LÄNSPUMPEN

2013:4

Öppet hav

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

Årsmöte för Länspumpen Sjöfartshistorisk Förening 2014 i Göteborg, lördagen den 29 mars 2014

Årsmötesprogram:

11.30–12.00	Samling på Sjöfartsmuseet, Göteborg. Kaffe och smörgås serveras.
12.00–13.00	Förevisning av Sjöfartsmuseet inklusive modell-fartygsprogram
13.00–14.00	Länspumpens årsmöte. Föreningens första årsmöte äger rum i hörsalen på Sjöfartsmuseet
15.00	Studiebesök
17.30	Gemensam middag på Novotel (Carnegie Kaj)
19.30	Avslutning i Klubb Maritim – Göteborg möteslokal Kajutan. Efterrätt och kaffe serveras. Frågesport.

Anmälan sker genom inbetalning av 300 kronor till föreningens PlusGirokonto 815768-7 senast den 15 mars 2014. Märk inbetalningen Årsmöte. Respektive är mycket välkomna. Förbered Dig på en heldag och notera gärna datumet redan nu i almanackan. Programmet presenteras i sin helhet i Länspumpen 2014:1 som utkommer i början av mars.

För den som vill övernatta finns flera möjligheter.

Stöd Herkules bevarande som en sjögående museibogserbåt!

Sedan 1987 har Herkules bevarats som en sjögående museibogserbåt av Föreningen Bogserbåten Herkules. Kajplats har Herkules på fartygsmuseet Maritiman i Göteborg. År 2004 fick Herkules status som Traditions – och K-märkt fartyg av Statens Maritima museer.
Årets säsong har tyvärr inte gett så många beställningsturer som vi brukar ha. Omkostnaderna för att hålla Herkules i charterfart överstiger därför för första gången inkomsterna. Vi har dock redan fått två beställningar för körning nästa år och styrelsen arbetar på flera projekt för att öka inkomsterna vilket gör att vi ser positivt på framtiden för Herkules.
Dock är läget bekymmersamt inför vinteruppläggningen varför vi ber om ett ekonomiskt bidrag intill starten för seglationen 2014. Även ett litet bidrag är mycket välkommet!
Plusgiro: 496 29 18 - 1 Föreningen Bogserbåten Herkules
Skriv på talongen Gåva till Herkules.
Information:
bsg.soderberg@telia.com
www.herkules.o.se

Tack på förhand!
Styrelsen
Föreningen Bogserbåten Herkules

LÄNSPUMPEN

Årgång 41. Nummer 168 från starten. ISSN 0281-4242.

Huvudredaktör och ansvarig utgivare:
Lennart Bornmalm tel 031–23 07 02, e-post Lennart.Bornmalm@bioenv.gu.se

Övriga i redaktionen:
Krister Bång tel 031–26 38 38, e-post krister.bang@comhem.se (tidskriftens kontaktperson)
Eric Hallberg tel 0706–76 40 08, e-post eric.hallberg@biol.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

Tidskriften LÄNSPUMPEN ges ut av Länspumpen Sjöfartshistorisk Förening i Göteborg

Postadress:
Länspumpen, Box 2156, 433 02 SÄVEDALEN

Årsavgift i föreningen 2014 är 250 kronor 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.

Tryckt hos Göteborgstryckeriet, Mölndal.

Nästa nummer utkommer i mars 2014

Redaktionellt

Länspumpen är ju numera som bekant en helt självständig förening.

I föregående nummer presenterades redaktionen och dess förhoppningar och idéer när det gäller tidskriftens framtid. Så nu gäller det att arbeta vidare.

Mycket bygger på att vi får ett inflöde av varierat material i form av manuskript och bilder till redaktionen. Hittills ser det mycket lovande ut, och vi får hoppas att den trenden håller i sig. Vi kan på grund av detta inte utlova publicering i det kommande numret eftersom bearbetning och redigering tar tid.

Men ha tålamod och tveka inte att skicka in Era bidrag!

Redaktörerna

Två av Sveriges första kylfartyg 4
Erik Hag
Transaren Elmarens förlisning 1921 12
Bengt-Åke Gustafsson
Tarbits senaste nyförvärv 16
Krister Bång
Ny vattenbuss i Karlstad 18
Krister Bång
Göteborgs hamnar – förr och nu 22
Anders Rydberg
Världens största marina målning 29
Terje Fredh
Bärgningsångaren Orion 30
Krister Bång
Stena Scanrail – en jubilar i det tysta 35
Rickard Sahlsten, Lennart Bornmalm, Krister Bång
Bragd av lysekilslotsarna 1911 47
Terje Fredh
Fartygsforum i Leksand 2013 48
Bertil Söderberg, Krister Bång
S/s Consul Bratt en trotjänare hos Adolf Bratt & Co 52
Bertil Söderberg
Horisonten Runt 62
Redaktör Jan Johansson
Böcker på Frivakten 67
Redaktör Lennart Bornmalm

På sin jungfruresa anlöpte världens största containerfartyg ***Maersk MC – Kinney Möller*** *Göteborgs hamn, sluthamn på linjen. Vi tackar Per Lindqvist för den fina flygbilden han tog den 27 augusti 2013 klockan 11.24.*

Stoppdag
för nästa nummer av
Länspumpen är den 14 januari 2014

Rederi Ab Universal Line i Stockholm köpte 1948 och 1949 de två fartygen ***Gulöy*** *och* ***Turöy*** *som man gav namnnen* ***Barbro*** *och* ***Christina*** *efter redarens två döttrar. Foto Sjöhistoriska musset, Stockholm/Erik Holmbergs samling.*

Två av Sveriges första kylfartyg

Erik Hag

När jag för en tid sedan fick en förfrågan om att hjälpa till med en historik om mariehamnsrederiet Gustaf Eriksons mindre kylfartyg, en epok som omfattar åren 1950–1993, kom jag snart in på ett sidospår, Rederi Ab Universal Line i Stockholm, som åren 1948–1952 hade kylfartygen **Barbro** och **Christina**. Eriksons köpte **Christina** och mitt intresse väcktes. Ursprungligen ett eskortfartyg som efter kriget byggts om till lastfartyg för att senare förvandlas till kylfartyg. I *Svensk Sjöfarts Tidning*, som på den tiden mera ingående följde vad som hände inom shipping, hittade jag dock inget. På Riksarkivet hittade jag de officiella registerhandlingarna och på Stadsarkivet i Stockholm fann jag kompletta mönstringsrullor.

En del positionsuppgifter hittade jag i spridda nummer av *Lloyds Shipping Index* men också en del ofullständiga uppgifter fanns i *Sjöfartstidningen*.

Största framgången i mina efterforskningar var att jag lyckades få kontakt med två personer som verkligen varit med. Bengt Videgård, son till bolagets grundare Gösta Videgård, hade som 20-åring varit med ut till Västern och Åke Törnqvist hade varit den som i stor utsträckning skötte driften. Bägge ställde bredvilligt sina minnesuppgifter och fotografier till förfogande.

Bakgrunden

De tyska ubåtarnas framgångar i inledningen av andra världskriget tvingade de allierade till snabba och omfattande motåtgärder. För konvojskyddet fanns endast ett fåtal lämpliga fartyg tillgängliga. Gamla jagare från första världskriget blev eskortfartyg, det byggdes korvetter och moderna 10 000-tons lastfartyg byggdes om till eskorthangarfartyg. Moderna högsjötrålare blev eskortfartyg och ett omfattande nybyggnadsprogram av olika slags fartyg kom igång.

I norska *Skipet* berättar Arne Ingar Tandberg och Dag Bakka jr i en artikelserie 1979–1980 att det bland annat byggdes drygt 300 eskorttrålare av flera olika klasser på varv jorden runt. Av Western Isles klassen på 545 ton, byggdes 1941–1944 nästan 150 fartyg, de flesta i UK men också 16 i Canada och 3 på Nya Zeeland. De var utrustade med trippelångmaskiner på 850 hk och gjorde cirka 12 knop. De var i stor utsträckning bestyckade med en 7,62 cm kanon på backen, 3 st 20 mm Oerlikonkanoner samt 32 sjunkbomber.

Efter kriget såldes de flesta av de överlevande trålarna till civila köpare och av Western Isles klassen köptes 31 till Norge. Det var inte stora, etablerade rederier som köpte och ombyggnad för civila ändamål gjordes i stor utsträckning på olika norska varv. Omfattningen av ombyggnaderna skiljde mycket. Från att den ursprungliga ångmaskinen behölls midskepps med ett lastrum för- och ett akter om maskin, en liknande ombyggnad där ångmaskinen byttes ut mot en begagnad dieselmotor och till mer eller mindre omfattande ombyggnader med begagnade maskiner akterut. Både brittiska och tyska surplusmaskiner kom till användning och flera av fartygen byggdes om till kylfartyg. Vad slags kylmaskinerier det var fråga om har varit besvärligt att finna. Inget av de ak-

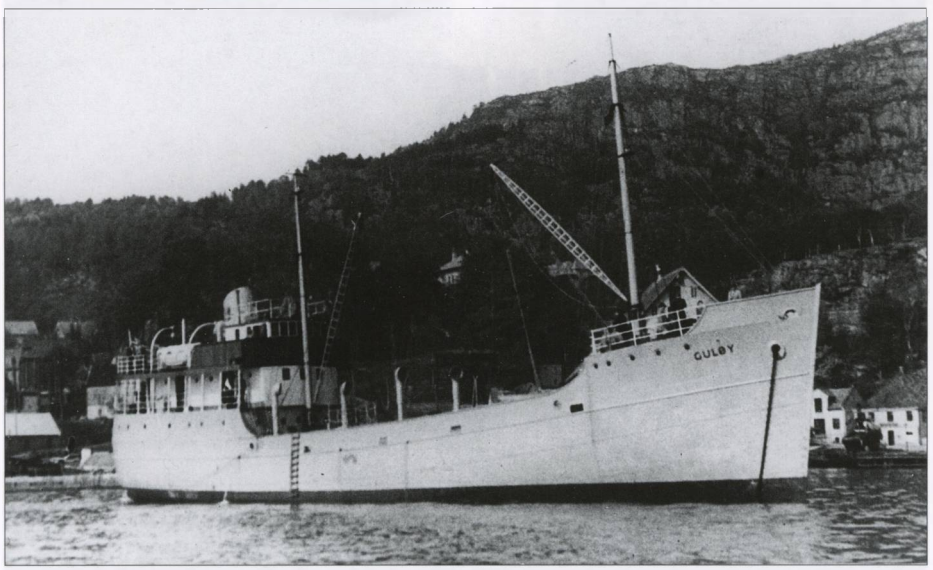
Så här såg eskorttrålarna ut som efter kriget såldes för ombyggnad till handelsfartyg. ***Ironbound*** *vid varvet i Kingston. Foto Marine Museum of the Great Lakes at Kingston, Ontario.*

tuella fartygen verkar ha klassats i Lloyds och Norske Veritas anger oftast endast att det är fråga om ett kylfartyg. Endast ett undantag, i juli 1948 klassades **Crowlin** på 28 000 cbf med ett redan 1939 byggt ammoniakbaserat kylsystem.

Lauritz Myrebøe, Bergen

Lauritz Myrebøe (1899–1975), som redan en tid varit verksam inom fiskeri och shipping, var en av dem som förvärvade Western Isles trålare. Han förvärvade 1946 fyra; tre av dem byggda på kanadensiska varv och en i Storbritannien. I Kanada hade byggts 16 Western Isles trålare och hälften av dem såldes till Norge. Collingwood Shipyards, Kingston Shipbuilding och Midland Shipyards, samtliga i Ontario och ägda av Roy Wolvin, hade byggt 3 respektive två trålare vardera. Lauritz Myrebøe förvärvade en trålare från vartdera varvet samt en UK byggd, **Anticosti** byggd i Collingwood, **Ironbound** i Kingston, **Magdalen** i Midland och slutligen **Rousay** byggd i Goole. Fartygen fördes till varv och efter genomgripande ombyggnader återstod inte mycket mer än skroven av de ursprungliga fartygen. Huvudmaskinerna kom i samtliga fall från av trä under kriget byggda minsvepare, s k MMS. Stormøllen Patentslipper og Mek. Verksted i Bergen färdigställde i maj respektive oktober 1947 **Guløy** ex **Anticosti** och **Marøy** ex **Magdalen** medan Västerviks varv hade **Turøy** ex **Ironbound** klar i februari 1948. Varvets andra fartyg, **Henøy** ex **Rousay**, såldes innan ombyggnaden avslutats, i september 1948, till svensk köpare och färdigställdes november 1948 som **Tova**.

Då hade redan både **Guløy** och **Turøy** i månadsskiftet augusti/september 1948 sålts till Stockholm. Myrebøe fortsatte verksamheten ytterligare en kort tid med **Marøy** men sedan fartyget i juli 1951 sålts till Italien avvecklades rederiverksamheten.



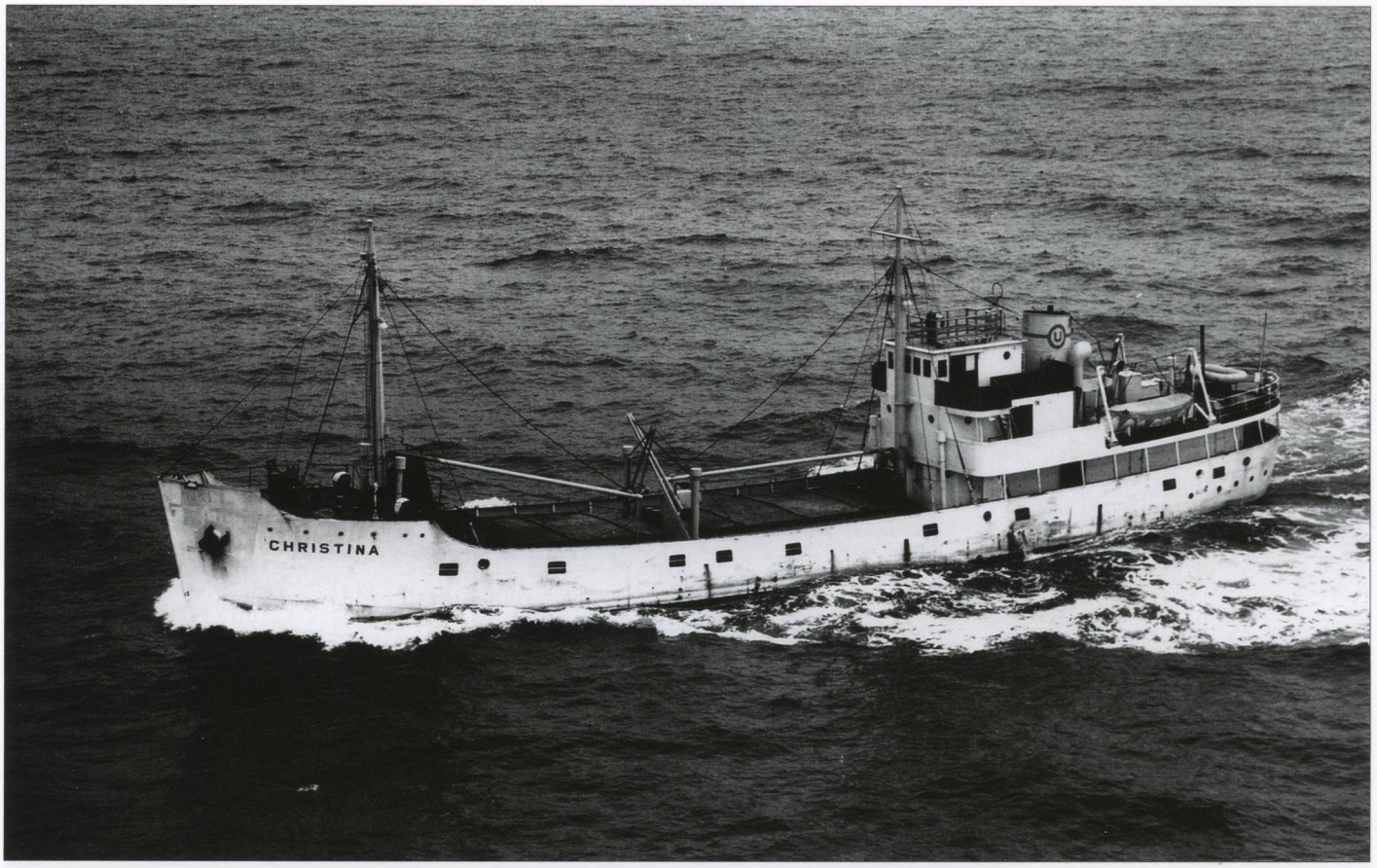
Universal Light Ab inköpte norska ***Gulöy*** *och övertog henne i Hull den 27 september 1947. Hon var i fart för Ministry of Supply i England. Foto från Krister Bång.*

