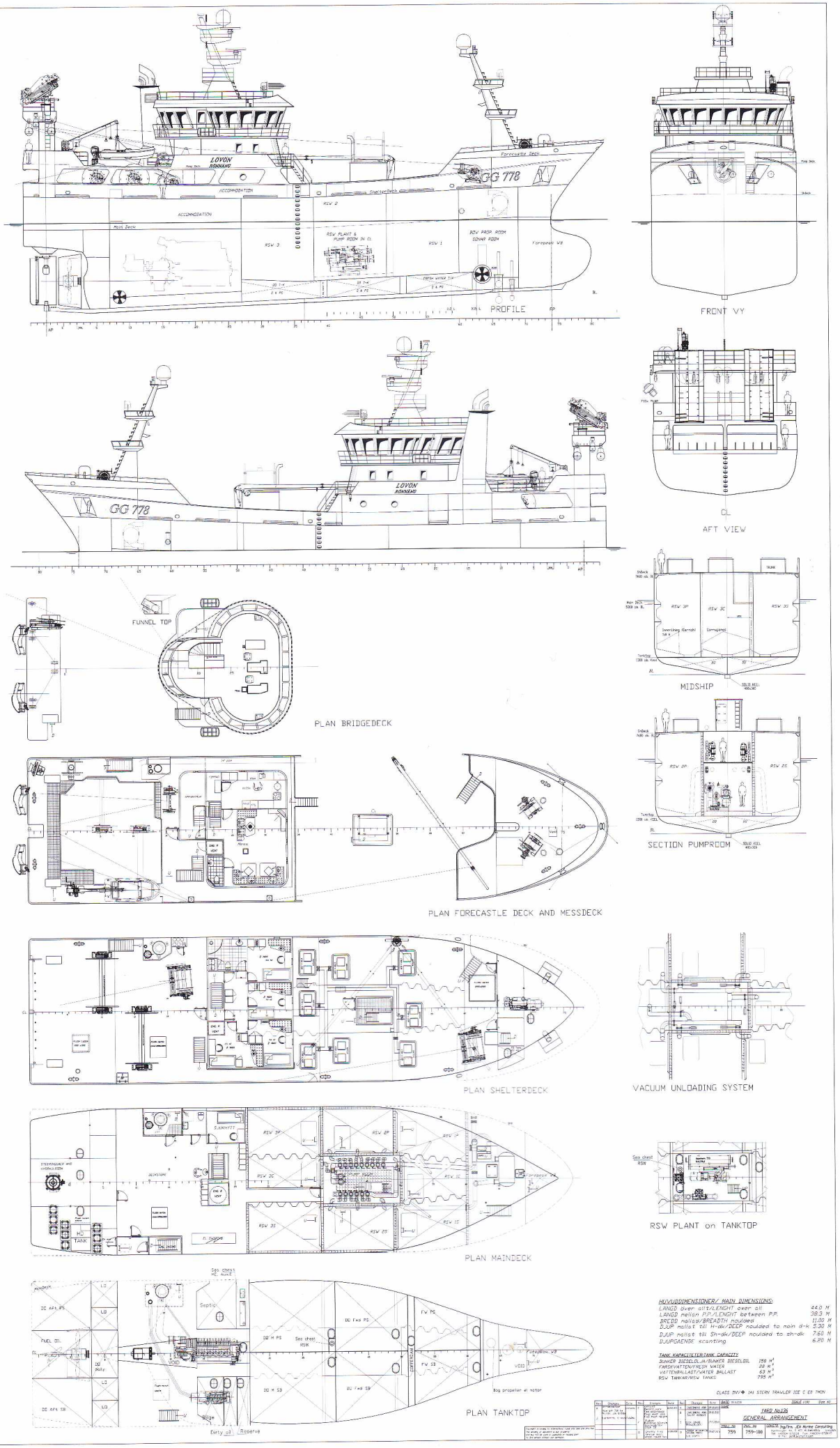


Några av alla navigations- och fiskletningsinstrumenten på elegant inredda bryggan ombord i ***Lövön****. Foto Krister Bång.*

Reg.nr	16895
Signal	SJKB
Byggår	2012
Varv	Riga Shipyard (skrov)/Tjörn varvet Ab
Byggort	Riga, Lettland/Rönnäng, Sverige
Bygg nr.	136
Tonnage brt	807
Tonnage net	242
Löa	44
Bredd mallad	11
Djup mallat	7,6 meter till shelterdäck
Fart knop	14,7
Klass	Det Norske Veritas +1A1-N, Deep Sea Fishing, Ice C
Huvudmotor	MaK marine diesel engine, 6-cyl Typ 6M 25C
Effekt hk	2000 Kw
Redukt-växel	Reintjes 2365 reduktion 5,37:1 och pto för axelgenerator
Axelgenerator	1200 KVA
Hjälpmotor	Två Volvo Penta D13 respektive D9
Effekt	360 Kw/225 Kw
Propeller	Berg Propulsion i dysa, fyrbladig med ställbara blad, 3400 mm
Bogpropeller	Berg Propulsion, 1100 mm i diameter
Effekt	350 Kw
Trålvinsch	Två Lidans hydrauliska med 25 tons dragkraft/vinsch
Tråltrummor	Två Lidans hydrauliska med 40 tons dragkraft/trumma
Frälsarvinsch	Lidans hydrauliska med 21 tons dragkraft
Kranar	Två av Hiabs fabrikat
Lastrum	800 kbm (tanksystem, där lasten kyls ned till +1°C)
Brännoljetankar	158 kbm
Smörjolja	20 kbm
Färskvatten	28 kbm
Kylanläggning	RSW 710000 hl med RSW cirkulationspump med en kapacitet av 500 kbm/timme

åt alla håll och underlättar för skepparen att navigera och manövrera fartyget. Förr i tiden var styrhytterna trånga och obekväma. Numera är dessa den stora behållningen vid besök ombord i ett fiskefartyg. Styrhytten eller bryggan som det har blivit i större fiskefartyg har vanligen en fin inredning med ett vackert träarbete. Förutom pulpet och två skepparstolar på vilka det står Lövön broderat på stolsryggen finns också sittsoffa med soffbord. I styrhyttens aktre del finns en pulpet från vilken trålvinschar och tråltrummorna manövereras. Från denna kan även huvudmotor och bogpropellrar skötas. Inredningen är smakfullt utförd i ädelträ.

Den imponerade elektroniska utrustningen utgörs bland annat av två supersonarer typ FSV-30 vilket är en lågfrekvent scanso-



Ritning utförd av Jan-Erik Abrahamsson/ Peter Schmidt.

nar som under goda förhållanden har en räckvidd av 5000 meter runt båten. Vidare finns det också en högfrekvent scanningssonar av typen FSV-84. Detta tillsammans med ekolod, radar, sjökortssystem, gyrokompass, fångstsensorer etc ger en indikation på att den elektroniska utrustningen ombord i ett fiskefartyg blivit betydligt mer avancerad under de senare åren. Den elektroniska utrustningen är av japanska Furunos fabrikat. För att navigationsutrustningen skall vara så mångsidigt som möjligt är alla instrumenten sammanslutna i ett sk BlackBox-baserat system, vilket innebär att de ansluts till åtta bildskärmar via ett 'Matrix system'. Detta möjliggör att skepparen att när som helst kunna få information från de olika processorerna på en valfri bildskärm, vilket ger en fullständig flexibilitet. För att möjliggöra denna kommunikation mellan alla instrument och övrig utrustning samt all elektricitet har cirka 15 km kabel dragits ombord i **Lövön**. Fiskefartyg är inte som för några årtionden sedan enkla farkoster utan numera sk hightech-båtar.

Även mäss och byssa har blivit rymligare och mer välutrustade ombord i fiskebåtar och framför allt är ventilationen numera föredömlig, vilket den inte var på 1960- och 1970-talen. Då luktade det vanligen matos i hela båten blandat med en doft av diesel- och smörjolja. Efter en vistelse ombord på dessa fiskebåtar doftade kläderna allsköns illaluktande blandning. Dessbättre är detta borta ombord i moderna fiskefartyg. Vidare har dessa utrymmen idag en mer påkostad och elegantare inredning.