Gösta Videgård och Rederi Ab Universal Line

Det var det den 29 oktober 1945 i Stockholm registrerade Universal Light Ab, i oktober 1948 namnändrat till Rederi Ab Universal Line, som köpt **Guløy** och **Turøy**. Bakom bolaget stod storbyggmästaren Gösta Videgård (1893–1952) vilken under 1930- och 1940-talen bedrev en mycket omfattande byggnadsverksamhet både i Stockholm och på den svenska landsorten. Under krigsåren var det främst försvarsanläggningar runt hela landet som sysselsatte Videgård. Han intresserade sig tidigt även för kylteknik och möjligheten att djupfrysa livsmedelsprodukter. I slutet av 1940-talet ägnade han mycket tid åt ett projekt där man i Mexikanska gulfen skulle fiska och frysa räkor och skaldjur för den snabbt växande USA-marknaden. Projektet kunde emellertid inte genomföras och intresset riktades nu mot transport av frusen tonfisk från Ecuador och Peru till amerikanska västkusten. Att bygga nya fartyg denna tid var det inte tal om. Varven hade långa väntelistor och Videgård såg möjligheten att förverkliga sina planer genom att köpa fartyg lämpliga att bygga om till kylfartyg.

Brittiska Ministry of Supply hade från mitten av 1948 chartrat **Guløy** och **Turøy** för trafik mellan Storbritannien och Västtyskland. I augusti 1948 tog Videgård över **Guløy** i Hull och den 1907 födde, i Madesjö hemmahörande, Oscar Bäckström övertog befälet. Det till **Barbro** omdöpta fartyget blev kvar i charter till Ministry of Supply fram till juni/juli 1949. Av fartygets första svenska mönstringsrulla framgår, att den norska besättningen, förutom befälet, till största delen stod kvar i fartyget. Den svenska fartygsinspektionen anmärkte bland annat på fartygets bemanning och bostäder på vilket rederiet anför att fartyget endast gör korta 2–2,5 dygns pendelresor mellan England och Tyskland och med denna förklaring får man dispens tills vidare.

Genom ett köpekontrakt i september 1948 köpte Videgård även **Turøy** men fartyget togs inte över förrän i mitten av 1949, tydligen i samband med att den brittiska chartern avslutades. För det till **Christina** omdöpta fartyget utfärdas den 12 juli 1949 i Hull svensk mönstringsrulla. Uno Ahlman, född 1899 och hemmahörande i



***Christina** gjorde flera resor i Nord-och Östersjöfart andra halvåret 1949 innan hon ankom Stockholm den 10 oktober samma år.*

Stockholm tar över befälet och besättning består huvudsakligen av norrmän och danskar.

Från juli 1949 disponerar Videgård de bägge fartygen, döpta efter döttrarna Barbro och Christina. På hösten togs de hem till Stockholm för ombyggnad men först hann **Barbro** göra en långresa. Från Teignmouth till Genua, vidare via Sfax till Norge, till Mesane och London och en resa Immingham–Malmö med kol innan fartyget den 23 oktober 1949 kommer till Stockholm och Oscar Bäckström med besättning mönstrar av.

Christina gjorde under samma tid några resor i Nord- och Östersjöfart med en avstickare till Island innan hon den 10 oktober 1949 kommer till Stockholm och Uno Ahlman med besättning mönstrar av.

I Videgårds egen regi inleddes ett omfattande arbete. Åke Törnqvist, som anställdes i mars 1951, berättar att **Barbro** byggdes om till moderfartyg med en frysanläggning kapabel att frysa ned lasten till –40 grader medan **Christina** fick en mera normal kylanläggning. Detta uppenbarligen med anledning av det tidigare nämnda gulfprojektet.

I Fartygsinspektionens arkiv finns några enkla ritningar på ombyggnader, alla utan vare sig konstruktör eller ritares namn. Till de korkisolerade fartygen levererar Svenska Turbinfabriks Ab Ljungström frysmaskinerier som arbetade med "dichlorodifkuoromethane", senare mera känt som freon 12. Maskineriet anges i bägge fallen kapabla hålla lasten –35 C vid en sjövattentemperatur av max +32 C. Under arbetets gång flyttades fartygen runt i Stockholm. Mesta tiden låg de i Ryssviken men man hann även med torrsättning vid Ekensberg och en kort tid låg fartygen vid Norr Mälarstrand. En som var med under arbetet var maskinisten Sture Jonas Aspelin född den 31 december 1904 och vid denna tid hemmahörande i Raus församling.

Christina i fart

I maj 1951 har man **Christina** klar. Den 15 maj utfärdade sjömansrullan anger att besättningen skall bestå av befäl enligt befälsordningen, telegrafist ej behövlig, 4 däcks-, 2 maskin- och 2 ekonomipersoner. Riktigt så mönstrar man inte. Thorleif Schæffer född 1902 hemmahörande i Strängnäs är befälhavare, på däcksidan finns 1:e styrman, båtsman samt 2 matroser och 2 jungmän. I maskin finns maskinchef, 1:e och 2:e maskinister samt 3 motormän. Även en motorelev mönstra-

Ett av kylrummen på en av båtarna. Foto genom Bengt Videgård.

REDERIAKTIEBOLAGET UNIVERSAL LINE

TELEPHONES: 23 05 50

TELEGRAM:
UNIVERSALLINE
STOCKHOLM, SWEDEN

18/12 ank. STOCKHOLM den 17/12 1951.
Kungsgatan 18

Kungl. Kommerskollegium,
Fartygsregistreringssektionen,
Stockholm C.

KOMMERSKOLLEGIUM
FARTYGSREGISTRERINGSSEKTIONEN
INK. 18 DEC 1951
D.N:r 01585

Fartyget "Barbro", reg. nr 9067.

Till svar å Eder skrivelse d. 13 dec. få vi meddela, att Fastighets A.B. Kungshuset står som ägare av fartygen "Barbro" o."Christina", och att någon ändring häruti icke skett.

Högaktningsfullt
Rederiaktiebolaget
UNIVERSAL LINE

Rederiets brevpapper i A-4 format, beskuret nertill, i försändelse till Kungl. Kommerskollegium den 17 december 1951.

des men han verkar inte kommit med på resa. På ekonomisidan finns steward och kock. Det saknas alltså en 2:e styrman och en tysk sådan mönstrar på när man på utresan passerar Brunnsbüttel. Avgång från Stockholm den 16 maj destinerad till Rotterdam via Gävle och Skutskär. I Gävle lastar man rör och i Skutskär troligen massa. Via Hamburg till Paita i norra Peru och sedan en resa så långt norrut som till Portland, Oregon.

Redan innan resan söderut startar har maskinchefen lämnat fartyget. Någon ny synes ej ha mönstrats förrän någon månad senare då 1:e maskinisten mönstras upp. Förmodligen hade man redan nu problem med maskineriet men man tar sig till Callao dit man kommer den 13 oktober och här blir **Christina** liggande medan man letar efter reservdelar. Både befälhavaren och 1:e styrman mönstrar av. När fartyget lämnade Stockholm saknades, som nämnts tidigare, en 2:e styrman. I Kielkanalen hade vakansen fyllts, tyske medborgaren Ernst-August Kranz från Neustadt kommer ombord. Han mönstras

den 17 december upp till överstyrman. Det noteras dock i rullan, "till dess behörig kan anställas" men även antecknat "avmönstring endast möjlig där myndigheter tillåta". Samma dag som Kranz mönstrats upp kommer en ny befälhavare, Erik Rubarth. Han hade som 1:e styrman mönstrat på **Barbro** i augusti 1951 och flyttades nu i Callao över som befälhavare i **Christina**.

Även Barbro i fart

I augusti 1951 var **Barbro** besiktigad och klar för avfärd. Den 17 augusti 1951 utfärdade sjömansrullan kräver förutom befäl 6 man på däck, endast 2 man i maskin och en ekonomipersonal. Sture Reinhold Gylling född 1922 hemmahörande i Borås mönstrar befälhavare, ovannämnde Erik Rubarth född 1915 hemmahörande i Visby är 1:e styrman. 2:e styrman plus vardera två matroser, lättmatroser och jungmän utgör den övriga däcksbesättningen. Maskinchefen, den ovannämnde Torsten

Under ombyggnadsarbetena flyttades båtarna runt i Stockholm. Här ligger de vid Norr Mälarstrand. Foto Sjöhistoriska museet, Stockholm/Erik Holmbergs samling.

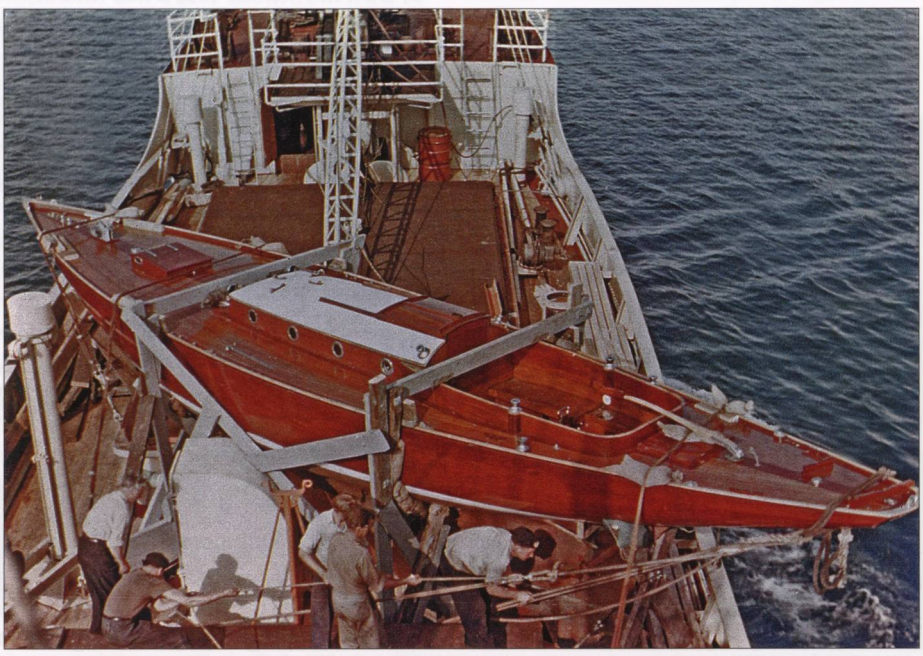
***Christina** sliptagen på Ekensberg varv i Mälaren.*

Gösta Videgård t h tillsammans med fru och affärsbekanta. Foto genom Bengt Videgård.

Aspelin, har till hjälp två maskinister och tre motormän. På ekonomisidan mönstras en kock-steward vilken assisteras av en mässuppassare.

När **Barbro** den 22 augusti 1951 lämnar Stockholm anger hamnjournalen destinationen Hamburg och Salvador med flyttsaker och en segelbåt. Både flyttsakerna och segelbåten Videgårds egna. När man i Hamburg lastar cement kommer man i delo med "Wasserschutzpolizei" som hävdar att **Barbro** ligger 10 cm djupare än lastmärket. Man lämnar Hamburg den 27 augusti sent på kvällen destinerad till San Salvador. I en senare brevväxling med Kommerskollegium uppger rederiet att bolagets vd, ingenjör Videgård, själv var med vid lastningen, att denna gjordes i sötvatten samt att fartyget med utsvängda lastbommar hade slagsida och därmed synes saken utagerad.

När **Barbro** den 17 oktober passerar Balboa lämnar Aspelin fartyget, överförd till ett annat av rederiets fartyg, antecknas i rullan. Man går norrut och lyckas få en styckegodsfrakt söderut. Man lämnar San Francisco den 16 november destinerad till Callao. Var i Balboa den 4 december där en matros avmönstrades utan personlig närvaro och framme i Callao omkring den 17 december. Här lämnade 1:e styrman Rubarth fartyget för att som befälhavare ta över **Christina**.



*En ovanlig last på **Barbros** däck, redarens segelbåt! Foto genom Åke Törnqvist.*

Verksamheten 1952

När fartygen lämnade Stockholm var det, som tidigare nämnts, transport av frusen tonfisk från Ecuador och Peru till amerikanska västkusten som gällde. Tyvärr kunde inte heller detta projekt fullföljas. Sedan förbindelserna mellan USA och Japan normaliserats och japanerna fått tillgång till den amerikanska marknaden försvann mer eller mindre den tilltänkta verksamheten och man såg sig om efter annan sysselsättning för fartygen.

Förutsättningarna förändrades dock totalt sedan Gösta Videgård den 25 januari 1952 försvunnit i Panama City. På en badstrand hittades Videgårds kläder, plånbok och pass men av Videgård inte ett spår. Snart beslöts att ta hem fartygen till Sverige och på sikt avveckla verksamheten.

Barbro gjorde januari–mars 1952 tre resor Guayaquil–New Orleans med bananer. Inför första resan mönstras en "supercargo" för att hjälpa till med bananlasten. Vid första ankomsten till New Orleans mönstrade han av, "Utan personlig närvaro" noteras i rullan.

Sedan tredje bananlasten lossats fortsatte man till Cuba och går via Las Palmas till Cartagena i Spanien. Vidare till Rouen och några resor på Nordsjön innan fartyget den 5 juli–1 september i charter till Gustaf Erikson i Mariehamn gjorde fyra resor Åbo–Hull med smör. Därefter från Great Yarmouth till Grekland och vidare till Norge. **Barbro** kommer den 29 november 1952 till Marstrand närmast från Bergen. Besättningen mönstras av och fartyget lades upp. Befälhavaren Sture Gylling dock kvar till den 24 mars 1953 då han lämnar efter drygt 1,5 års tjänstgöring ombord.

Christina hade anlänt till Callao den 13 oktober 1951, då med maskineriproblem och 1:e maskinisten Friedrich Mohr mönstras den 22 oktober upp till maskinchef. Som nämnts ovan hade Torsten Aspelin ungefär samtidigt lämnat **Barbro** i Balboa, "överflyttad till annat av rederiets fartyg". Hans uppgift var nu att få fram erforderliga reservdelar till **Christina** och Åke Törnqvist berättade att Aspelin kom till Callao "med en mängd delar". Han mönstrar den 1 januari 1952 på som maskininspektör och med Rubarth som befälhavare och Mohr som maskinchef kan man den 18 januari 1952, efter drygt tre månaders stillaliggande, lämna Callao destinerad till Balboa. Sedan Videgård försvunnit går **Christina** genom Panamakanalen och från Cristobal går man via Maracaibo till Liverpool och vidare till

Göteborg med ankomst den 17 april 1952. Efter sex veckors varvsvistelse lämnar man Göteborg den 30 maj. Nu följer några resor med fisk från Norge till Medelhavet samt en resa från Norge till Östtyskland och åter Bergen innan **Christina** den 12 december 1952 kommer till Marstrand och besättningen mönstrar av.

Senare historia

Fartygen är nu till salu och i juni 1953 såldes **Barbro** till ett bolag i Etiopien. Som **Guiseppina** med hemorten Massawa lämnade fartyget den 9 juli 1953 Marstrand närmast destinerad till Färöarna.

De kommande åren seglar fartyget under etiopisk flagg i huvudsak på Röda havet och Persiska viken med enstaka utflykter till medelhavshamnar. Namnet på redare varierar under åren men det verkar i princip vara samma ägare.

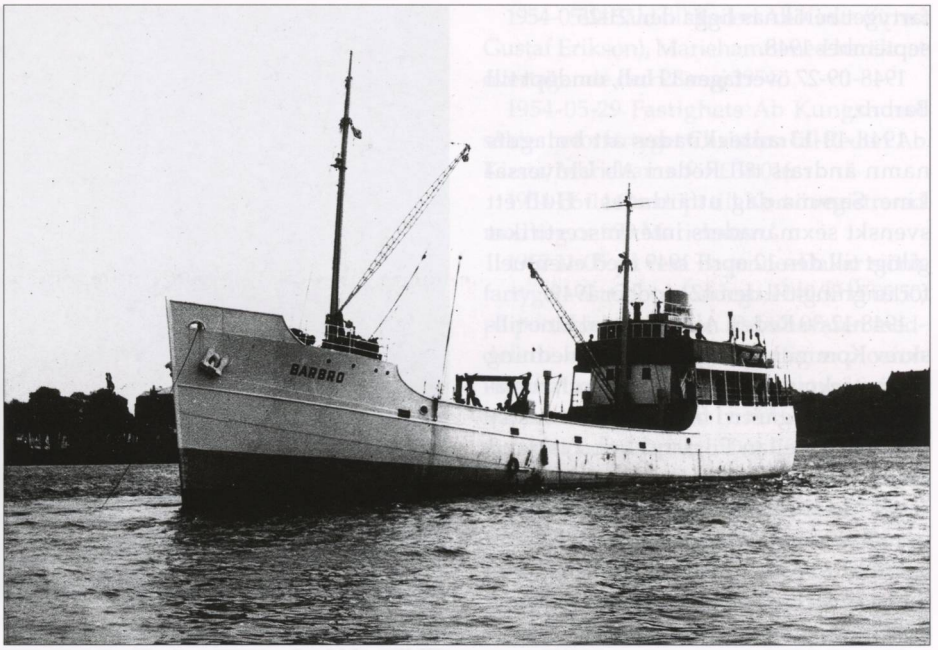
Åke Törnqvist har berättat att han några år efter att **Barbro** sålts fick en förfrågan från Etiopien gällande ritningar på fartyget och gissningsvis var det inför den förlängning som enligt Lloyds gjordes 1960. Lloyds rapporterar vidare i september 1964 att en 4SA 8-cyl Klöckner-Humboldt-Deutz, Köln på 1 340 hk installerats. Trots att fartyget först den 29 november 1974 förlorade Lloydsklass noterades inga förändringar i registerboken vare sig i tonnage eller i dimensioner efter förlängningen.

Guiseppina finns med ännu i Lloyds 1995/96 men borta i 1996/97 upplaga. I mars 1998 rapporteras fartyget tidigare blivit vrak vid Massawa men närmare uppgift om när och var i skrivande stund ej kända.

Det kom att dröja nästan ett år innan **Christina** fann köpare. Mariehamnsrederiet Gustaf Erikson hade 1950 förvärvat sitt första kylfartyg, **Kallsö**, ett 400 dwt secondhand fartyg. I maj 1954 tar man över **Christina** som i åländsk ägo får namnet **Korsö**. Liksom **Kallsö** sysselsattes fartyget de kommande åren i huvudsak i Nord- och Östersjöfart.

På resa Bayonne–Dakar sjönk **Korsö** den 5 november 1957 utanför Cabo Mondego på portugisiska kusten. En kraftig explosion hade inträffat midskepps och fartyget sjönk inom tre minuter. Av den 11 man stora besättningen räddade 8 man sig ombord i en livbåt. Efter 13 timmar togs de upp av turkiska **Nevsehir**, som var på resa till Svarta havet, och de landsattes senare i Ceuta.

Vid sjöförklaringen antogs explosionen förorsakats av en drivmina. Ganska snart efter haveriet framkom dock uppgifter om att det var fråga om sabotage eftersom fartyget tidigare fört en vapenlast till Tanger och att finska myndigheter redan i december 1957 kände till saken. Helt klart är att **Korsö** den 18 augusti lämnade Hangö efter att ha lastat 20 ton styckegods destinerad till Savona men att lasten, bestående av granatkastare inklusive granater från vapentillverkaren Tampella, omdirigerades till Tanger.



***Barbro** till ankars. Notera vaggan för segelbåten. Foto genom Bengt Videgård.*

M/s Barbro **1948–1953**

Reg.nr 9067, signal SJPT.

Data 580 grt/322 nrt 48,53×8,40×4,22×4,18 m, dwt 675.

Maskineri en 4SA 6-cyl National Gas & Oil Eng, Co, Ashton-under Lyne på 500 hk tillverkad 1942/NE 9:1964 en 4SA 8-cyl Klöckner-Humboldt-Deutz, Köln på 1 340 hk.

Kylmaskineri Svenska Turbinfabriks Ab Ljungström, Finspång med Dichlorodifluoromethane, kubik 20813 cbf.

Varv Collingwood Shipyards Ltd, Collingwood.

1942-04 Eskorttrålaren av Isles class HMS **Anticosti** levererad.

1946-03-19 förvärvad av F. Daems, Antwerpen.

1946-07-11 såld till Lauritz Myrebøe, Bergen. Namnet **Anticosti** behölls.

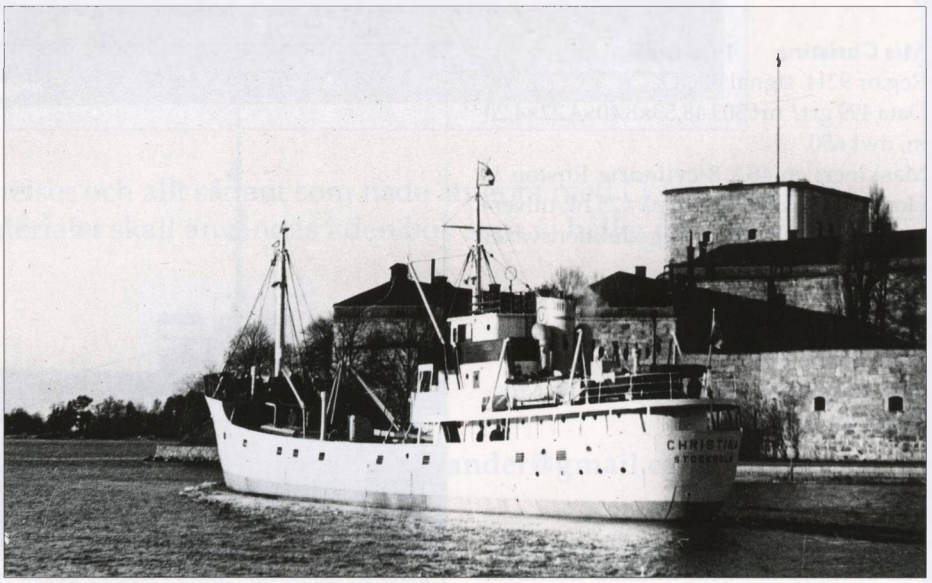
1946-12 Övertagen av Skips A/S Myrebøe (Lauritz Myrebøe & Johan Alfred Hojem), Bergen för norska kr 210000.

1947-04-12 Omdöpt till **Guløy**

1947-05 Storemøllens Patentslipper og Mek. Verksted, Bergen levererar det till lastmotorfartyg ombyggda fartyget. Mätbrev utfärdat den 10 maj 1947.

1948-05-13 Genom ett köpekontrakt säljer Skips A/S L. Myrebøe motorfartyget **Guløy** till Universal Light Ab, Stockholm.

1948-08-30 Skibsskjöte utfärdat: Skipsaksjeselskabet L Myrebøe sålde motorfartyget Guløy till Universal Light Ab, Stockholm för svenska kr 900000. Samma dag anmäler företaget fartyget till svensk registrering, skall övertagas i Hull där



***Christina** passerar Waxholms fästning. Foto genom Bengt Videgård.*

fartyget beräknas ligga den 21-25 september 1948.

1948-09-27 övertagen i Hull, omdöpt till Barbro.

1948-10-13 antecknades att bolagets namn ändrats till Rederi Ab Universal Line. Samma dag utfärdades i Hull ett svenskt sexmånaders interimscertifikat giltigt till den 12 april 1949 med eventuell förlängning till den 12 oktober 1949.

1948-12-30 Rederi Ab Universal Line tillskrev Kommerskollegium med anledning av anmärkning mot bemanning och bostäder. Fartyget går f n i fraktfart för Ministry of Supply mellan England och Tyskland med korta pendelresor på 2–2,5-dygns resor. Man begärde dispens vilken den 19 mars 1949 utfärdades gällande tills vidare

1949-10-14 för i Immingham liggande Barbro interimscertifikat utfärdat gällande resa Immingham–svensk hamn.

1949-10-20 Nytt interimscertifikat utfärdat för resa Malmö–Stockholm för uppläggning.

1950-02-15 Rederi Ab Universal Line sålde fartyget till Fastighets Ab Kungshuset, Stockholm för 950 000 kr med tillträde redan 1 januari samma år.

1951-08 Lloyds utfärdar certifikat för det till kylfartyg ombyggda fartyget.

1951-08-13 Svenskt nat.cert med reg.nr 9067 utfärdat för motorfartyget Barbro ägt av Fastighets Ab Kungshuset, Stockholm.

1953-06-27 Ref motor vessel Barbro sålt till Bellavia & De Nadai (Bruno de Nadai), Asmara, Etiopien för $135 000 (699 300 kr). Omdöpt till Giuseppina. Fratelli de Nadai (Bruno de Nadai), Massawa, Etiopien registrerad ägare.

1960 Fartyget rapporterades förlängt.

1970 I.R.T.A. International Refrigenerated Transport Asmara Share Co (Fratelli de Nadai), Massawa, Etiopien.

1974-11-29 Lloyds class upphörde.

1998-03 Rapporterades att fartyget tidigare förlist vid Massawa.

M/s Christina 1949–1954

Reg.nr 9214, signal SFGQ.

Data 499 grt/ nrt 303 48,53×8,40×4,22×4,20 m, dwt 650.

Maskineri en 4SA 8-cylindrig Ruston & Hornsby, Lincoln diesel på 425 hk tillverkad 1941, insatt 1948 med reduktionsväxel kopplad till en propeller.

Kylmaskineri Svenska Turbinfabriks Ab Ljungström, Finspång med Dichlorodifluoromethane Kubik 21 254 cbf.

Varv Kingston Shipbuilding Co Ltd, Kingston, Ont. NB 21

1941-10-07 kölsträcktes

1942-01-14 sjösatt

1942-10-16 HMS Ironbound commissioned at Kingston, Ont. Utlånad till Royal Canadian Navy (RNC) som HMCS T 284

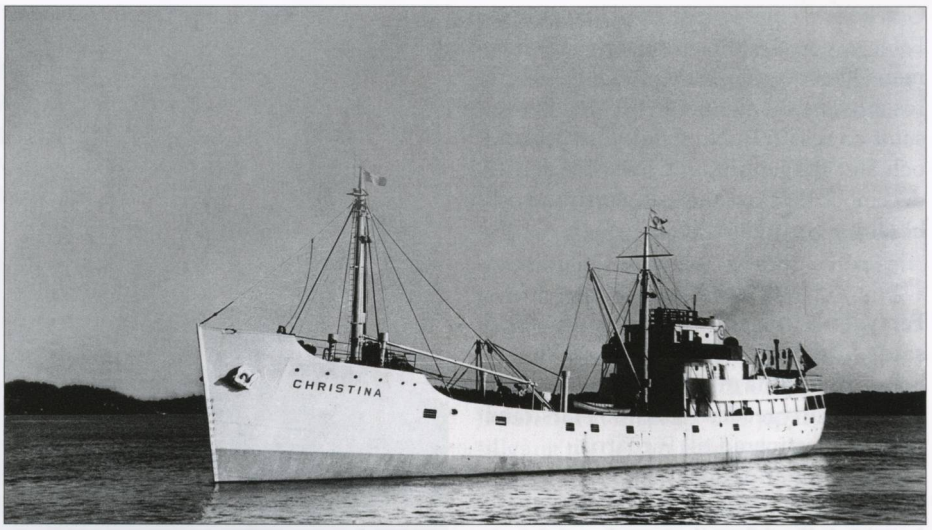


Foto genom Bengt Videgård.

Ironbound.

1945-06-17 i Plymouth, UK återlämnad till Royal Navy.

1946-03-19 övertagen av F. Daems, Antwerpen.

1946-04-11 såld till Olav H. Drønen, Austevoll/Bergen för 210 000 norska kr.

1946-08-20 såld till A/S M/S Turøy (Lauritz Myrebøe), Bergen för 325 000 norska kr. Förd till Västerviks varv och ombyggd till lastmotorfartyg. Vid ombyggnaden användes i huvudsak endast skrovet och en del utrustning från trålaren. Den ursprungliga ångmaskinen byttes mot en begagnad diesel.

1948-02-09 lastmotorfartyget Turøy levererat till A/S M/S Turøy, Bergen.

1948-09-07 A/S M/S Turøy (Skibs A/S L Myrebøe), Bergen sålde lastmotorfartyget Turøy till Universal Light Ab, Stockholm för svenska kr 900 000 med övertagande i Bergen den 5 juli 1949. Avsågs bli besiktigat i engelsk hamn före den 20 september 1948 varefter köparen skulle lämna definitivt svar om köp inom fem dagar. Affären förutsatt både norska och svenska myndigheters tillstånd. Fram till leveransdag skall fartyget befraktas genom säljaren.