Lövön är utrustad med fyra tvåmans hytter och en sjukhytt, vilka är belägna på huvuddäck. Dessa är snyggt inredda i ädelträ och skinnsoffa. Hytterna är dock inte utrustade med toalett och dusch. Ett rymligt dusch- och tvättrum finns inrymt i korridoren utanför hytterna. Där finns också separata toalettrum. Vidare finns det tvättstuga med tvättmaskiner och torktumlare samt övrig utrustning som tillhör ett sådant utrymme.

En klar förbättring ombord fiskefartyg idag är ventilationen, inte minst i byssan. Här ses ***Lövöns*** *välutrustade byssa med både elspis och separat stekpanna. Notera de väl tilltagna spiskåporna utrustade med kraftfulla fläktar som suger ut matoset. Foto Krister Bång.*

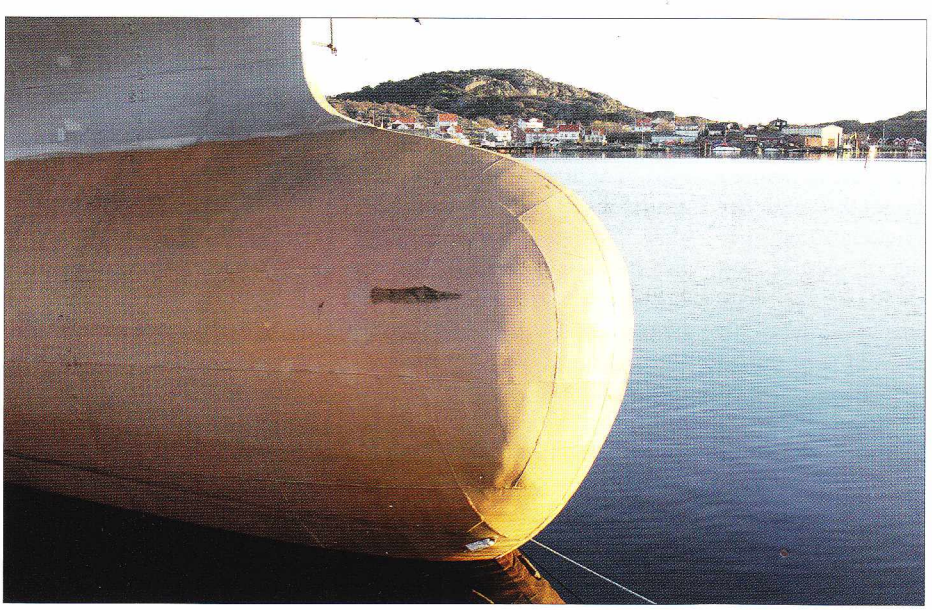
Dessutom har det lagts mycket möda på ljudisoleringen ombord och på arbetsmiljön generellt. Ifrån hytterna är ljudet begränsat till ett dovt surr när huvudmotor går för fullt, vilket är ett framsteg jämfört med tidigare.

Räddningsutrustningen utgörs av bland annat en räddningsflotte och MOB-båt som sjösätts med en hydraulisk dävert.

Bemanningen ombord i **Lövön** är åtta personer, som utgörs av två fiskelag om fyra i vardera vilka turas om att vara till sjöss. Med **Lövön** bedrivs enbart pelagiskt fiske huvudsakligen efter sill, makrill och tobis. Fisket bedrivs under vinterhalvåret fram till påsk i Östersjön. 70 procent av den fångade sillen exporteras som matfisk till östra Europa. Under våren och sommaren fiskar man i Nordsjön – och där främst tobis för fiskmjölsproduktion. Under hösten är det konsumtionssillfiske i Skagerack.

Under de senaste 10 åren har det blivit allt viktigare med att bedriva miljövänligt fiske. Detta omfattar både att inte överfiska haven och ej heller belasta miljön genom att bland annat minimera bränsleförbrukningen. Därför har stor vikt lagts på ett miljöriktigt fiske som innebär att minska antalet dagar på havet och försöka fiska kvoten snabbare utan onödig körning.

GG 778 **Lövön** ägs av bolaget Lövön Ab, där bröderna Mats (ordförande), Olle och Anders Arvidsson (söner till Rune och Astrid Arvidsson) utgör styrelsen med en tredjedel vardera. Olle och Anders Arvidsson bedriver fiskeriverksamheten och är skeppare på **Lövön**, medan den äldste brodern Mats, som är delägare i Tjörnvarvet, inte är verksam ombord. Officiellt sålde Tjörnvarvet den nya trålaren till Lövön Ab den 6 december 2011.



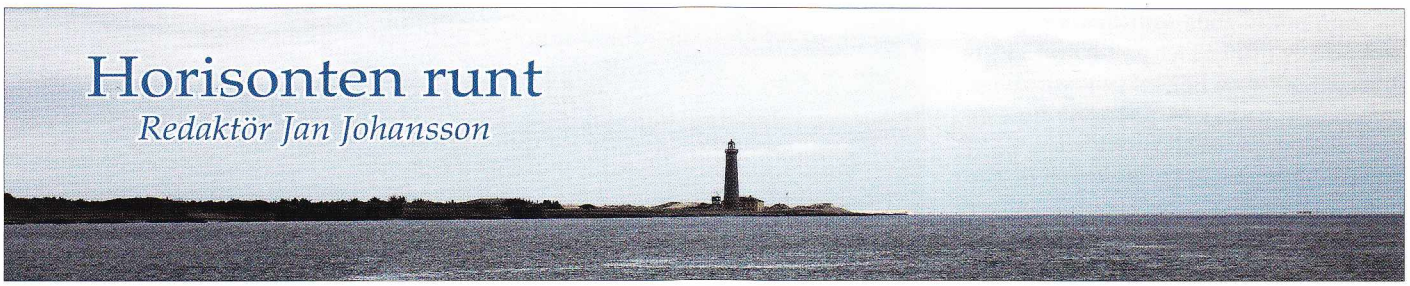
Lövöns *bulbstäv med Rönnängs samhälle i bakgrunden. Notera den stora båthallen vid Tore Löfbergs Varv till höger i bild. Denna är numera riven för att ge plats åt bostäder. Foto Jan-Evert Johansson.*

Tjörnvarvet

Nya Lövön är med sina 44 meter i längd det största fartyget Tjörnvarvet Ab levererat och totalt har varvet byggt 36 fartyg sedan starten 1976. Förhoppningsvis får varvet ytterligare beställningar av denna fartygstyp.

Horisonten runt

Redaktör Jan Johansson



Skutan på Vassbotten identifierad

I nummer 3 förra året undrade Krister Bång om identiteten av en skuta som kryssade på Vassbotten. Jag är nästan säker på att det är **Frifararen** från Ljusterö. Hon är byggd i ferrocement av ägaren Anders Briant. Jag hyr båtplats av Anders och min båt ligger bara tre meter från **Frifararen** så jag känner henne väl. Denna säsong skall Anders eventuellt gå till Svarta Havet via Donau, så det kan bli en verklig långresa.

Stefan Ljungberg

Snow Drift

I reportaget om **Snow Drift** i förra numret av Länspumpen hade befälhavaren råkat få fel namn. Rätt namn skall vara Barry Yelland. Jag seglade med honom i Salén UK. Samtidigt har följade inkommit:

"Dear one and all.

It is with great sadness that I must inform you of the imminent demise of **Snow Drift**, last of the 'Snowboats'. She will be arriving in Bhavnagar (the Last Chance Saloon) on 11th April to complete the formalities for beaching at Alang.

This is not just the loss of a ship but the loss of an era. I would like to think that all the Snows were held with great affection by many people around the world.

If it were not for these vessels I would not have met such a great bunch of characters that I can call friends, have so many fond (and some not so fond) memories of my days onboard these fine vessels. At least Trisha knows she has no competition for my favours any more.

And what about me? Well for my sins, for my efforts to keep the name going, I've been banished to Falkland Islands (aka Siberia, aka Alcatraz) on the good?? ship **Viviana**, at least its a nice name.

So it's GOOD BYE **Snow Drift**. Good bye Snowboats, it was a pleasure to have known you.

If you know of any other ex Snow men please pass this on.

Regards, Barry Yelland, ex **Snow Drift**."