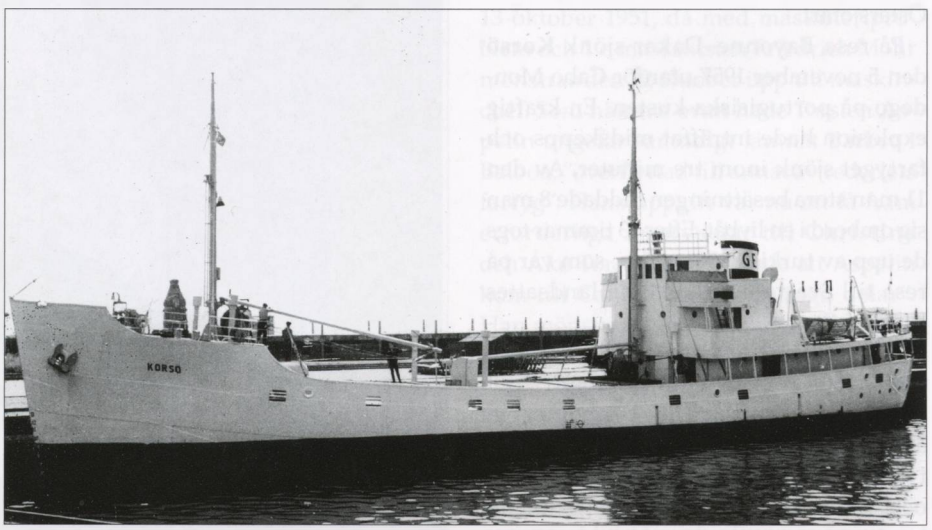
1948-10-13 antecknades att bolagets namn ändrats till Rederi Ab Universal Line.

1949-06-21 Rederi Ab Universal Line anmälde den 1 juli 1949 att man förvärvat lastmotorfartyget Turøy för 900 000 kr med övertagande i Bergen den 6–7 juli 1949 i Newcastle-on-Tyne. Man begärde interimscertifikat för Christina ex Turøy vilket utfärdas 4 augusti 1949 gällande 6 månader. Rederiet anmälde 13 oktober 1949 att fartyget tills vidare var upplagt i Stockholm.

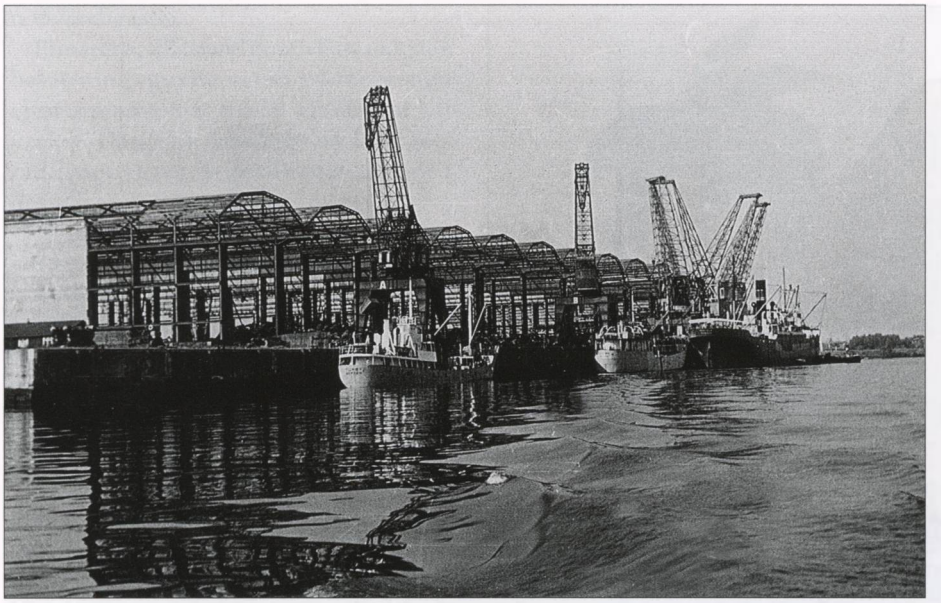
1950-02-15 Rederi Ab Universal Line sålde fartyget till Fastighets Ab Kungshuset, Stockholm för 900 000 kr med tillträde redan den 1 januari samma år.

1950-12-30 Fastighets Ab Kungshuset, Stockholm anmäler motorfartyget Christina till registrering. Svenskt nationalitetscert med reg.nr 9214 utfärdat den 11 maj 1951.

1951-05 fartyget klassades som kylmotorfartyg och försågs med ett 1951 av Svenska Turbinfabriks Ab Ljungström tillverkat kylmaskineri.



***Christina** såldes till Gustaf Eriksons Rederi Ab Kirsta i Mariehamn och övertogs 28 maj 1954. Nytt namn blev **Korsö**. Foto H. Nyström, Kotka.*



Båda båtarna i okänd hamn. Foto genom Åke Törnqvist.

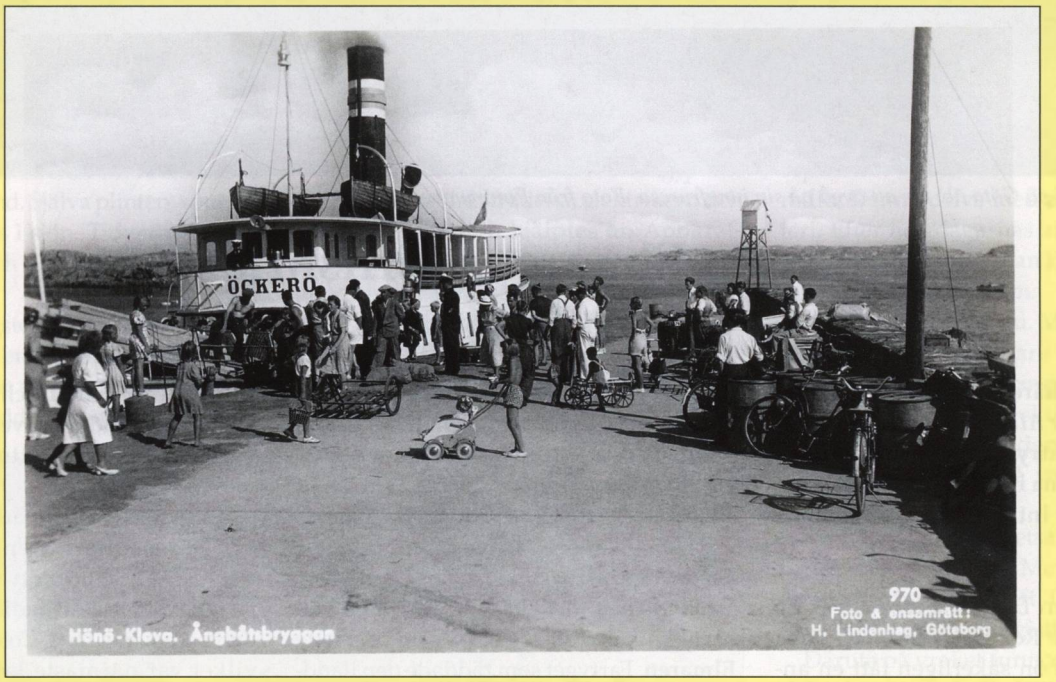
1954-05-14 Såld till Rederi Ab Kirsta (firma Gustaf Erikson), Mariehamn med beräknat övertagande den 28 maj 1954.

1954-05-29 Fastighets Ab Kungshuset sålde motorfartyget **Christina** till Rederi Ab Kirsta, Mariehamn för £38 016.

1954-06-14 Omdöpt till **Korsö** registrerad med reg.nr 999 Mariehamn.

1957-11-05 på resa Bayonne–Dakar sjönk fartyget väst Cabo Mondego, N40.33 W09.50, på portugisiska kusten. Befälhavaren meddelade rederiet att en kraftig explosion inträffat midskepps och att fartyget sjönk inom tre minuter. Av besättningen om 11 man räddade 8 sig i en livbåt. Efter 13 timmar upptagna av turkiska **Nevsehir** på resa till Svarta havet och landsattes senare i Ceuta. Vid sjöförklaring antogs explosionen förorsakad av en drivmina.

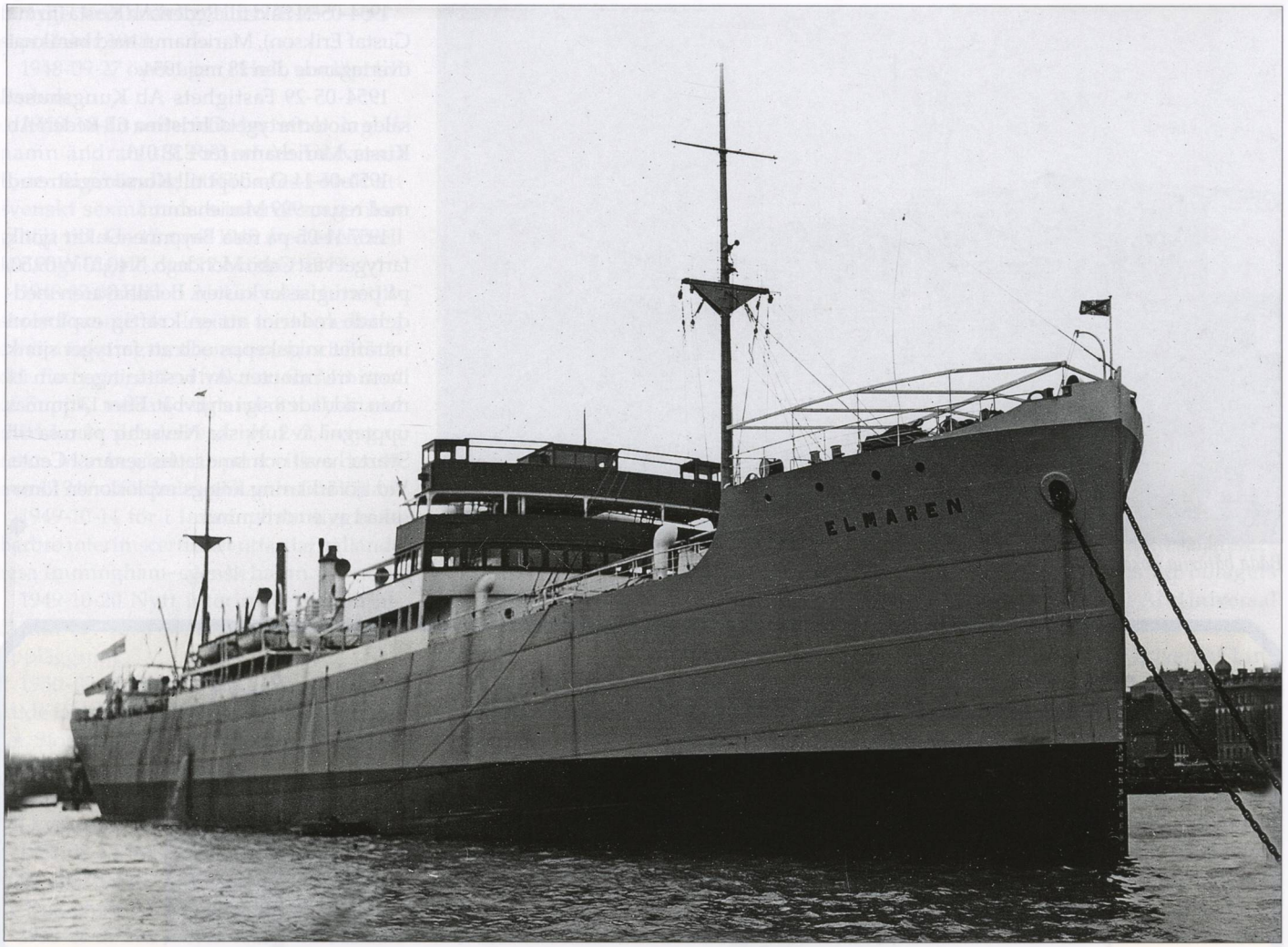
Trafik Aktiebolaget Öckerö Skärgård



Vi söker privattagna foton, berättelser och allt sådant som hade att göra med Öckeröbolagets trafik på norra skärgården. Materialet skall användas i den bok som vi håller på att göra.

Ragnar Magnander 0736–70 82 23, mail: ragnar.magnander@gmail.com

Bertil Söderberg 0708–13 58 48, mail: bsg.soderberg@telia.com



***Elmaren** ankrad på Göta älv för att avgå på sin jungfruresa. Foto från Fotopumpen.*

Transaren Elmarens förlisning 1921

Bengt-Åke Gustafsson

Jag bläddrade härom dagen i en gammal tidning *Allt för Alla*, utgiven av Åhlén & Åkerlunds Boktryckeri, Stockholm 1926 och fick se denna intressanta artikel som jag tror skulle intressera Länspumpens läsare.

Om författaren Daniel Defoe levat på 1900-talet hade Robinson Crusoes öden på den ensliga ön säkerligen fått en annorlunda gestaltning än de nu fingo. Den ilanddrivne sjömannens första tanke, då det gällde att föra iland vissa nödvändighetsartiklar, skulle sannolikt ha inbegripit den havererade båtens radioanläggning. En stor del av hans ansträngningar skulle ha gått ut på att få denna i funktion. Och sedan hade det inte behövt dröja länge, innan han vid horisonten kunnat skönja skorstenen på den per radio tillkallade ångaren.

För ett par tre år sedan inträffade mitt ute på Indiska oceanen ett haveri, som i någon mån skulle kunna sägas vara förbundet med en modern robinsonad. En av öarna i Tschagosarkipelagen, en enslig palmö, var platsen för dramats senare del och dess upplösning. Ön hette Island South East och tillhör ögruppen Six Islands i nyss nämnda arkipelag. Den ligger söder om ekvatorn, omkring 7° sydlig och 73° östligt Greenwich, man hittar den på kartan i form av några små prickar.

Händelsen förtjänar att rekapituleras. Fartyget som förliste var svenskt och hette **Elmaren**. Fartyget som räddade den ilandsatta besättningen var också svenskt och hette **Tisnaren**. Båda voro motorfartyg. Den elektriska maskinisten, eller en av dem, på **Elmaren** hette Ragnar Friström, radiotelegrafisten bar namnet Elis Samuelsson, båda, som man hör, svenskar.

Räddningen i land

Haveriet förorsakades av grundstötning. Händelserna mellan kl 03.50 på morgonen den 9 maj 1921, då grundstötningen skedde, och första nödsignalen utsändes, och kvällen den 11 maj, då fartyget fortfarande höll sig flytande på grundet utan att man egentligen fruktade någon överhängande fara, skola här förbigås.

Natten mellan 11 och 12 maj blev sjön grov och började slå över fartyget. Natten blev besvärlig, och vattnet steg undan för undan i lastrummet.

Ännu var radioapparaturen i ordning, och när på morgonen nästa dag efter skeppsråd beslutats, att man skulle överge fartyget, kunde ett radiomeddelande om detta utväxlas med Colombo på Ceylon, vilket var närmaste kustradiostation. I dessa trakter äro de atmosfäriska störningarna synnerligen starka. Avståndet till Colombo är cirka 955 sjömil, och kommunikation vid dagsljus var omöjlig.

Efter några timmars färd steg besättningen iland på Island South East.

Det måste ju medges, att besättningens öde ingalunda var det prekära, i vilket Robinson Crusoe på sin tid blev försatt. Det fanns vit guvernör på ön.

Nästa dag låg fartyget där ute kvar på grundet.

Man bärgar grejer från vraket

Vi minns Robinsons färd ut till vraket. Vad han bärgade, var givetvis det för honom

nödvändigaste.

Elmarens, till Island South East räddade besättning, gjorde också på morgonen efter sin ankomst till ön en färd ut till vraket. Därifrån ilandtogs då fartygets radiomottagare, kristallmottagare, och dess reservantenn.

På kvällen samma dag gjordes till guvernören på ön en framställning om att en trådlös station måtte få monteras på öns strand. Denna framställning beviljades. Man gick genast till verket. En kokospalm fick tjäna som upphängningspunkt för antennen. På det sättet kom man upp med antennen närmare tjugo meter. Ute i vattnet, några famnar från stranden, nedlades på sjöbottnen ett antal kopparplåtar, hopbundna med metalltråd. Från dessa drogs upp på stranden en annan tråd, det blev jordledningen.

Därefter verkställdes hopkopplingen, givetvis inte utan en viss spänning. Och så satte man sig att lyssna.

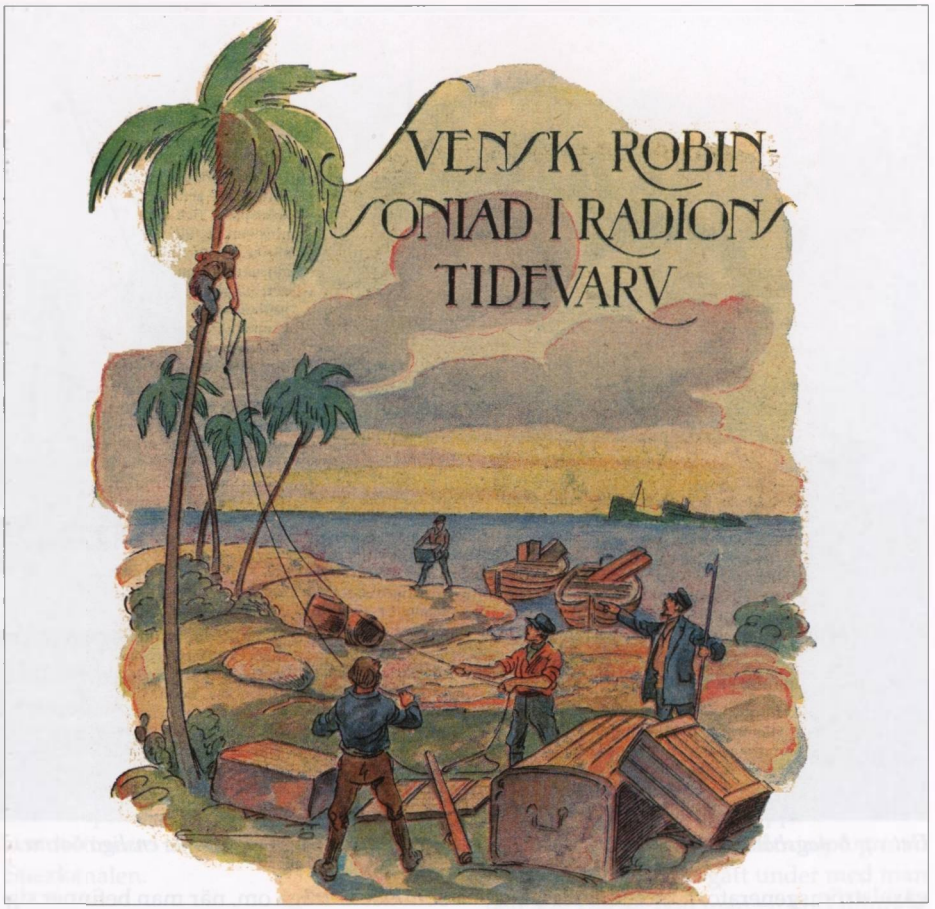
Jo, mycket riktigt. Man kom strax in på signaler. Man hörde, hur Colombo korresponderade med ett fartyg, för övrigt ett svenskt.

Med tidvattnets hjälp

Kaptenen beordrade, när han hörde detta, bärgning av hela radioutrustningen, om sådan vore möjlig. Påföljande dag verkställdes också detta. Alla i telegrafhytten ombord varande tillbehör till radioutrustningen togos i land. Själva plinten, som var väl tung, vräktes i sjön. Tidvattnet förde den mot land och den bärgades lyckligt och väl.

Nu inföll pingsten. Helgdagarna blevo arbetsdagar. Och en liten radiostation reste sig så småningom på palmöns strand.

En primitiv hydda utan väggar med tak av palmblad valdes till monteringsplats. De båda maskinbiträdena, elektrikern och radiotelegrafisten hjälptes åt. Apparatbordet ställdes i ordning och nödiga förbindningar verkställdes. Ingenting hade skadats under bärgningen.



Det skrevs en bok om haveriet inspirerad av Robinson Crusoe. I bakgrunden ser man vraket av ***Elmaren*** *och i förgrunden hur man riggar upp radioutrustningen.*

Klart för prov med nödsändaren

Ombord på välrustade fartyg finns för exceptionella fall en så kallad nödsändare för radio. Denna drivs med ackumulatorbatteri. Efter helgdagarnas arbete hade man kommit så långt, att man kunde verkställa prov med nödsändaren.

Nå, den fungerade ju. Men det avstånd, på vilket denna sändare kunde göra sig hörd, vilket var omkring 100 sjömil, var alltför litet för att man skulle kunna komma någon vart från denna lilla ö mitt i Indiska oceanen, på vars strand man befann sig.

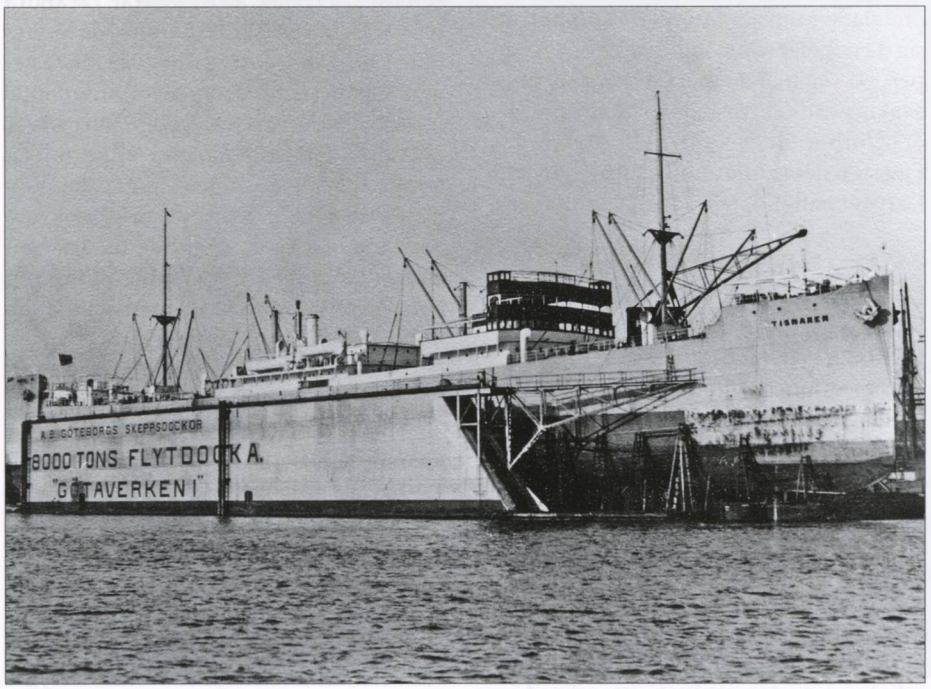
Tankarna började kretsa kring den stora, ordinarie sändaren. Men för att driva denna fordras det kraft. Och här på palmön fanns ingen energi att köpa.

Därute på vraket funnos fortfarande en del saker, som skulle kunna bärgas. Och man gav sig åter dit ut. Lufttanken för signalvisslan lossades och baxades överbord. Den var tung, och den sjönk visserligen. Efter en stund dök den dock åter upp till ytan. Den var nämligen hermetiskt tillsluten. Snabbt räddades den iland.

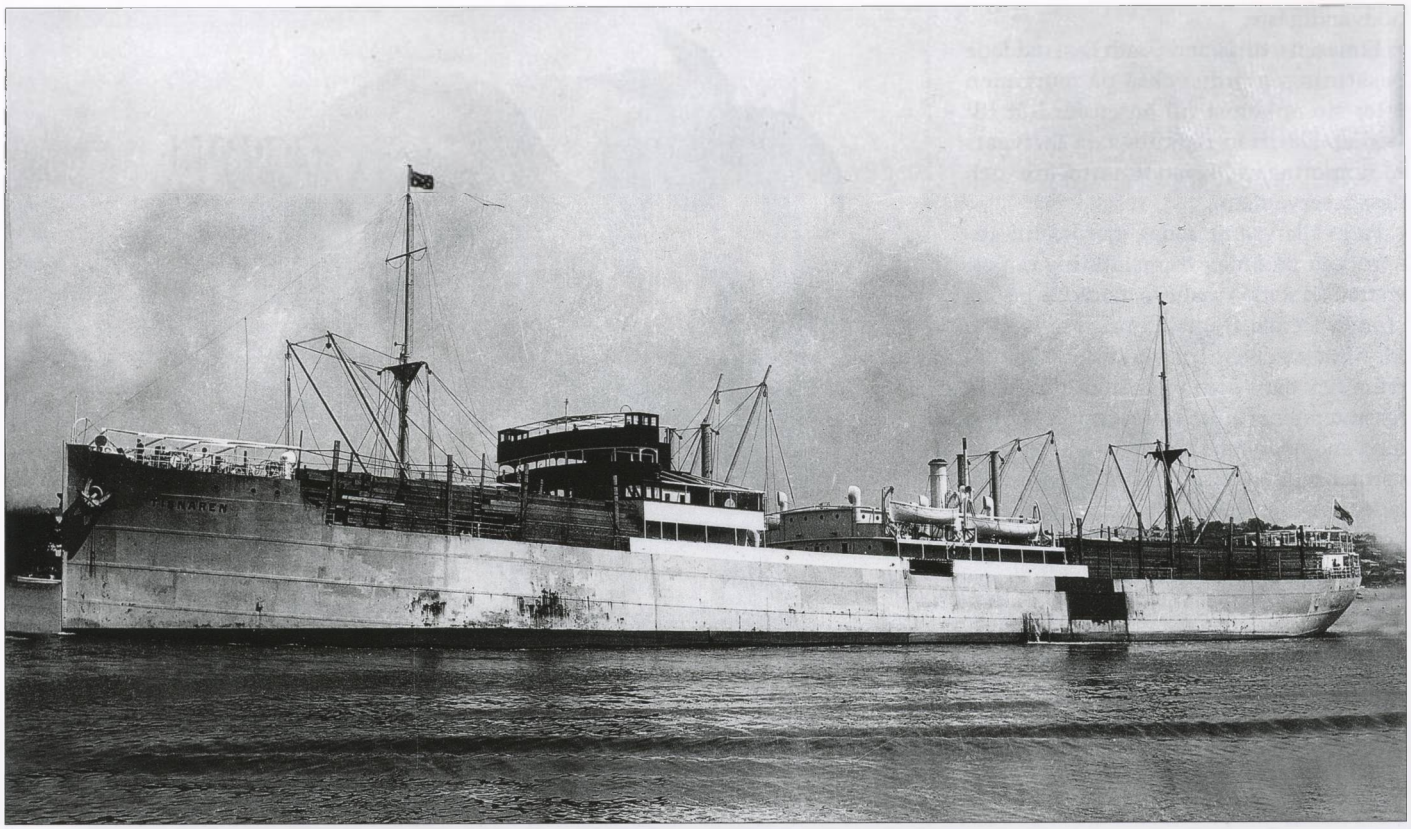
Ett nytt besök nere i maskinrummet resulterade i, att en ångdriven kompressor för reservbruk hämtades upp jämte en del till denna hörande anordningar.

Stora sändaren görs färdig

Strax intill palmkojan tog man nu itu med att söka ordna frågan om energi för drift av stora sändaren. Ångmaskinen och



Systerfartyget ***Tisnaren*** *i Götaverkens flytdocka 1919. Arkivbild Bertil Söderberg.*



*Det var bolagsbåten **Tisnaren** som fick hämta upp **Elmarens** besättning från de ensliga öarna i Indiska oceanen. Foto Warwick Foote, Brisbane.*

växelströmsgeneratorn monterades på en lastlucka, som drivits iland från vraket. För uppmagnetiseringen tog man i bruk fartygets köttkvarnsmotor. Ett par provisoriskt uppbyggda stammar fingo uppbära lufttanken. Rör och dylikt anbringades, och så var det klart att börja elda under pannan. Att man eldade med skal av kokosnötter, hörde naturligtvis till miljön. Det gick bra. Man fick upp ångtrycket till omkring sju atmosfärer, inte dåligt med sådana anordningar. Gnistomformaren till sändaren drogs av ångmaskinen med en remanordning, och man fick upp ett varvtal på omformaren av nära 2000 i minuten.

Stora sändaren var alltså klar att köra. Det har tagit kort tid att beskriva anordningarna, men man får nog tro deltagarna i äventyret, när de förklarat, att det var fullt av problem att lösa, innan det hela stod färdigt, och att även själva arbetet med telegraferingen, när stationen stod färdig, bjöd på åtskilliga besvärligheter. Energin bakom arbetet förtjänar nog sin eloge.

Signalerna uppmärksammas

Liksom på sin tid Defoes Robinson med sina enkla signalanordningar tillbragte många timmar i spänning, kan man vara säker på, att den svenska besättningen på Island South Easts strand med en viss spänning avvaktade utgången av radiotelegrafistens försök att få fram signaler till något fartyg. Höra fartyg kunde de ju på långa distanser, upp till 2000 sjömil. Men med en provisoriskt anordnad sändare blir det svårt att överbrygga de avstånd, som det är fråga om, när man befinner sig i Tschagos arkipelag, långt borta från de vanliga farlederna i Indiska oceanen.

Som förut meddelats hade man, innan man gick i båtarna, sänt ett radiotelegram om saken till Colombo. Nu hände det sig, att vid samma tid ett annat svenskt fartyg befann sig på hemresa från Australien. Detta fick från rederiet hemma i Sverige radioorder att angöra Six Island och uppsöka den räddade besättningen. Därom visste denna intet.

Den 26 juni fick besättningen på den ensliga ön svar i sin radio. Det var det omtalade svenska fartyget. Detta befann sig då ungefär 600 sjömil sydost om ögruppen, på väg mot denna. De skeppsbrutnas exakta position gnistades över till fartyget, och förberedelser för mötet träffades. Ljussignaler skulle anordnas till tjänst för fartyget nattetid, när det gick in till ön.

Hjälpen kommer

Den 29 juni kom fartyget in. Alla förberedelser för embarkering voro gjorda. Packningen för livbåtarna var färdigställd. Radiostationen nedtogs sist för att även den tagas ombord.

De tre veckornas isolering på palmön i Indiska oceanen var slut. Besättningen stod åter på däck, ett svenskt däck, på väg hem mot sitt land, ett minne rikare och säkerligen ett minne, som sent bleknar.