Claes Mörck

*Så här såg **Hera** ut när vi övertog henne. Foto Jüri Mägi.*

***Hera** sjösättes efter utförda skrovarbeten. Foto Jüri Mägi.*

Mera om Hera

Med anledning av Erik Hags artikel om Hjälmare docka i föra numret av Länspumpen kan jag här lämna en del kompletterande uppgifter om bogserbåten **Hera**. När vi köpte fartyget tillhörde det inte längre Bogserbolaget K E Åsberg & Co. I stället var det, sedan ett antal år tillbaka, Ab Sjötransport i Nordmaling som ägde henne. Det var också så att någon slip fanns inte där **Hera** stod i närheten av byn Kråken utanför Nordmaling. Med hjälp av två mobilkranar hade man lyft upp henne på land och samma kranar använde man vid sjösättningen. Denna blev inte helt okomplicerad eftersom fartyget stod en bit uppe på land. Det gick således inte att få henne i sjön med bara ett lyft, utan det krävdes flera, för att i etapper flytta **Hera** ner till vattnet. Och vid varje lyft måste kranarna stå ordentligt uppallade så att inget skulle hända med det 55 ton tunga fartyget.

När vi övertog **Hera** hade hon stått på land ganska länge och var något förfallen. För att få skrovet åter godkänt för stor kustfart blev det nödvändigt med ett mindre plåtbyte. Under vistelsen på land hade man med jämna mellanrum startat motorerna så att dessa inte skulle becka ihop. Vid ett tillfälle hade en mindre nogräknad person kört dem utan kylvatten, vilket resulterade i att den motorn skar. Det är detta som är orsaken till den defekta maskinen.

Erik Hags undran över **Heras** byggnadsort är verkligen berättigad. Uppgifterna om Maskin och Brobyggnad Ab i Finland är fel. Hon är nämligen byggd i Petrograd, vilket är nuvarande St Petersburg i Ryssland. Jag vet dock inte vilka som byggde henne. Slutligen kan jag nämna att han som köpte **Hera** från oss hette Rolf Olofsson.

Gunnar Ljung

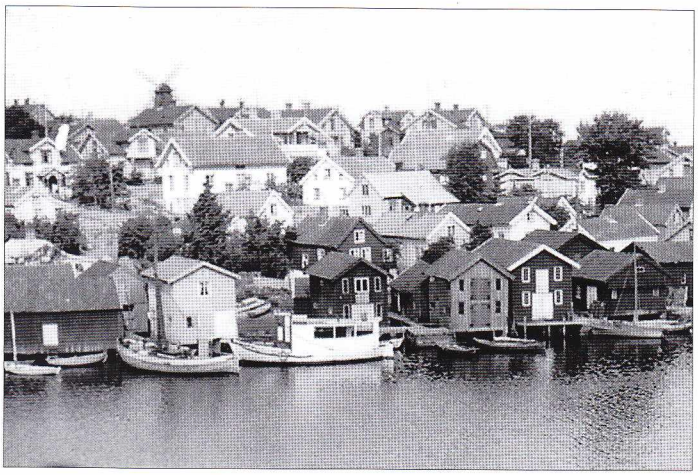
Vinjettbilden på den här sidan visar Skagens fyr och bilden togs i april i år av Eric Hallberg vid Klubb Maritim – Göteborgs resa till Skagen.

Vill du veta hur Eric ser ut så är det han med elegant röd mössa på sidan 2 i detta nummer av Länspumpen.

Vally II ännu en gång

I Länspumpen numren 2, 3, och 4 år 2011 figurerade passagerarbåten **Vally II** av Fiskebäckskil i några inlägg i Horisonten runt. Länspumpen nummer 4 hade en trevlig artikel införd av Gudrun Linn där hon berättar om sina minnen av **Vally II** i slutet av 1940-talet och med ett foto av **Vally** och även ett på hennes skeppare Pontus Johansson (en verklig profil kan tilläggas). I artikeln är även en bild av en akvarell målad av Gudrun Linn som visar en vy åt söder med **Vally IIs** ordinarie brygga där hon låg när dagens och kvällens turer mellan Fiskebäckskil och Lysekil var avslutade. **Vallys** brygga är tom vid tillfället då Gudrun Linn målade sin tavla men det ligger en annan båt vid nästa brygga söder om **Vallys**. Gudrun har funderingar om denna båt kan vara **Vally I** (före **Vally II** kom i trafik bara **Vally** och efter det bara gamle **Vally**) men det är det inte utan räktrålaren **Örnen**, LL832, ägd av Otto Dahlquist. **Örnen** var en pionjär när det gällde räktrålning i Gullmarsfjorden och var bland de tre första som bedrev detta fiske i Gullmaren redan 1908. Hon hade då varken mast, styrhytt eller brädgångar, bara däckskappar och styrlucka. En trålvinsch på däck men inga galgar, så lämmarna fick sättas ut och tas in för hand.

Bifogar en bild som är tagen från andra sidan av Fiskebäckskils hamn, den sk Kilen, som visar både **Örnen** och **Vally II** vid sina ordinarie bryggplatser. Fotot är samtida med Gudrun Linns akvarell och man kan här räkna ut var hon har suttit när hon målat. Andra eller tredje bryggan t.h. akter om **Vally II**.



Motiv från "Kilen" i Fiskebäckskils hamn med ***Örnen*** *och* ***Vally II****. Foto från Bernt Säfström.*

Så en undran. Finns det verkligen ingen båtolog i Stockholmstrakten, som läser Länspumpen, som vet vad som hände med **Vally II** efter att hon hamnat i Stockholm i början av 1960-talet?

Bernt Säfström

Fyrskeppet Falsterborev

I Länspumpens förra nummer berättade Sven Lundström om sitt liv och arbete ombord på fyrskeppet **Falsterborev**.

I april 1986 gjorde Västra Avdelningen en resa till Holland och Belgien som vi sent skall glömma. Då besökte vi också den lilla belgiska hamnstaden Nieuwpoort i Västflandern 15 km söder om Oostende. Där hittade vi fyrskeppet **Falsterborev** som hade byggts om till restaurangfartyg. Hur hade hon hamnat där?

Efter utrangeringen såldes hon 1976 till Oostende i Belgien för att byggas om till restaurangfartyg. Där låg hon sedan ett år innan hon 1977 förflyttades till Nieuwpoort. Där fungerade fartyget riktigt bra åtminstone fram till den 26 november 1994. Då var det en hejdundrande fest ombord och det ville sig inte bättre än att **Falsterborev** sjönk där vid kajen med gäster och allt ombord. Alla kunde dock räddas.

Fyrskeppet bärgades och reparerades och verksamheten fortsatte fram till 2002. Då fick hon nya franska ägare och den 29 mars detta år bogserades hon av den holländska bogserbåten **Willem B** till Le Havre där hon lades vid Quai de Brésil. Hon var då i mycket dåligt skick. Planerna på att restaurera

henne sprack och fartyget blev liggande. Den 17 augusti 2007 sjönk hon vid sin tilläggsplats i Le Havre. Vad som sedan hänt vet jag inte men det är väl troligt att hon har bärgats och skrotats.

Krister Bång

Ångtrålare

Det var en intressant och informativ artikel i förra numret. Ett par detaljer dock, där Ivan Danielsson minns fel. Man hade karbidlampor som däcksbelysning, men jag tvivlar starkt på, att man hade karbiddrivna lanternor. Det har jag aldrig hört talas om. Det skulle vara intressant att få veta, om det verkligen har funnits.

Det var nog få, om ens någon, ångtrålare, som var så stora, att de lastade 500 ton.

Trawl Ab Sills **Anders** och **August** var ångtrålare, men **Hero** och **William** var små lastångare. De var mer eller mindre systerfartyg, bara några centimetrar skiljde i dimensionerna:

Hero 39,12×6,90×3,96 m
William 39,00×6,88×3,94 m

Torsten Hagneus

Största fartyget med GG-nummer

Det största svenska fartyget med GG-nummer torde vara ångaren **Mexicano**. Hon levererades till Wilh Wilhelmsen i Tønsberg 1914 som just **Mexicano**. Den 26 maj 1934 såldes hon till Lindholmens Varv i Göteborg för upphuggning. Innan upphuggningen hann påbörjas avnmälde sig en islandsexpedition och chartrade fartyget som moderfartyg. När hon hösten 1934 kom tillbaka lades hon upp vid varvet. Fick GG 324 och avgick den 1 juli 1934 samt återkom efter ca tre månader med ca 10000 tunnor sill.

Hon såldes den 21 september samma år för 85500 kronor till Glücksmans Metallaffär i Göteborg. Hon sattes sedan i fart omdöpt till **Ruth**. Hon sänktes slutligen genom bombning den 7 maj 1942 vid Terschelling på resa Rotterdam–Göteborg med kol.

Torsten Hagneus

Örnen som Texaco av Dyrön i Nordhamnen 1937. Foto från Henry Jansson.

Diverse mindre bunkerbåtar

Jakten **Örnen** av Önnered, Frölunda. Ägare Herman Andersson.

Byggd i Norge på kravell. Ankom Göteborg i maj utan motor som installerades här. Mått 12,72×5,14×2,09. Brutto 22,46, netto 11,92. GG 390.

I augusti 1927 stod Marstrands mek Verkstad som ägare. Två år senare, 1929, var hemorten Brunskär med Oskar Hansson som ägare. MD 480, brutto 23,13, netto 10,43. 1935 var hemorten Dyrön med Fredrik Nilsson som ägare. Hon var då ombyggd till tankfartyg med namnet **Texaco**. Såld okänt år till Göteborg. Fotot på **Örnen** är taget i Nordhamnen på Dyrön år 1937.

Strömstads Varv levererade 1917 motorjakten **Dagmar** (GG 733) till Charles Carlsson på Donsö. Mått 14,54×5,95×2,36 meter. Brutto 36,73, netto 16,37. I maj 1932 var hemorten Åstol med Albin Olausson Andersson som ägare. Omdöpt till **Vanadis** (MD 127). Från nyåret 1933 var hemorten Hälsö med J.W. Berg som redare och med Albin Olausson, Åstol som skeppare. Namn fortfarande **Vanadis** (GG 241).Den 23 mars 1934 mättes fartyget i Göteborg som tankfartyget **Vanadis** av Smögen, skeppare Erik J Persson. Mått 14,62×5,95×2,40. Brutto 38,46, netto 17,23. Har försetts med oljetank på 34 kubikmeter, vattentank på 4 kubikmeter och elljus till en kostnad av 7000–8000 kronor. Oljebolag ej nämnt.

Ett varv i Risør levererade i november 1908 mj **Emelia** (SD 384) till M. Andersson på Resö. Hon var byggd på kravell med måtten 12,60×5,12×2,13, brutto 21,69, netto 14,70. År 1912 var hemorten Sydkoster med A. Olsson och Carl Andersson som ägare. Fanns här 1928. År 1929 var hemorten Vänersborg som **Ellen** med Anders Andersson som redare. Brutto 22,34, netto 11,37. I maj 1934 var hemorten Strömstad med A. Nilsson och A. Andersson som ägare. Blev då ombyggd till tankmotorbåt på Djupviks Varv och i samband därmed namnbyte till **Veritas IX**. Brutto 23,37, netto 12,82. Vid ombyggnaden minskades besättningsutrymmet och maskinrummet ökades. 1936 hade hon blivit tilldelad tullnummer SD 36 och stationerad på Koster. Registrerad 1968 som 11026.

I Göteborg mättes 1933 mf **Veritas I** av Göteborg med K. Hasselström som redare och Osvald Röös som skeppare. Måtten var 8,05×2,98×1,01. Under 10 netto. Men var detta en bunkerbåt?

Ett varv i Risør i Norge levererade 1909 jakten **Tärnan** (GG 397) till Albert och Johan Johansson på Rörö. Jakten seglade till Lysekil för installation av maskin och kom dit den 17 september. Byggd på kravell med måtten 12,91×5,14×211, brutto 24,57, netto 14,63. År 1914 var nettot 13,59. Användes till vadfiske på vintrarna. Övrig tid fiskhandel. År 1922 var hemorten Styrsö med Knut Johansson som redare. den 27 november 1923 var hemorten Donsö med Ivar Johnsson och Josef Jacobsson som ägare. Ombyggd till bunkerbåt med namnet **Oljaren**. Brutto 25,45, netto 10,36. Fanns här till slutet av 1950-talet, då såld till K-G Karlsson på Öckerö.

År 1927 mättes i Malmö m/f **Hilbert** av Hälsingborg med Emanuel Larsson som redare. Klinkbyggd av stål med rundgattad akter och lodrät stäv. Byggår och byggort inte nämnda. Måtten blev 10,40×4,24×1,40, brutto 17,55, netto 9,17. År 1929 är hemorten Donsö med Johnsson och Jacobsson som ägare (se ovan). Omdöpt till **Oljaren 2**. Vidare öden okända.

En mindre motorbåt som ägdes av Västkustens Petroleum med skeppare W. Ljungberg fanns i början av 1920-talet på Gullholmen. Mätte under 3 netto. Namnet var **Vira 2**. Fanns 1917 på Grundsund med skeppare Ernst Christiansson. Båten hade tullnummer LL 19.

Henry Jansson

Bohusläningen för 100 år sedan

En märkvärdig händelse inträffade i förra månaden ombord å ångaren **Resolut** från Mandal i Norge. Fartyget befann sig ute på hafvet i storm och hög sjö. Kaptenen, styrmannen och rorgängaren stodo på kommandobryggan, då en väldig brottsjö slet denna loss och vräkte den öfver bord i lä. Alla tre skulle räddningslöst ha varit förlorade om fartyget hade fortsatt sin kurs. Men nu inträffade det märkvärdiga att fartyget i samma ögonblick stoppade, och de tre männen kunde räddas. Samma sjö, som vräkt bryggan öfver bord, hade också kastat om maskintelegrafen till "full fart back", och maskinisten nere i djupet af fartyget, som icke anade något av hvad som hänt, lystrade ögonblickligen till signalen. Fartyget stannade och tre människolif voro räddade. (18 januari 1912)

Inskickat av Arne Olaf Wahl, Båtsfjord

Vinjettbilden i förra numret

Vi har inte fått något svar från någon om var förra numrets vinjettbild var tagen. Därmed kan vi heller inte dela ut något pris. Rätt svar är Strombolicchio (*Lilla Stromboli*), och den ligger i Italien intill vulkanön Stromboli.

Redaktionen

Fylligt om Catspaw

I Länspumpen 2011:4 ställdes frågan om besättningens första gravplats från **Catspaw.** Själv besökte jag platsen 2004 och skrev ihop nedanstående som är baserat på källor redovisade i slutet av artikeln. Vraket ligger kvar utanför Ölands kust på ca 10 meters djup men troligen har stormar och isar mejslat ner vraket till skrotrester.

Catspaw – en tragedi utanför Öland

Segerstads kyrkogård

Vördsamt tar jag bort mossa och skräp från den långa stenplattan så att namnen framträder. Sida vid sida ligger de fjorton sjömännen och över deras mull finns det illa skötta monument som en gång restes på engelska regeringens bekostnad. Ett monument som åt eftervärlden bär ett sorgesamt vittne om sjömännens hemska bortgång på en främmande strand. Jag vänder blicken ut mot det spegelblanka havet och tänker mig tillbaka till dagen före nyårsafton 1919 då hela denna tragiska historia utspelar sig.

Den hemliga flottoperationen i Finska viken

Tidigt på våren 1919 sändes extremt snabba båtar in i Finska viken i en ytterst hemlig brittisk operation. Båtarna var sk Coastal Motor Boats (CMBs) som var ett nytt hemligt sjövapen inom marinen uppfunnet av engelskmännen. Farten var hela 40 knop och beväpningen bestod av två torpeder på ömse sidor av båten. I full fart planade båtarna ut vilket gjorde att torpederna kunde avlossas vid högsta fart. CMBs var ett fruktansvärt och helt nytt vapen inom sjökriget vars effektivitet det ryska väldet bittert fick erfara den 18 augusti 1919. Sju av de snabbgående båtarna sänkte tre stora örlogsfartyg i en djärv attack mot ryska flottbasen i Kronstadt. Båtarna skickades även in i Finska viken för att uppta kontakt med den brittiska agenten ST 25 i Petrograd. Dessa små snabbgående stridsbåtar som så plötsligt dök upp, utförde sina combatraider och vars effektivitet var stor förändrade helt synen på hur sjökrig skulle utföras i kustbandet.

När isen började lägga sig i Finska viken beslöt amiralitetet att avsluta operationerna mot bolsjevikerna och beordrade fartygen "Home again to Merrie England".