Ångpannan på sina stenmurar lämnades kvar. Kanske den kan komma några andra skeppsbrutna till hjälp. Såvitt den står kvar, är den ett litet vittnesbörd om seghet och energi, ett vittnesbörd så gott som många.

(Det fartyg som räddade besättningen på **Elmaren** var rederisystern **Tisnaren**. Red. anm)

Lite kring Elmaren

Krister Bång

Elmaren var byggd vid Götaverken 1920 och var sist i raden av tre systrar. De andra två var **Bullaren** och **Tisnaren** båda levererade 1918. Dessa fartyg tillhörde första generationens motorfartyg hos Transatlantic utrustade med två Götaverken/Burmeister & Wain 6-cyl trunkmotorer vilka gav en fart på 12 knop. Fartygen var ganska stora för sin tid med en lastförmåga av omkring 9300 ton och de var avsedda för Transatlantics långlinje på Australien. **Elmaren** hade en besättning på 42 man och kunde också ta med sig 12 passagerare.

Till skillnad från många andra varv hade Götaverken fullt upp runt 1920. Man byggde flera fartyg för Johnson och även Grängesbergsbolaget byggde flera fartyg av samma storlek vid varvet.

Transatlantic döpte sina fartyg vid denna tid efter sjöar i Sverige och **Elmaren** fick sitt namn efter en sjö inte långt från Västervik som heter Älmaren.

När **Elmaren** levererades den 25 juli 1920 var det maskiniststrejk och för att fartyget inte skulle bli liggande mönstrade man

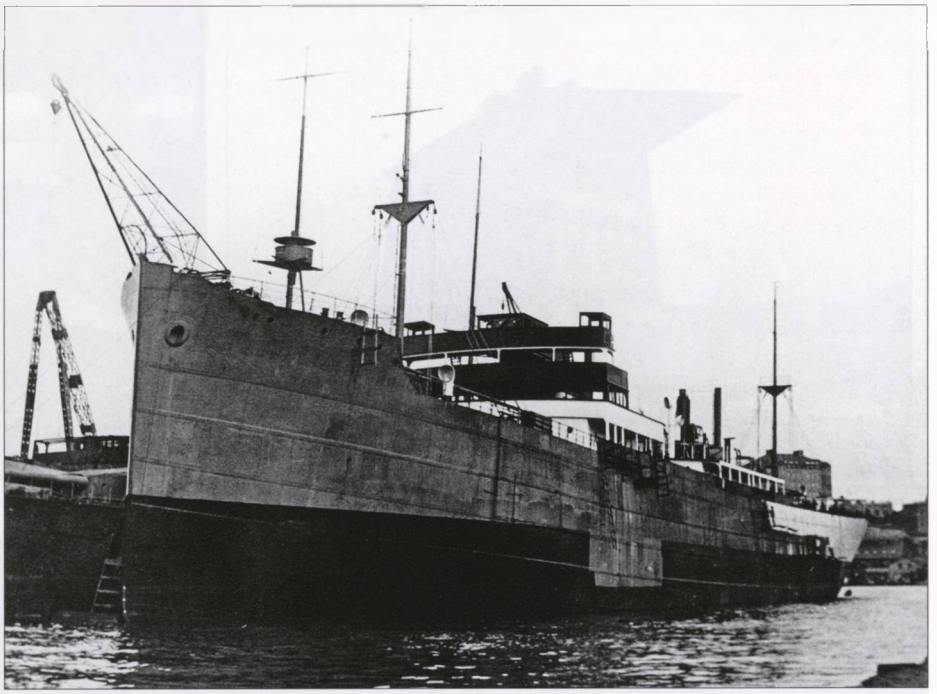
maskinister från motortillverkaren. Maskinchef blev Borneman från Burmeister & Wain. Övriga befäl i maskin kom från Götaverken och Atlas-Diesel.

Befälhavare ombord var sjökapten Valentin Koch. Efter haveriet med **Elmaren** fortsatte han i Transatlantic fram till sin pensionering. Han avled i januari 1963 83 år gammal.

För sin tid var fartyget utrustat med flera nymodigheter. Bland dem ingick en "gyroskopkompass", det vill säga en kompass som visade mot den geografiska nordpolen. Därigenom slapp man den besvärliga hanteringen med magnetkompassen, som pekade mot den magnetiska polen och där hänsyn ständigt måste tas till missvisningen, det vill säga skillnaden mellan de båda polerna, då kursen skulle läggas ut. Dessutom fanns trådlös telegraf, vilket var ett klart framsteg på sjösäkerhetens område. Rederiet hade även kostat på sig att ha en radiotelegrafist påmönstrad, Elis Samuelsson, vilket långt ifrån alla fartyg hade.

Det påpekades vid leveransen att befälet och förhandsmännen bodde i enmanshytter medan manskapet bodde i tvåmanshytter och dessutom var fartyget utrustat med elektriska fläktar vilket synes vara en nyhet då.

Vid olyckstillfället var **Elmaren** på väg tillbaka till Europa på sin jungfruresa.

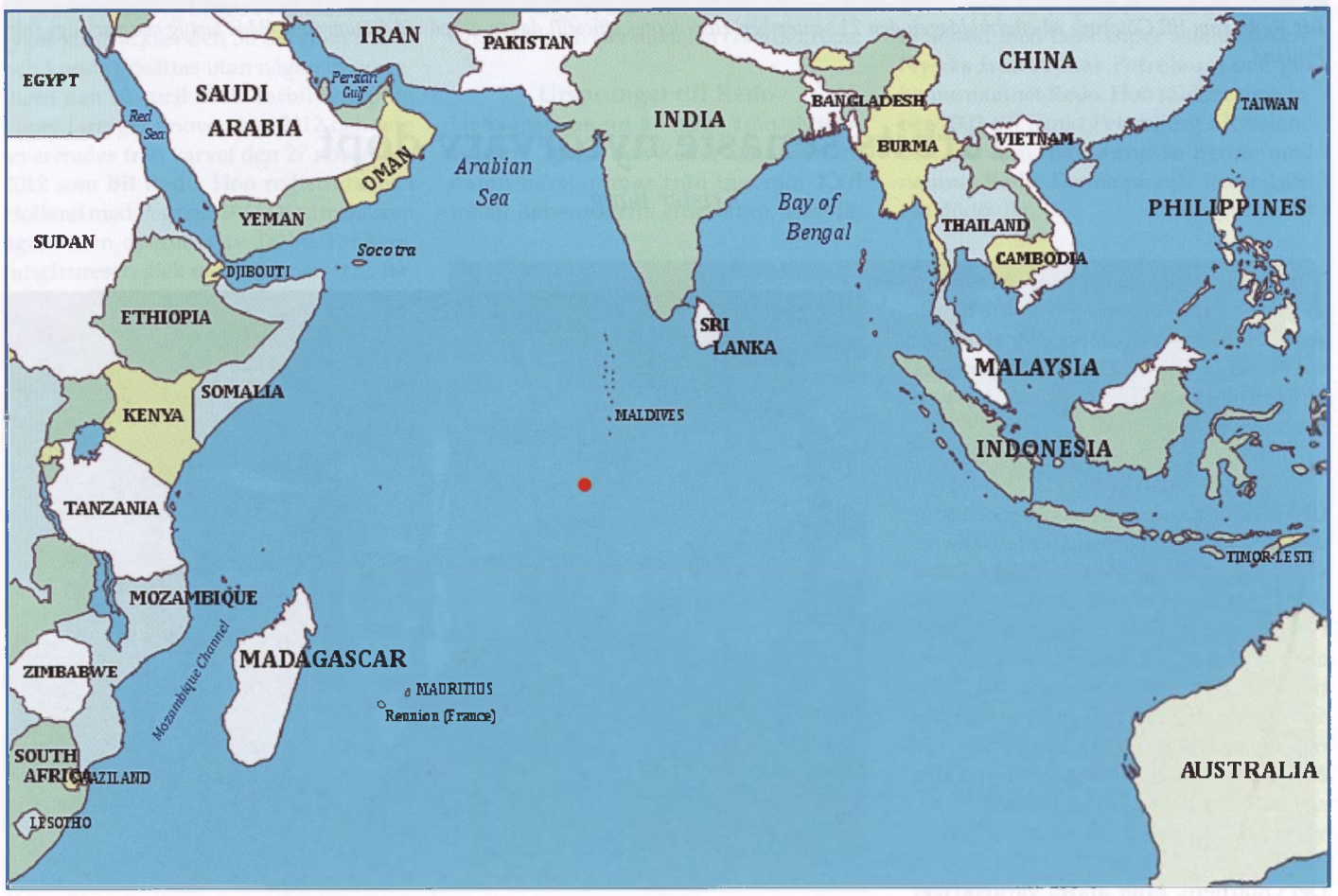


***Elmaren** under utrustning vid Götaverken.*

Hon hade lämnat Melbourne i Australien den 22 april 1921 med full last av vete och var destinerad till Rotterdam och Hull via Suezkanalen.

Epilog

År 1973 var en engelsk dykarexpedition i trakterna och upptäckte vraket av **Elmaren** på 30 meters djup. Fartyget identifierades genom namnet på skeppsklockan. På grund av skadornas omfattning tog man för givet att fartyget gått under med man och allt. Därför höll man en kort minnesgudstjänst på stranden och man satte även upp en minnestavla.



*Den röda pricken i kartans mitt visar var **Elmaren** förliste långt från land. Till Colombo på Ceylon var det 170 landmil.*

***Bit Redo** kom till Göteborg på eftermiddagen den 21 september. Hon döptes officiellt dagen därpå vid Götaverken. Både fartyg och varv ägs från Holland.*

Tarbits senaste nyförvärv döpt

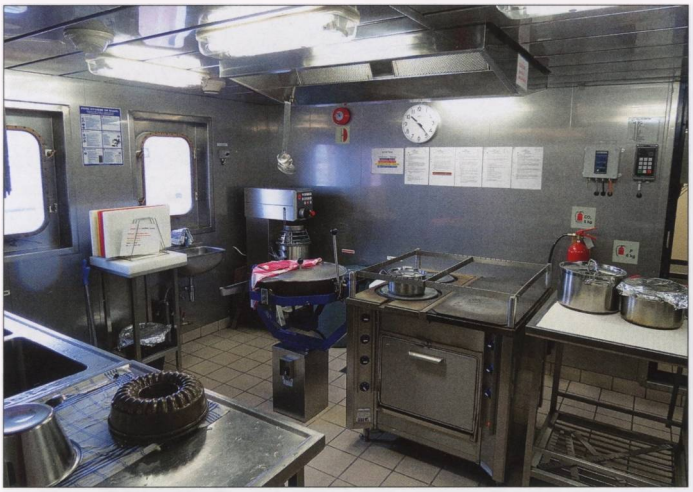
Krister Bång

På kvällen den 22 september 2013 anlände Tarbit Shippings senaste nytillskott, **Bit Redo**, till Göteborg för att döpas vid en ceremoni vid Damen Götaverken. Länspumpens redaktör bjöds in på en rundvandring ombord.

Anrikt varv

Denna kombinerade kemikalie- och produkttanker byggdes av det kroatiska varvet "3 Maj" Brodogradiliste i Rijeka. Detta varv anlades 1892 som en filial till det tyska Howaldtswerke i Kiel. Efter att deras arrende gått ut 1902 låg verksamheten nere tills 1905 då tre affärsmän från Budapest återupptog driften, nu under namnet Danubius. År 1911 ändrades namnet till Ganz & Co. Danubius. Verksamheten växte sedan under hela 1910-talet. År 1920 kom varvet i italiensk ägo, och namnet ändrades ännu en gång, nu till Cantieri Navali Del Quarnero. Efter andra världskriget var skeppsvarvet totalförstört, och i stort

Befälhavaren, kapten Willem Heinen på kommandobryggan. Till höger kikar maskinchefen fram.



Byssan var ren och fin. Lunchen var redan förberedd.

Tarbits skorstensmärke ser man allt oftare i hamnarna och på världshaven.

sett allt fick byggas upp igen från början. Varvet, som under kriget gått under benämningen Kvarnersko Brodogradilište, fick då sitt nuvarande namn, 3.Maj, till minne av det datum (3 maj 1945) då Rijeka blev befriat från den tyska ockupationen. "3.Maj" växte sedan under hela efterkrigstiden till ett av Medelhavets största skeppsvarv. På senare år har varvet byggt ett stort antal tankfartyg.

Inköpt på bädden

Bit Redo beställdes i mars 2007 av det italienska rederiet Petrolmar Trasporti e Servizi Marittimi SpA i Genua och är ett av sex systerfartyg byggda vid varvet. Fartyget kölsträcktes den 30 december 2009 och kunde sjösättas utan någon dopceremoni den 16 april 2011. Tarbit Shipping köpte fartyget i november 2012 och hon levererades från varvet den 27 november 2012 som **Bit Redo**. Hon registrerades i Holland med Pegasus BV i Dordrecht som ägare men opereras av Tarbit Tankers. Jungfruresan gick med bitumen från Italien till Marocko.

Fartyget lastar 8 880 ton dw och är 108 meter långt. Hon är byggd till Bureau Veritas klass och är utrustad med en Wärtsilämotor av typ W8L32 på 4 000 kW vilket ger henne en servicefart på 12,5 knop.

Fartyget sysselsättes med transport av bitumen med huvudsaklig lastningsplats i Rotterdam. Man lossar i Frankrike, UK, Norge, Finland och Sverige. Fartyget har även gjort två långresor mellan Dunkerque och Durban/Cape Town. Besättningen ombord var mycket nöjd med dessa resor. Från Frankrike till Sydafrika hade man tre veckor i sjön och när man väl var framme hade man tillfälle att gå iland och uppleva landet, vilket inte är så vanligt nuförtiden. Fartygets besättning utgörs av tio personer.

Rundvandring

Den 22 september hade jag möjlighet att göra en rundvandring ombord. Jag hälsades välkommen ombord av fartygets kapten, Willem Heinen, som förevisade bryggan. Därefter tog förste styrman med mig runt hela fartyget. Allt var mycket rent och snyggt. Den jovialiske maskinchefen tog mig med till maskinrummet som han förevisade med stolthet. Här var också rent och fint. Inget oljespill här inte.

Tarbit Shipping

Det skärhamnsbaserade rederiet är en mycket stor aktör i segmentet bitumentransporter. Under svensk flagg har rederiet tre fartyg medan man under holländsk flagg redar elva fartyg. Fartygen sysselsätts till största delen i Nordeuropa.

Ursprunget till Redo

Nybyggets namn kommet från slutstavelsen i Tarbit och Redo. Detta senare namn härstammar från ingenjör Karl Johan Rebensdorffs efternamn. Han lät 1945–1949 bygga om ett gammalt passagerarfartyg till modern tanker och detta blev det första fartyget med namnet **Redo**. I december 1951 bytte han fartyg med Nor & Vacuum A/S i Oslo. Nyförvärvet var en så kallad Chant-tanker som då övertog namnet **Redo**. Denna tankbåt behöll man till april 1956 då man ersatte den med en från Italien inköpt tanker som ärvde namnet **Redo**. Detta fartyg behöll man en mycket kort tid innan det i september 1957 avyttrades till Finland. Alla dessa tre tankers var små. Ingen hade en dödvikt på över 1 000 ton.