Catspaw

Bland fartygen som återvände hem fanns en ombyggd ståltrålare som användes som underhållsfartyg och minsvepare. Fartyget hade i sex månader transporterat förnödenheter mellan Björkö och finska kusten. **Catspaw** skulle gå tillbaka till England på egen hand men hon försvann på vägen och ingen vet riktigt vad som hände. Det vi vet är att under sista veckan på året 1919 infann sig en fruktansvärd snöstorm över södra Östersjön då **Catspaw** var på väg hem.

På 1919 års sista dag hade den rykande snöstormen lagt sig och fyrvaktaren K.R. Olin vid Segerstads fyr såg sin chans att ge sig ut på isen på fågeljakt. Han gick ut mot iskanten där sjöfåglarna brukade samlas men efter ca 10 minuters vandring stannade han skräckslagen upp. Ur det issörjiga vattnet såg han plötsligt två masttoppar sticka upp. Vid iskanten låg stela kroppar som tillhörde besättningen från det förlista fartyget. Olin sprang tillbaka mot land för att hämta hjälp och underrätta vederbörande myndighet.

Neptunbolagets bärgningsångare **Argo** och **Poseidon** tillkallades för att utföra en undersökning av vraket. Det visade sig vara det av engelska amiralitetet efterlysta underhållsfartyget **Catspaw** som försvunnit under den hårda decemberstormen. Vid dykarundersökningen av vraket såg man att hela akterskeppet var söndertrasat och att ångmaskinen hade slungats ut och låg tio meter från skrovet. Man drog slutsatsen att fartyget gått på en mina eller att en i fartyget medhavd mina exploderat. Hur som helst så omkom hela besättningen men det är oklart hur många som befann sig ombord vid haveriet. Fjorton män hittades och begravdes i Segerstads kyrkogård men vissa iakttagelser som dykarna gjorde tyder på att flera sjömän låg kvar inne i vraket.

Neptunbolaget köper vraket

Den 23 april 1920 godkänner det engelska amiralitetet anbudet från Neptunbolaget som erbjöd sig att köpa vraket efter **Catspaw** för 500 pund. Meningen var att bärga detsamma och använda fartyget som bärgningsfartyg. Men vraket visade sig vara alltför förstört varför man lämnade det på botten efter att ha bärgat ångmaskinen samt några av de vapen som fanns ombord. Vrakets position har därefter inte kunnat lokaliseras och ligger där ute sydost om Segerstads fyr på Ölands ostkust på tio meter djup och väntar på sin upptäckare.

Data om Catspaw

Byggd: 1918 hos Ouse Shipbuilding Co av stål
Tonnage 199 brt, 94 nrt
Mått 31,0x6,1x3,0 meter
Maskin Trippelångmaskin på 270 ihk
Fart 9 knop
Beväpning Kanon på fördäck
Ägare Engelska marinen
Exnamn **Crescent Moon**
Förlist 29/12-1919
Plats Sydost Segerstads fyr på östra Öland
Position Okänd (ej hittad)
Djup 10 meter
Övrigt Enligt Neptunbolagets skiss på vraket pekar fören åt söder.

Artikeln är baserad på följande källor:
Strandningar på Ölandskusten av Franck Andersson.
Ölands fyrar, Skeppsbrott av Kurt Lundgren.
Neptun No 8294 5/1-1920(se kopia i mapp). RAÄ-nummer FÖR 5092

Mats Karlsson år 2004

Det okända vraket i Göta älv

Visst känner jag igen pråmen på bilden uppe i Göta älv men tyvärr vet jag inte namnet på den. Jag växte upp i Hjällbo, som då var ett litet idylliskt samhälle med tre bondgårdar och ett tiotal villor. Vid en tågresa med min mamma för att besöka provinsialläkaren, som på den tiden höll till i Älvängen, fick jag se pråmen för första gången där den låg strax söder om den elektrokemiska fabriken i Bohus. Om inte minnet bedrar mig hade hon då en kort mast med en bom.

Jag drömde fantastiska drömmar om den pråmen, jag skulle försöka få ut den på djupt vatten och sedan resa iväg med den.

Några år senare tyckte jag mig vara tillräckligt erfaren cyklist för att cykla till Bohus och ta min pråm i besittning. Jag kom fram till Bohus, även om det var en längre tur än jag hade trott. Alla avstånd verkar kortare när man åker tåg! Efter att krupit igenom diverse taggtrådsstaket och gått över banvallen kom jag så fram till mina drömmars båt. Hon såg då ut precis som på bilden i Länspumpen. Jag måste ha tagit mig in i båten genom något av hålen i bordläggningen för jag minns mycket väl att jag var uppe i styrhytten. Ratten var av järn och satt fortfarande kvar. Jag begrep mig just inte på fartygsmotorer men minnesbilden av hur det såg ut i maskinrummet står fortfarande klar för mig. Det var fullt med sand på durken, motorn var encylindrig, topplocket fattades och cylindern var full med vatten. Till och med en 10-åring begrep att här skulle det aldrig bli tal om några sjöresor.

Under min tonårstid när jag blivit gammal nog för att åka motorcykel for jag ofta upp i Göta älvdal. Någon gång under den tiden försvann pråmen, men det fanns fortfarande en hel del att se för en ung båtolog. Inte minst på varven i Bohus varv och Lödöse.

Olle Gustafsson

Aurora identifierad

Det fina lilla skeppet **Aurora**, som ligger i Kornhall, är en gammal holländsk trålare. Då fartyget var under upphuggning såldes det till Boris Kocken i Amsterdam. Familjen flyttade till Sverige och bor nu ombord på fartyget. Boris har renoverat hela båten och hon är nu fantastiskt fin med alla tänkbara bekvämligheter.

Rolf Carle

Karlstadsvrak identifierat

Den okända fiskebåten i Karlstad som Krister Bång plåtat är inte **Munktell** utan skall enligt säkra källor vara 12349 **Daisy** av Skattkärr byggd 1919 vid Guldbrandsens Varv som GG 850 **Daisy**.

Tore Olsson

Vrakning

Var i hamnen i Karlstad och fick se detta havererade vrak. Det har legat i flera år helt öde. Ingen vet vem som är ägare. Kommunen har försökt att bärga men det misslyckades. Kostnad 100 000 kronor. Skall göra nytt försök igen. Vad heter detta havererade fartyg?

Krister Blidsell

Ännu ett fiskebåtsvrak i Karlstad. Foto Krister Blidsell.

I vilken hamn ligger Mollösund?

Ångaren **Mollösund** ägdes av min farbror Mårten Hansson, därav ett H i skorstenen, från slutet av första världskriget och några år framåt. Jag undrar om någon av Länspumpens läsare kan hjälpa mig identifiera platsen där bilden är tagen.

Mollösund var ett fartyg med skiftande öden. Hon byggdes 1859 vid Nyköpings verkstad för Gefle Ångfartygsaktiebolag med namnet **Alex. von Humboldt**. Under senare delen av 1800-talet och början av 1900-talet gick ångaren i kusttrafik på västkusten under namnet **Albert Ehrensvärd**. År 1917 såldes hon till Mårten Hanssons rederi i Göteborg och blev fullständigt ombyggd vid Hälsingborgs varv. Då hon följande år lämnade varvet under namnet **Mollösund**, räknades hon som ett nytt fartyg och tilldelades då ett nytt reg. nr. 6038.

På slutet av 1920-talet såldes fartyget till Estland och fick "det i svenska öron mindre välklingande namnet **Koit**." Citatet är hämtat ur Svensk Sjöfarts Tidning, nr 22, 1927. På resa från Reval, nuvarande Tallinn, till Antwerpen med last av 100 levande oxar samt halm och hö utbröt eld ombord utanför Faluddens fyr på Gotland natten till den 3 maj 1931. Besättningen tretton man och en kvinna samt tre fripassagerare räddades i en av fartygets livbåtar sedan elden tagit den andra. På grund av den eldfängda lasten brann fartyget som en dånande fackla. De fjättrade djurens vrål dånade "över havet som hesa fartygssirener" (*Allan Cedergren, Farlig kust 1984*). Fartyget förstördes fullständigt och strandade norr om fyren och blev vrak.

*Ångfartyget **Mollösund** med nationalitetsbeteckningar från första världskriget. Men var ligger hon?*

När Mårten Hansson sålde fartyget bevarade han som minne tre sammetskuddar från salongen. De finns kvar ännu.

Bengt Wedel
bengt.wedel@gmail.com

Efterlyser minnen av Nordvåg

Nordvåg fick ett osannolikt växlande liv. Hon kom till exempel att i en amerikansk tevefilm spela rollen av det förtrollade skeppet **The Unicorn**, då med sin bog förvandlad till enhörningens huvud och bogsprötet spiralhugget till hornet.

Jag har kommit på idén att skriva en bok om **Nordvågs** märkliga öde. Därmed vill jag få kontakt med andra som kan veta något, speciellt för perioden fram till 1976.

Nordvåg 1938–1976 så långt jag vet.

Byggd Marstrand 1938. Levererad som MD 63 till Nordvikstrand.

Hjälpvedettbåt 416 under kriget.

1958 till Sturkö som KA 352. 1960 till Hangö som Suomi 200. 1963 till Träslövsläge som VG 40. 1971 till Fiskebäck som GG 90.

1976 återregistrerad som GG 918 i Skärhamn.

1976 ökar omväxlingen för Nordvåg.

Från 1976 använder min hustru och jag **Nordvåg** för dykeriverksamhet. Vi övergick sedan till oljesanering och slutligen till garnfiske med Skärhamn som bas.

1981 riggades **Nordvåg** i Skagen för att segla. Brian Otter från Toronto köpte henne 1984 och genomförde en flerårig seglats runt Stilla Havet. Efter det återgick **Nordvåg** till fiske, bland annat av sjöborrar, men blev sedan "huvudperson" som förtrollat skepp i en tevefilm, *The Voyage of The Unicorn*. Finns på DVD.

På grund av sista ägarens bristande tillsyn sjönk **Nordvåg** 2011 i en vik nära Seattle.

*1981 blev **Nordvåg** riggad nästan som en engelsk kutter. Foto 1984 från Hasse Claesson.*

Min vädjan

Det bör på fem olika ställen och i Flottan finnas minnen av **Nordvåg**. Jag hoppas ni som har dem vill höra av er till mig.

Hasse Claesson, e-post: hasse.claesson@gmail.com

Polar Samba på Gräddö den 22 maj 2011. Foto Per Lycke.

Okänd dans

Polar Samba, som ligger på Gräddö ser ut att ha en spännande bakgrund. Vem berättar om den?

Per Lycke

*Den okända **Purple Lady** i Halmstad den 24 juli 2011. Foto Per Lycke.*

Okänd i Halmstad

När jag besökte Halmstad den 24 juli 2011 hittade jag denna för mig okända båt, **Purple Lady**. Vet någon hennes historia?

Per Lycke

***Monark** av Värmdö i Hammarbyhamnen den 30 juni 2011. Foto Krister Bång.*

Okänd konung

I somras hittade jag denna bogserbåt **Monark** av Värmdö i Hammarbyhamnen. Säkert har hon en spännande historia. Men vem berättar den?

Krister Bång

Vacker galeas passerar Stångehuvud. Vykort från Lasse Pettersson.

Något för veteraner

Har en kopia av ett vykort som Artur Friberg på **Astor** av Styrsö fick i början på förra seklet, avsändaren undrar om Artur känner igen skutan som passerar Stångehuvud. Om Artur gjorde det vet jag inte, men kanske någon av Länspumpens läsare vet?

Lasse Pettersson, Styrsö

Starkodder

Jag håller på med att skriva lite om hur Bornholm fick sina ånglok levererade och vet, att **Starkodder** kom med åtminstone tre lok i 1912.

Det vore roligt om det fanns några kort på henne och gärna där hon hanterar lok - det behöver icke bara vara Bornholmsloken.

Hans-Henrik Fentz
Hyldebaerengen 19, 2670 Greve, Danmark

Viking Andersson

Vem vet något om ett sjödrama som skedde något av åren 1955-58. Matrosen Viking Andersson, född 1912 på Tjärnö föll överbord från ett svenskt fartyg. Låg länge i vattnet innan han räddades av ett brittiskt fartyg. Anhöriga vet att tidningarna skrev om händelsen. Anhöriga hade tidningsurklipp men dessa är borta. Den som vet något, ring gärna mej.

Terje W. Fredh tel 0523-104 21
eller epost fredh.terje@jobbet.utfors.se

Gamla släktingar

Jag söker min farfars farfar som enligt släkthistorien var sjökapten. Han hette Anders Ljungberg född 1808, död 1864 eller 1865. Han skall tydligen ha seglat mycket på USA. Gift i tredje äktenskapet med (ev Lovisa) von Born.

Stefan Ljungberg 070-59314332

Fiskebåtar från Blekinge

Jag är mycket intresserad av fiskebåtar som är byggda i Blekinge och fiskefartyg som har hört hemma här. Jag skulle gärna vilja komma i kontakt med personer som också har detta intresse.

Sven Sjöstrand
sjostrandsven@hotmail.com

Stoppdag för Horisonten Runt i Länspumpen nr 3 är

den 31 juli 2012

*En ovanlig vinkel av **Snow Drift**. Foto ur Rickard Sahlstens diabildsamling.*

På sluttampen

Krister Bång

Som båtolog upplever man just nu en dyster tid. Fraktmarknaderna är dåliga och en mängd äldre exsvenska fartyg har skrotats. För närvarande är det Alang i Indien som skrotar mest.

Omslagsflickan i förra numret, **Snow Drift**, fick inget långt liv efter det att vi hade besökt henne på Landskrona redd. Den 11 april kom hon fram till Alang och den 20 april kördes hon upp på stranden där upphuggningen omedelbart inleddes. Hon hade köpts av skrotningsföretaget R L Kalthia Ship Breaking Pvt för 4 222 760 USD. Därmed försvann det sista av den stolta Snow-serien.

Saléns, som en gång var världsledande när de gällde kylfartyg, beställde i mars 1969 åtta systerfartyg vid det franska varvet Chantiers Navals de La Ciotat. Alla fartygen fick **Snow** som förnamn. Förutom **Drift** byggdes också **Ball**, **Crystal**, **Flake**, **Flower**, **Hill**, **Land** och **Storm**. Fartygen, som hade en dödvikt av omkring 12 500 ton, var mycket vackra att se på. Med sin servicefart av 22 knop for de fram som vinthundar över haven.

Snow Drift ägdes på slutet av det stockholmsbaserade Holy House Shipping Ab med Mats Ruhne i spetsen. Hon förde Cook Islands flagg med Rarotonga prydligt målat i aktern som hemmahamn.

Hon byggdes alltså för Salénrederierna i Stockholm och levererades den 15 februari 1973 som **Snow Drift**. I mars 1984 såldes hon till Bermuda där namnet ändrades till **South Cathay**. Redan i maj 1985 målade man London i aktern samtidigt som fartyget fick nytt namn **Greenfield**. Sedan tyska intressenter köpt fartyget i oktober 1989 har namnet varit **Snow Drift**. Sedan februari 1994 har Holy House i Stockholm haft hand om fartyget.

I Busan i Korea byggdes 1977 tre systerfartyg för Gorthon Lines Ab i Helsingborg. Det var de specialiserade skogsfartygen **Alida Gorthon**, **Margit Gorthon** och **Ingrid Gorthon**. De kunde lasta omkring 14 000 ton och hade en servicefart på 14 knop. Två av dessa, **Margit** (se foto på tidningens framsida) och **Alida** kom båda fram till Alang samma dag, nämligen den 13 april 2012.

De tre systerfartygen hade i princip samma historik. De seglade för Gorthons i nästan hela sitt liv under olika flaggor, mest dock den svenska. År 2006 övertogs trion av Lemissoler Shipmanagement på Cypern men fortsatte att gå för Gorthons med sina gamla namn. **Margit Gorthon** gick ur chartern i april 2010 och fick då namnet **Forest Trader**. Detta namn bar hon när hon den 13 april kom fram till Alang inköpt av Sanjay Trade Corp för upphuggning. **Alida Gorthon** hann aldrig byta namn utan anlände samma dag inköpt av Dhan Steel Pvt Ltd. Den tredje systern, **Ingrid Gorthon**, heter sedan i januari i år **Forest Costa Rica** och är i skrivande stund ännu i fart.