Nästa gång som fartygsnamnet **Redo** dyker upp är i april 1976 då Knut Hermansson med flera köper asfaltstankern **Nynäs** från Nynäs Petroleum och ger henne namnet **Redo**. Hon såldes i september 2003 till Sankt Petersburg i Ryssland och där kan man ännu se henne med namnet **Redo**. Denna pionjär lastar 1 650 ton dödövikt.

Denna kompakta Wärtsilä-motor ger fartyget sen servicefart av 12,5 knop.

*Nu är **Saga** åter i trafik och går på Karlstads vattenvägar. Foto Niclas Nordström den 1 augusti 2013.*

Ny vattenbuss i Karlstad

Krister Bång

Under sommaren 2013 har Tärnaline Ab i Karlstad satt in sin femte vattenbuss eller båtbuss i trafik på Karlstads vattenvägar. Rederiet kallar sina farkoster för Tärnan plus ett nummer, men i verkligheten har dessa små passagerarfartyg helt andra namn. Nytillskottet, **Tärnan 5**, heter egentligen **Saga**.

Det var år 2008 som man i Karlstad kom på idén att på somrarna trafikera vattenvägarna i Karlstad med små passagerarfartyg. Man uppdrog åt Karlstadbuss att upphandla trafiken och uppdraget gick till Sola-Båten Rederi Ab i Karlstad som satte in sina båtar **Sola III**, **Sola IV** och **Sola V** i trafiken. Följande linjer betjänades:

Linje 91 Älvlinjen. Den går från centrum, via slussen i Pråmkanalen, till Inre hamn och ut till Mariebergsskogen.

Linje 92 Karlstad runt. Det är en ringlinje som avgår två gånger per dag.

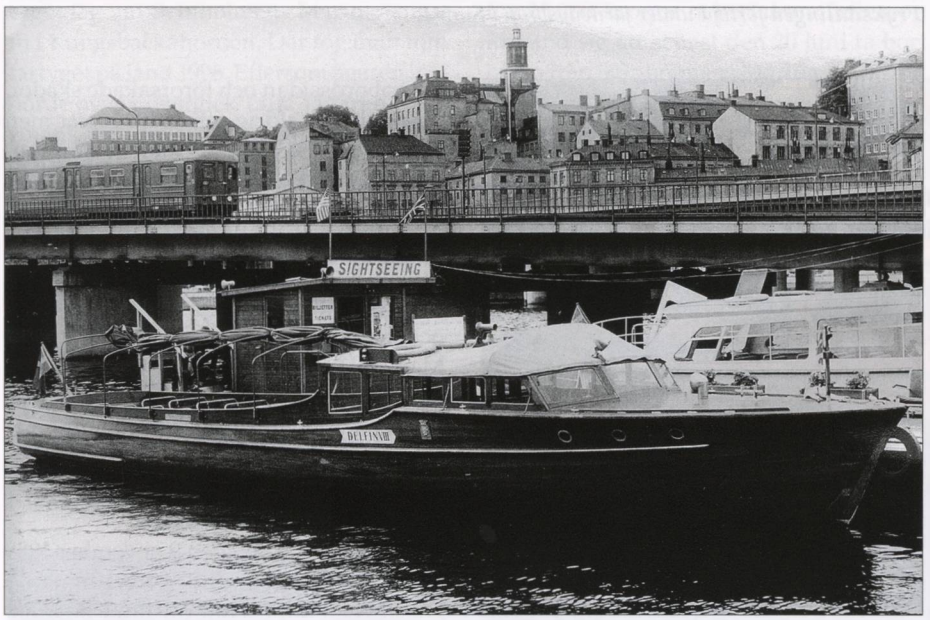
Linje 93 Hammarölinjen, som går till Lövnäs och Tynäs.

*Sola-Båtarnas **Sola IV** var byggd på samma varv som **Saga**. Foto Krister Bång den 15 augusti 2009.*

Solarederiets historia

"Sola-båten" i Karlstad var en väl inar-

*Sightseeingbåten **Saga** i Stockholm.*



*Under en kort period hade fartyget namnet **Delfin VIII**.*

betad verksamhet. Den startades 1947 i samband med utställningen "Värmland Visar" och drevs då av bland annat Bengt Hornevall och John Albins. Första båten döptes till **Sola** och med på premiärturen runt Karlstad fanns kungligheter som kronprinsessan Louise och kronprins Gustav Adolf. Kapten på båten var Rickard "Skarven" Svensson, som under lång tid var befälhavare på båten. Den visade sig senare vara för djupgående för Klarälvens skiftande vattenföring, varför en mindre båt införskaffades, **Sola 2**, och sedermera även **Sola 3** som byggdes i Karlstad på Svensson & Dahlströms varv 1949–1950. **Sola 2** och **Sola 3** gick under flera år samtidigt, innan **Sola 2**, som var felkonstruerad, blev så dålig att den höggs upp.

I 20 år, mellan 1947 och 1967, drev Bengt och John verksamheten, innan Sigvard Olsson övertog båten **Sola 3**. Sigvard drev verksamheten mellan 1967–1987. Han hade under sin tid problem med vattennivån och timret som flottades i älven. 1987 övertogs båten av Anders Andersson. Fem år senare, 1992, övertog Stefan Moberg Sola-båten, och startade Sola-Båten Rederi Ab som driver verksamheten med sightseeing och charter i karlstadsdeltat. Senare införskaffades ytterligare två sightseeingbåtar, **Sola 4** samt **Sola 5**.

Ny entreprenör

Sola-Rederiet var alltså väl etablerat i Karlstad och det väckte därför förvåning när en ny entreprenör vann upphandlingen 2010. Det blev Tärnaline Ab (Magnus Andersson) i Mellerud som fick ta över trafiken på fem år.

Det nya rederiet skaffade snabbt fram nya båtar för de olika linjerna bland annat genom att hyra in båtar. Senaste nytillskottet köptes i maj 2011 och det har därefter grundligt renoverats för att passa in i den farten. Fartygets namn är **Saga**.

Byggd i Roslagen

Denna sightseeingbåt tillhör en tidig generation som trafikerade Stockholm. Hon byggdes 1948 vid Norrvikens Båtvarv på Vätö i Roslagen. Detta varv hade grundats redan 1919 av båtbyggarna Karl Henning Fredriksson och Sven Lundkvist. De hade tidigare varit arbetskamrater på Rosättra varv, Vätö. Efter första världskriget var konjunkturerna gynnsamma för småbåtsvarv. Man kom snabbt upp i en arbetsstyrka på 15 personer. Varvets huvudsakliga sysselsättning var nybyggen som jullar, skärgårdskryssare, segelbåtar och kom även in på byggandet av sightseeingbåtar av trä. Runt 1948 byggde man ett halvdussin sådana. Med tiden upphörde nybyggnationen och antalet anställde minskade. Under 1970-talet var det bara tre.

Gunnar Sjöberg

Beställare till den nya båten var Gunnar Sjöberg i Stockholm. Han kom ursprungligen från norrtäljetrakten . Tillsammans med bröderna Bertil och Erland bedrev man en omfattande taxibåt- och rundtursrörelse i Stockholm.

Efter andra världskriget lät Gunnar Sjöberg bygga två sightseeingbåtar vid Norrvikens Varv på Vätö. **Stockholm** levererades 1946 medan **Saga** kom till 1948. Rörelsen marknadsfördes under namnet Sjö-Taxi.

Ny ägare

Sedan gjorde han rundturer i Stockholm med turister fram till och med sommaren 1964. Då sålde Gunnar sina båtar till Waxholms Nya Ångfartygs Ab. Detta var en brytningstid för skärgårdstrafiken. Waxholms Nya Ångfartygs Ab hade sålt huvudparten av sina fartyg till Ab Skärgårdsbåtar som var kommunalt ägt. Kvar blev i stort sett endast bolagets sightseeingbåtar som bar namnet **Delfin** plus ett nummer. Ab Skärgårdsbåtar ändrade sitt namn till Waxholms Ångfartygs Ab och det gamla bolaget, namnet till trots, Waxholms Nya Ångfartygs Ab bytte den 19 oktober 1965 namn till Tourist Sightseeing Ab. Och det var alltså till detta bolag som Gunnar Sjöbergs **Saga** anslöt sig. Nu fick fartyget namnet **Delfin VIII**.

Värmland nästa

Efter några år blev **Delfin VIII** för liten och bjöds ut till försäljning. Den 30 april 1969 skrevs ett avtal mellan Tourist Sightseeing och Fryksdalens Båttrafik Ab i Sunne där köparna betalade 45 000 kronor. **Delfin VIII** skulle levereras andra hälften av maj bottenmålad och fernissad. Det fanns också ett annat villkor för affären. Fartyget fick inte under resten av sin levnad användas för trafik i Stockholms skärgård eller i Mälaren. Vid Fryken fick fartyget sitt nya namn **Fryksdalingen**.

I samband med försäljningen uppgavs att fartyget var byggt av mahogny, furu

och stål samt var utrustat med en Scania D 7 90 som gav fartyget en fart av 12–13 knop. I Stockholms hamnområde fick man ta 68 passagerare mot 48 stycken i övrig inre fart.

Redan samma år, 1969, byttes motorn ut mot en Perkins typ 6.354M, 6-cyl, 4-takt enkelverkande på 82 hk.

Kommunen tar över

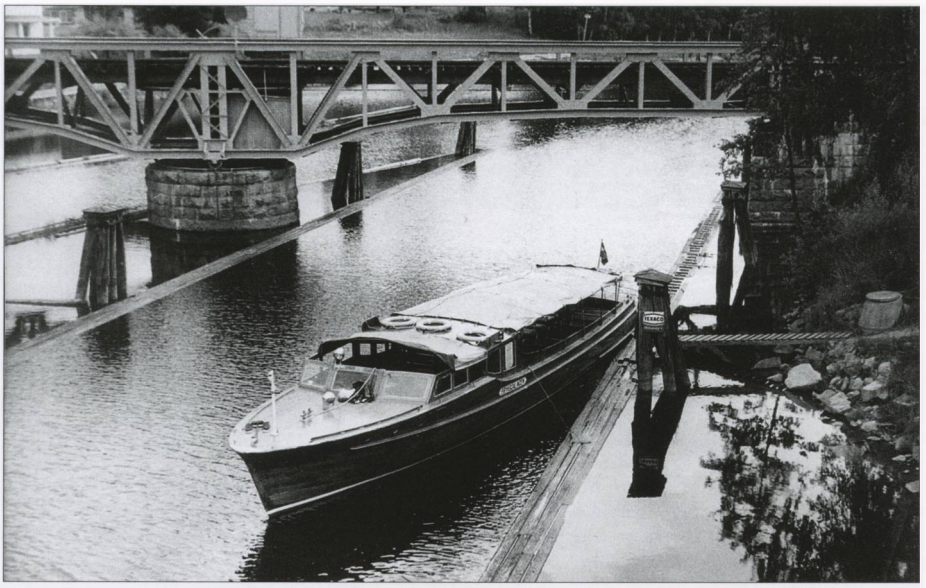
Efter några år erbjöd Fryksdalens Båttrafik den 19 april 1975 Sunne kommun att köpa båt, båthus och inventarier för runt 54 000 kronor för att därefter träda i likvidation. Kommunen ägde redan 150 aktier i bolaget. Kommunfullmäktige beslutade den 30 maj 1975 att köpa enligt förslaget och att turisttrafiken från och med 1975 skulle drivas i kommunens regi.

Bo Ulfvenstierna var under många år skeppare på båten då den ägdes av Sunne kommun. Han berättar att båten mest gjorde turer på Mellanfryken ner mot Östra Ämtervik. Ibland gick man norrut till Björkefors, någon enstaka gång till Torsby. Turerna varade ca 2 timmar. Man gjorde tre turer om dagen, förmiddag, middag och eftermiddag/kväll. Motorn gick sönder i början av 1980-talet och båten lades upp i ett skjul.

Bo Ulfvenstierna var egentligen lantbrukare men hade kustskepparexamen och fick därför dispens av Sjöfartsverket att föra **Fryksdalingen**.

– Det kunde vara lite otäckt ibland då det ofta blåste upp väldigt snabbt. Ofta var det åska samtidigt och man såg inte så mycket. Enda hjälpmedlet var en kompass.

Omkring 1985 köpte Bo Ulfvenstierna och Martin Barne båten "as is" i befintligt skick för en krona. Man satte in ny motor och rustade upp den men vid renoveringsarbetet hade man otur då en truck körde in i babordssidan och förorsakade skador.



***Fryksdalingen** förtöjd under järnvägsbron i Sunne.*

***Lilla Jägaren** i Kungsbackaån. Rederivykort.*

Köpet blev aldrig officiellt noterat men den 16 juni 1987 såldes båten av kommunen till Fryksdalingen Hb bakom vilket företag stod Martin Barne och Bo Isaksson i Munkfors. Fartygets hemort och verksamhetsområde blev dock oförändrade.

Marknadsföringen sköttes inte så bra och det ekonomiska utbytet blev därefter. Man erbjöd Sunne Kommun att köpa tillbaka båten för ett belopp som motsvarade var reparationen kostat, men kommunen avböjde.

Till västkusten

I stället såldes båten den 9 november 1988 till Polare Maritime Ab (Björn Killman) i Onsala och döptes om till **Lilla Jägaren**. Namnet hade man fått från onsalasonen och sjörövaren Lars Gathenhielms galjot som han rövade med på haven.

Lilla Jägaren på väg på motorvägen till Borås i 30 knops fart. Här passerar ekipaget Mölnlycke den 11 juni 2007. Foto Krister Bång.

Leveransturen till västkusten blev lite dramatisk då man gick genom forsen vid Fryksta. Där havererade man lite så att vindrutorna sprack och det blev också en del skador på skrovet.

Båten gick sedan i trafik på Kungsbackafjorden några år. Förutom trafik mellan Kungsbacka och Gottskär gjorde man även turer i skärgården mot Nidingen och även sälsafaris.

Nya turer

Affärsverksamheten gick dock inte så bra och Polare Maritime Ab sattes i konkurs den 27 augusti 1991. Konkursförvaltaren sålde båten till Gunnar Olsson i Lindome, en person som man därefter inte kommit i kontakt med. Sjöfartsinspektionen försökte fram till 1996 då man gav upp. Själva fartyget låg vid Svinholmens Marina längst in i Kungsbackafjorden. Där tog man upp fartyget på land 1996. Eftersom ägaren inte hörde av sig övergick **Lilla Jägaren** i marinans ägo som likvid för hyreskostnader och andra utgifter

Stora planer

Ett företag i Borås som till sin verksamhet har att äga och förvalta fartyg, veteranbilar samt annan fast och lös egendom och värdepapper samt att bedriva passagerartrafik, trafikservering, restaurang och caférörelse samt därmed förenlig verksamhet hade fått tips om att **Lilla Jägaren** fanns och var till salu. Företaget var Tollesson Shipping Ab bakom vilket stod Håkan Tollesson.

Håkan höll vid denna tid på att bygga upp ett litet trivselrederi i Borås med omnejd. Han hade redan 2000 köpt **Slussbruden** från Falun. Den 5 maj 2001 kunde rederiet börja sin verksamhet på Öresjö strax utanför Borås med det till **Svanen** omdöpta fartyget. Jazz och musikunderhållning samt räkkryssningar drog folk i stora skaror.