Ett betydligt modernare fartyg är malmfartyget **Hebei Ambition** på 154 000 ton dw. Hon byggdes 1990 av Daewoo Shipbuilding i Geoje för det expanderande svenska rederiet Argonaut. Då hon levererades i mars detta år bar hon namnet **Argo Athena** och hade Stockholm inskrivet i aktern som mantalsort. Detta varade inte så länge och i november 1993 flaggades hon ut till Bahamas. Argonaut och dess fartyg var attraktiva på marknaden. Rederier köptes och slogs ihop. I november 2000 ändrades fartygets namn till **Napa**. Från och med

Det stora malmfartyget ***Argo Athena*** *har skrotats i Bangladesh. Foto av Rickard Sahlsten den 27 juli 1991.*

mars 2003 har hon hetat **Hebei Ambition** och haft hemort i Hong Kong och ägts av företag knuta till den kinesiska staten. Nu har fartyget kommit till Chittagong i Bangladesh för att skrotas. Kineserna uppges ha fått 18 585 600 USD för fartyget. När hon byggdes kostade hon 48 000 000 USD. Under 22 år har alltså värden för 30 000 000 USD gått förlorade.

En serie mycket slitsamma rorofartyg byggdes för Svenska Orient Linien i Göteborg i Japan 1978–1979. Dessa var **Thebeland**, **Tyrusland**, **Timmerland**, **Vikingland**, **Vasaland** och **Vegaland**. Tre av dessa rorofartyg har på kort tid hamnat hos skrothandlaren.

Först ut var **Vikingland**. Hon var svensk-registrerad och ägdes av Vikingland Ltd, ett bolag inom Imperial Shipping Ltd i London. Hon såldes i januari 2012 till indiska upphuggare och avgick från Zeebrügge den 29 januari 2012. Den 2 februari var hon i Gibraltar, den 9 februari i Suez och kom fram till Alang den 19 februari. Den 24 februari kördes hon upp på stranden och togs omhand av KPG Enterprise och därefter betraktades hon som upphuggen.

En av sex systrar, ***Vikingland****, på väg in till Halmstad i juni 1987.*

Nästa syster till skrot blev **Vegaland**. Hon ägdes av Vegaland Ltd också det ett bolag inom Imperial Shipping Ltd i London där även **Vegaland** var registrerad. Hon såldes till indiska upphuggare under mars i år och kördes upp på stranden i Alang den 7 april inköpt för 5 235 360 USD av Ashish Vessel Demolition Pty.

Sist bland systerfartygen var **Timmerland**. Nu hette hon inte så längre utan **Hellenic Sailor** och ägdes sedan april 2009 av Hellenic Seaways Management i Piraeus. Hon hade haft många olika namn. Från början **Timmerland**, sedan i tur och ordning **Hektos**, **Cortia**, **Finnrose**, **Cortia**, **Carmen B**, **Mediterranean Trailer**, **Celtic Sun** och från 2009 **Hellenic Sailor**. Detta fartyg skrotades i Aliaga i Turkiet inköpt dit av Gemi Yan Sanayi Ve Ticaret för 3 226 400 USD totalt. Hon kom fram dit den 27 april.

Kvar i serien är alltså nu **Vasaland**, som heter **Hellenic Master**, **Thebeland** och **Tyrusland**.

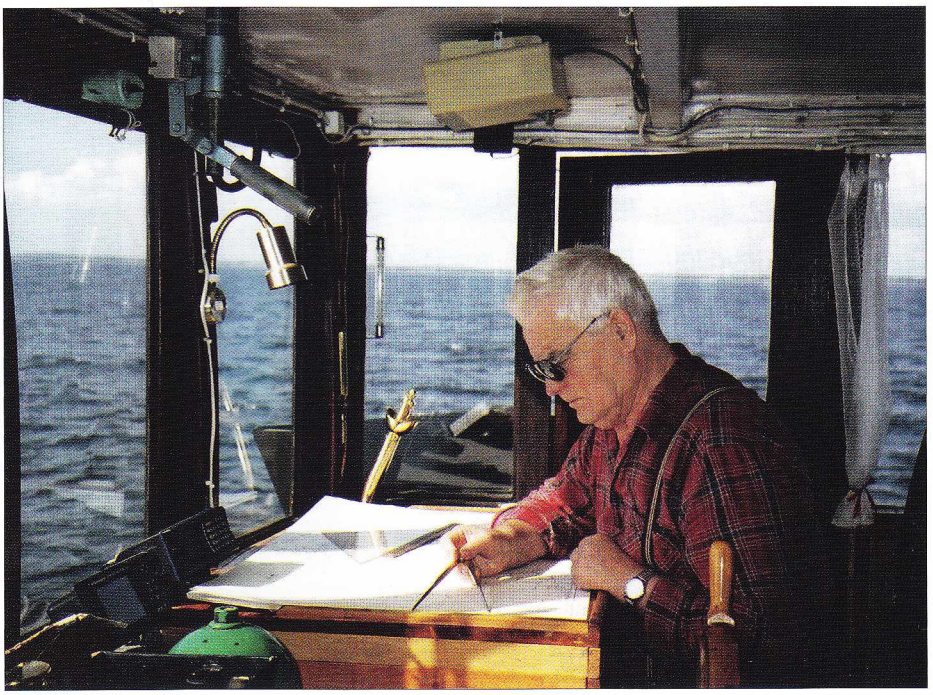
***Sydfart** längst in i Halmstad hamn. Bakom henne den betydligt modernare **Listerland**.*

Sydfart lägger upp

Krister Bång/Eric Hallberg

Nyligen har **Sydfart** uppenbarligen gjort sin sista resa som aktivt handelfartyg. Detta är värt att uppmärksammas, och här följer en presentation fartygets historia.

Larry Hansson har nu beslutat sig för att lämna sjön och **Sydfart**. Då han nu är 84 år måste man beundra hans uthållighet. Han gick till sjöss 1944, och kom så småningom att äga flera båtar, som **Ekefjord**, **Rex** och **Grönö**. **Sydfart** köpte han 1977, och hon var vid köpet 98 år gammal. Nu har hon alltså hunnit bli 133 år, och är troligen världens äldsta aktiva fraktfartyg. Tillsammans med sonen Peter har han drivit **Sydfart** fram till nu. **Sydfart** kommer att säljas efter det att sista lasten lossades i Karlshamn vid månadsskiftet mars/april. Hon ligger tills vidare upplagd i Kalmar i väntan på köpare.



Larry Hansson kontrollerar kursen.

Far och son, Larry och Peter, klappar om varandra.

Välkänd båt

Sydfart är en välkänd båt. Hon byggdes på Torskogs varv som nybyggnation 53 för Silvéns i Säffle med namnet **Olof Trätälja**, men övertogs 1913 av Billeruds Ab. Under många år gick hon i trafik på Vänern, och först i januari 1965 såldes hon av Billeruds till Johan Wilhelm Sahling, Erik Gustaf Bohlin och Lars Gustaf Brolin. I samband med köpet döptes hon om till **Hamnfjord** och fick hemort i Köpmannebro i Dalsland. I juni 1969 köps hon in av Olof Berndtsson i Halsbäck på Tjörn. Vid ägarskiftet fick hon det nya namnet **Stigfjord**. År 1975 heter hon **Ann** och tillhör Anders Ragnar Gustavsson i Lidköping. Han behåller henne bara i två år innan det var dags för Larry Hansson att ta över henne 1977.

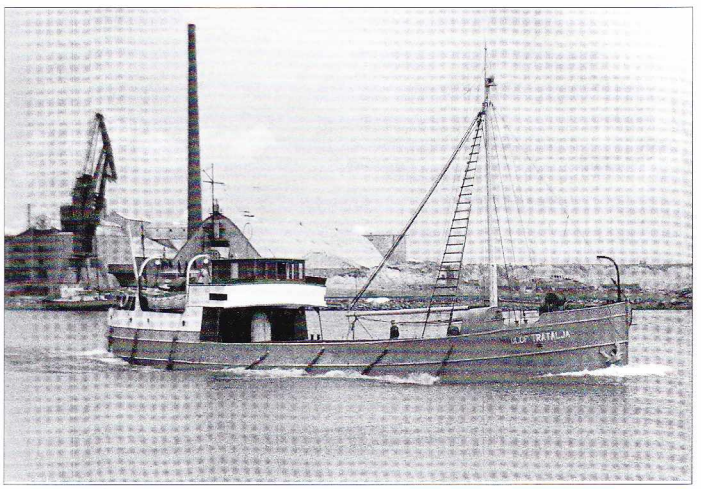
Men nu tycks alltså slutet för **Sydfart** som aktivt fraktfartyg vara nära, om inte någon tar över ansvaret för hennes fortsatta drift, vilket inte verkar sannolikt. Å andra sidan skulle det vara självklart att någon organisation med ansvar för bevarandet av det maritima arvet tog över **Sydfart** och höll henne i fungerande skick.

Läsekretsen har hört av sig

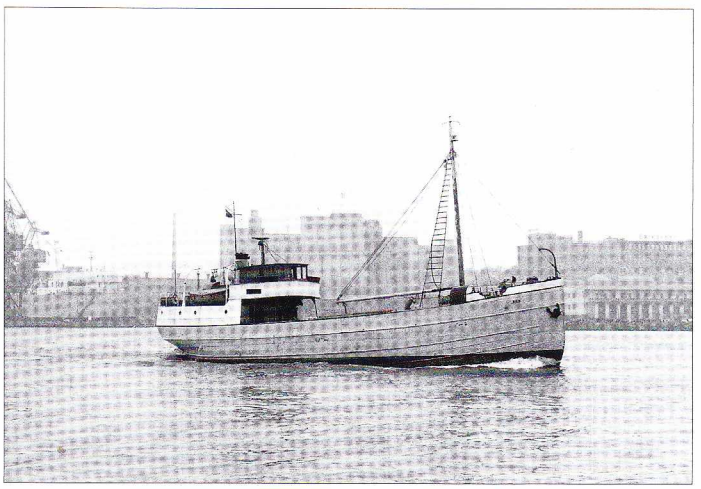
Flera av Länspumpens läsare har hört av sig till redaktionen och krävt att vi skall vara med att försöka rädda **Sydfart** åt eftervärlden. Vi har därför tagit kontakt med Statens maritima museer som vi tycker skulle vara en fin garant för fartygets framtida bevarande och där vi erbjuder oss att hjälpa till med opinionsbildningen. Kanske kan vi tillsammans hitta en lösning?

Svar från SMM

Man har naturligtvis haft denna fråga uppe och man har tagit kontakt med många organisationer, ideella föreningar och aktiva inom sjöfartsnäringen för att om möjligt försöka ha **Sydfart** igång. Det är ett tufft uppdrag, men alla är överens om att **Sydfart** inte passar som museifartyg utan att fartygets stora värde ligger i att hon brukas. Hon har ju alla certifikat m m som krävs. Redaktionen kommer att ha en fortlöpande kontakt med SMM. Har Du någon idé eller något förslag om hur **Sydfart** skulle kunna bevaras, är Du mer än välkommen att höra av Dig till Länspumpens redaktion.



***Olof Trätälja** av Säffle på väg ut från Helsingborg den 6 maj 1964. Åsyna vittne var Walter Nilsson.*



*Ett kort tag hette fartyget **Ann** och hörde hemma i Lidköping. Här passerar hon Göteborg den 11 oktober 1972 på lätten. Foto Krister Bång.*

Möteskalender för Klubb Maritim – Göteborg

Sommarstängt i Kajutan
Sista öppetdagen före sommarstängningen av Kajutan är den 19 juni.

Tisdagen 7 augusti kl 19
Kajutan öppnar för höstsäsongen.

Tisdagen 14 augusti kl 19
Filmvisning: Panamakanalen och dess utbyggnad.

Lördagen 8 september kl 19
OBS! Länspumpen 40 år! Heldag i Göteborg med program hela dagen. Se vidare på sidan 21 i detta nummer.

Tisdagen 11 september kl 19
Filmvisning: "Båten" av Jan Troell. S/s **Malmös** sista resa den 25 juli 1961 samt upphuggning. Leveranser av m/s **Dorotea, Hallsta III** och Rk. Emanuel Högberg.

27–30 september Bokmässan
Klubb Maritim – Göteborg finns i Sjöfartsmontern hos Sjöfartens Kultursällskap. Många överraskningar. Välkommen!

Tisdagen 2 oktober kl 19
Klubbmedlemmen Hans Erikson kommer och berättar om sin tid på Rederi Ab Transatlantic 1977–1990. Vi kommer att få se Hans egna tagna foton samt gamla transfoton varav många aldrig varit publicerade tidigare.

Torsdagen 4 oktober
Torsten Hagnéus öppnar Kajutan 12.00–15.00 på torsdagar för säsongen.

Tisdagen 9 oktober
Filmvisning: Inger Gnista i Svenska Lloyd.

Kajutan är öppen alla tisdagar mellan kl 18 och 21. Fikat är gratis som vanligt. Adressen är Sockerbruket 17 in på gården, första våningen. Tel 031–24 65 15 (endast tisdagskvällar).

OBS! Håll Dig uppdaterad. Ändringar i programmen kan förekomma. Dessa meddelas på vår hemsida http://klubbmaritimgbg.se I början av september skickar avdelningen ut Det händer hos oss till medlemmarna i Göteborgsavdelningen där höstens hela program kommer att finnas med.

Bokmässan i Göteborg

Besök Klubb Maritim i Sjöfartens Kultursällskaps monter på **Bokmässan**.
Vi är där varje dag och pratar båt. Antikvariat.
Billiga sjöfartsböcker!

Från torsdagen 27 – söndagen 30 september.

Önskas köpa:

Jag söker äldre årgångar av Länspumpen. Från 1972 till 2001.

Anders Tegelström
Varvsgatan 23
117 29 STOCKHOLM
e-post: ateswe@hotmail.com

Foton av FISKEFARTYG:

Klubb Maritim – Göteborg har övertagit en unik samling av foto på fiskefartyg tagna under slutet av 1940-talet och början 1950-talet.
Som en första offert från denna stora samling kan vi erbjuda foton på nedanstående fiskefartyg från Göteborgs-området. Om offerten faller i smaken återkommer vi med fler offerter på fiskefartyg.

FOTOARKIVET • Klubb Maritim-Göteborg • Offert 53

Fotoformat 10 x 15 (10 kr/st) samt 18 x 24 (45 kr/st)
Tillkommer porto och exp.-kostnad 15 kr, utlandet 30 kr.
Betalning vid leverans. Vid betalning från utlandet **endast kontant**.

Antal foton:
10x15 .....
18x24 .....

OBS! FOTONA LEVERERAS I ORDNING FRÅN LISTAN. OBS!

GG 27 Ingun	Fotö	8521	GG 223 Rimmon	Fotö	8653	GG 289 Bris	Hälsö	7938
GG 59 Rättvik	Donsö	9034	GG 226 Bertina	Donsö	7841	GG 290 Svanholm	Styrsö	9047
GG 66 Norma	Knippla	7338	GG 227 Vinga	Hönö	8656	GG 291 Lagafors	Björkö	8512
GG 97 Normandia	Vrångö	8201	GG 229 Astrid	Donsö	8346	GG 294 Västanfors	Rörö	8747
GG 104 Lingard	Hönö	8275	GG 231 Randyvåg	Hönö	7884	GG 301 Patricia	Styrsö	9110
GG 105 Titania	Fotö	8640	GG 237 Nexö	Hönö	7885	GG 311 Ranja	Donsö	7996
GG 106 Wasaren	Vrångö	8562	GG 240 Wailett	Hälsö	9038	GG 318 Solfors	Hönö	5936
GG 107 Woyland	Fiskebäck	9070	GG 245 Wivi-Ann	Donsö	7728	GG 322 Savoy	Hönö	7993
GG 111 Vanadis	Donsö	8340	GG 272 Älvfjord	Björkö	6345	GG 329 Skanör	Öckerö	8008
GG 129 Zaima	Hälsö	8931	GG 273 Tabor	Hönö	7946	GG 335 Agda	Hönö	oreg
GG 153 Lilly	Donsö	7703	GG 277 Ransy	Fotö	9087	GG 341 Tana	Donsö	7261
GG 186 Ansi	Hönö	7815	GG 284 Merano	Hyppeln	7933	GG 347 Sydic	Hönö	8148
GG 200 Sandvik	Styrsö	9052	GG 285 Vikingen	Göteborg	9043			
GG 201 Gudrun	Donsö	7820	GG 287 Tunis	Hälsö	7932			

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

Namn .....

Adress .....

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

Sista beställninsdag är 13 augusti 2012
därefter leverans inom 6–10 veckor