År 2004 utökade Håkan verksamheten med att inhandla **Sotefjorden** och sätta henne i samma slags trafik som **Svanen** fast på sjön Åsunden vid Ulricehamn. Nyförvärvet döptes om till **S:t Erik av Bogesund**. Premiärturen, som hade Länspumpens redaktör med hustru som inbjudna gäster, gick den 22 maj med räkfrossa och med underhållning av Totta Näslund som inte så lång tid därefter avled.

Lilla Jägaren inköptes den 11 juni 2007 för 25 000 kronor och Håkan Tollesson förband sig att senast den 20 juni ta bort båten från Svinholmens Marina. En lastbil med trailer hämtade båten och tog den till Almenäs vid Öresjö där även **Svanen** hade sin hemmahamn. Nyförvärvet fick tillbaka namnet **Saga** vilket passade bra eftersom Tollessons andra fartyg också hade namn som började med bokstaven S.

Tanken med nyförvärvet var att man skulle göra turer på Viskan och en stor målgrupp var gästerna på en camping i närheten. Men först måste båten rustas upp och riktlinjer för trafiken komma till. Det visade sig att Viskan var ganska grönskande i denna del så Håkan menade skämtsamt att det fick bli djungelsafari. Det var också två broar som var för låga att komma under och som måste byggas om. Självaste countrydrottningen Jill Jonsson var tänkt att inviga den nya rörelsen. Men Håkan Tollesson hade för många järn i elden och hann inte med att rusta upp och komma igång med **Saga**. Så när han fick ett bra anbud från Tärnaline slog han till och den 6 maj 2011 kom **Saga** i detta bolags ägo.

Tillbaka till Värmland

Saga hämtades ånyo av en trailer och fördes till Mellerud där hon sedan rustades upp för att kunna gå i trafik på Karlstads vattenvägar. Och detta var klart i somras där hon nu har det inofficiella namnet **Tärnan 5**. Trafiken bedrivs bara under perioden 1 juni–31 augusti.

Vi får väl hoppas att **Saga** nu har hittat sin rätta plats efter några decennier "på villovägar".

Källor:

Sola-Rederiets hemsida på internet.

Arne Sundström, Bröderna Sjöbergs sightseeingbåtar i Stockholm.

Akten för SFB-5999 på Sjöfartsregistret.

Telefonintervju med Karl-Ivar Fredriksson, Vätö den 16 november 2006.

Telefonintervju med Bo Ulfvenstierna, Sunne den 5 december 2006.

Telefonintervju med Sven-Anders Boman, Onsala den 10 mars 2007.

Fortlöpande telefonintervjuer med Håkan Tollesson, Borås.

Håkan Tollessons Öresjöflotta vid Almenäs, Borås den 10 juli 2007. Foto Patrik Nylin.

Här ses Skandiahamnen som numera är indelad i två terminaler. Till vänster har vi bilterminalen. Kajen där invigdes 1966 då Tor Lines verksamhet startade. Största delen av Skandiahamnen används för containers och utmed den längsta kajen, kan man se ett av Maersk Lines stora containerfartyg samt ett par feederfartyg. Längs den västra kajen kan man också se några feederfartyg.

Göteborgs hamnar – förr och nu

Del 3: Oljehamnarna och de nya ytterhamnarna på nordsidan av Göta älv

Anders Rydberg

Göteborg grundlades 1621 av Gustav II Adolf då staden fick sina stadsprivilegier. Staden byggdes av holländare efter holländsk förebild och därför kom det att finnas olika kanaler innanför stadsmurarna. En viktig orsak till att Gustav II Adolf ville anlägga en hamn precis här var att Sverige skulle ha möjlighet att skeppa ut järn och timmer som redan på 1600-talet var viktiga exportprodukter.

Göteborgs hamnar är närmare ett tjugotal och 1985 samlades driften av dem i det kommunägda bolaget Göteborgs Hamn Ab. Man slog då samman den kommunala hamnförvaltningen med det likaledes kommunala Göteborgs Stuveri Ab. Ungefär samtidigt började jag att arbeta som guide för grupper som ville se på och få information om hamnens historia och dess nuvarande verksamhet. Det jobbet behöll jag tills jag flyttade till Köpenhamn 2005. Guidningarna gjordes för det mesta i buss men också med m/s **Hamnen** som är hamnens eget fartyg.

*Tor Line terminalen var den del av hamnen som först togs i anspråk. Här ett vykort med **Tor Anglia**. Ur Bertil Söderbergs vykortssamling.*

*Ett av systerfartygen till **Atlantic Span** var **Atlantic Song**. I juli 1983 var hon i Skandiahamnen. Serien förlängdes 26 meter och fick då sponsorer för öka stabiliteten.*

Göteborgs Hamn är Nordens största allsidiga hamn och med moderna godshanteringsmetoder omsätter (alltså lossar och lastar) hamnen närmare 2 500 TEU (containerenheter), 1 500 roro-enheter och mer än 600 fabriksnya bilar per dag. När det gäller flytande laster som pumpas ombord eller iland, alltså råolja och raffinerade oljeprodukter, är mängden per dag genomsnittligt närmare 60 000 ton. Göteborg är också en viktig passagerarhamn, framför allt för människor som reser med färjor, och varje dag anländer eller reser iväg runt 5 000 personer.

Den här tredje delen om verksamheten i Göteborgs olika hamnar kommer att fokusera på dels oljehamnarna, dels på de nyare ytterhamnarna där man använder moderna metoder, alltså containers eller roll on/roll off, för att lasta och lossa godset.

Skandiahamnen

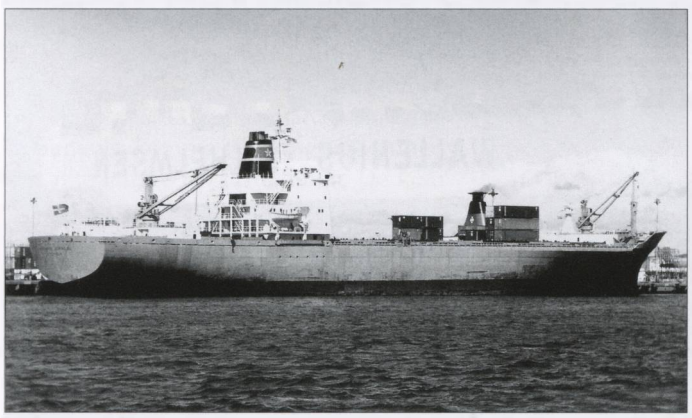
Skandiahamnen invigdes 1966 och var fullt utbyggd i oktober 1968 då den västra delen av den längsta kajen, sydkajen, togs i bruk – premiärfartyg var Walleniusrederiernas lilla roll on/roll off-fartyg Don Juan som gick i lokaltrafik mellan Sverige, UK och Belgien.

Skandiahamnen tillkom därför att nya godshanteringsmetoder betydde att nya typer av fartyg fordrade en annan typ av hamn än de gamla styckegodshamnarna. Ett krav var att det skulle finnas mycket stora uppställningsytor för containers och rullande gods. Skandiahamnen blev också tilläggsplats för ett nytt slags passagerarfartyg, vilka kunde ta bilar som kördes ombord via portar i aktern. Samma år som hamnen invigdes, alltså 1966, satte det nybildade rederiet TOR Line (en förkortning av de rederier som grundade bolaget, Transoil och Rex) in sin nybyggda färja **Tor Anglia**. Terminalen låg på ostsidan av Skandiahamnen. 1966 startade också England Sverige Linjen sin trafik där Svenska Lloyd satte in nybygget **Saga** och Rederi Ab Svea systerfartyget **Svea**. England Sverige Linjen hade också det engelska rederiet Ellerman's Wilson Line med som partner, och deras nybygge döptes till **Spero**. England Sverige Linjens terminal låg längs den västra kajen i Skandiahamnen.

Den transoceana containertrafiken startade med ACL:s nybyggda kombinerade roll on/roll off- och containerfartyg **Atlantic Span** i september 1967. Hon inledde en serie på tre svenska systerfartyg (även om de inte var identiska, de var dessutom byggda på tre olika varv, men de hade i stort sett samma kapacitet) som nästan samtidigt sattes i fart. Bara tre år senare följde nästa generation av ACL-fartyg av samma typ, dessa var dock större, men de var i motsats till den första generationen turbindrivna vilket påverkade deras lönsamhet i negativ riktning redan under 1970-talet på grund av oljekrisen. När den tredje generationens nybyggen levererades i mitten av 1980-talet såldes de äldre fartygen.

1969 bytte två rederier ut sina konventionella styckegodsfartyg mot containerfartyg och innerhamnarna mot Skandiahamnen. Det ena var amerikanska Moore-McCormack Lines som dittills hade legat i Majnabbehamnen, det andra Johnson Line som med början med **Axel Johnson**, levererad i juni 1969, flyttade sin Nordpacifictrafik från Frihamnen till Skandiahamnen. Containern var en amerikansk uppfinning som fick sin debut till sjöss i april 1956 på ett ombyggt tankfartyg som seglade från Newark, New Jersey till Houston i Texas för ett bolag som senare bytte namn till Sea-Land och blev ett av världens riktigt stora containerrederier. **Axel Johnson** fick inom några år ytterligare fyra systerfartyg och ett av dem var **Margaret Johnson**.

1972 containeriserades också linjetrafiken på Fjärran Östern och Australien. De samseglande rederierna Aktiebolaget Svenska Ostasiatiska Kompaniet (ASOK), danska ØK (Østasiatisk Kompagni) och norska Wilh. Wilhelmsen startade med fyra nybyggda containerfartyg som var den tidens största – de hette **Nihon**, **Jutlandia**, **Selandia** och **Toyama**. Deras dödvikt var nästan tre gånger större än de traditionella lastlinjefartygen och de var mycket snabbare med en tjänstefart på 26 knop – det var cirka 50 % högre. Sedan dess har containerfartygen blivit flera gånger större



***Margaret Johnson** i Skandiahamnen i juli 1985. Hon ingick i en serie på fem fartyg för Rederi Ab Nordstjernan med **Axel Johnson** som första båt 1969.*

***Atlantic Compass** tillhörde tredje generationen och förlängdes 42 meter innan bilden togs 1988. Foto på denna sida av Anders Rydberg.*

men fartmässigt var dessa förstlingar i nivå med dagens containerfartyg.

Containerfartygen från 1970-talet i ScanDutchs flotta var i Panamaxstorlek, d v s deras bredd tillät att de kunde passera Panamakanalens slussar. På 1990-talet började det bli vanligt med Postpanamaxfartyg och deras större bredd gjorde att det blev nödvändigt för Göteborgs Hamn att i slutet av 1990-talet investera i Postpanamaxkranar, till att börja med två stycken, med större utliggning än de tidigare. Således fick Skandiahamnen 1998 sina två första Postpanamaxkranar installerade. Dessa behövdes verkligen eftersom Maersk Line redan två år tidigare hade tagit emot de första enheterna i en mycket lång serie Postpanamaxfartyg som byggdes på det egna Odense Staalskibsværft i Lindø på Fyn.

Under en guidad tur i buss följde vi alltid en bestämd färdväg längs kajerna. Då kunde vi se uppställningsplatserna för containers liksom vi med ögat kunde följa arbetet med att transportera fram containrarna till fartygssidan – detta arbete utfördes av grensletruckar, som ställde dem så att containerkranarna kunde lyfta upp dem i luften, varefter de fördes in över fartygsdäcket och ställdes på plats i lastrummen eller uppe på däck. Lossningsverksamheten skedde på motsvarande sätt men då flyttades förstås containrarna i motsatt riktning, alltså från fartyget till kajen.

Ibland ingick även studiebesök under guideturen, tex på lasthanteringsavdelningen som använde sig av ett system som kallades TICS (Terminal Information Control System). Det var ett datorbaserat program som kontrollerade flödet av enhetsgods i terminalen. Detta gällde exportgods och importgods såväl som tomcontainers och oavsett om det rörde sig om feedertrafik eller oceantrafik. Systemet byggde på att godset fick en siffra som ändrades i och med att det hade ändrat status (tex 5 då det var anlänt till hamnen, 7 då det hade inspekterats fysiskt, 9 då det hade placerats på uppställningsplatsen o s v). När containrarna sedan skulle ombord var det viktigt att ordningsföljden blev den optimala, så att de containrar som skulle lossas i den första lossehamnen fanns tillgängliga överst i fartyget. Då var man inte tvungen att först lyfta upp några andra containers för att kunna få ut och iland de som skulle lossas. När fartyget var färdiglastat skickades en lastplan antingen till nästa hamn på rutten eller till rederiet.

Några gånger ingick också studiebesök på fartyg och jag kan minnas att vi var ombord såväl på Maersk Lines containerfartyg som på ACL:s kombinerade ro-ro- och containerfartyg. Då övertog normalt ett däcksbefäl de mer tekniskt inriktade för-

*ÖK:s **Jutlandia** var mycket snabb, 31,5 knop! I likhet med de andra fartygen blev hon förlängd i mitten av 1980-talet. På bilden ligger hon i Skandiahamnen i maj 1993.*

På den här bilden från september 2006 ser vi tre av hamnens Postpanamaxkranar. Foton denna sida Anders Rydberg.

*Walleniusrederiernas **Otello** ligger i Skandiahamnens bilterminal i april 2009. Den tidigare Tor Line Terminalen.*

I förgrunden Älvsborgshamnen och därefter Arendalsterminalen som tidigare var Arendalsvarvet, vilket då det byggdes var det modernaste varvet i världen. Den långa piren längst upp i bilden är oljehamnen Torshamnen Foto från Göteborgs Hamn Ab.

klaringarna av vad som skedde ombord. Också biltransportfartyg blev besökta av den guidade gruppen då och då.

1994 flyttade Volvos export av personbilar från Lindholmshamnen till den östra delen av den mycket långa södra kajen (som är den kaj som används av de stora containerfartygen) i Skandiahamnen, som då delvis blev en deciderad hamn för bilimport och bilexport, medan lastbilsexporten tills vidare stannade i den förstnämnda hamnen. I den östra delen längs den östra kajen fanns då redan DFDS Seaways terminal för passagerartrafik, men den flyttades 2001 in till Frihamnen, tätt på Göteborgs centrala delar. I dag används den största delen av området längs östra kajen i Skandiahamnen som bilterminal.

Under tolv års tid, från början av 2001 till början av 2013, kunde man uteslutande se bananer komma till Skandiahamnen och inte längre till Frihamnen. De kom i kylfartyg som hade lasten i containers. Innan 2001 lossades bananerna oftast i Frihamnen men de moderna fartygen av lossade emellanåt en del av lasten i Skandiahamnen. Från 2013 och framöver kommer bananerna att transporteras till Bremerhaven med den här typen av kylfartyg och där omlastas till feederfartyg som transporterar dem vidare till Göteborg. Så under normala förhållanden kommer man inte att få se stora oceangående kylfartyg i direkttrafik från bananproducerande länder längre i Göteborgs hamn.

Älvsborgshamnen

Hamnen invigdes 1978 och var redan från starten avsedd för roll on/roll off-trafik, först till Europa, sedan även till Australien, Nya Zeeland, Afrika och Sydamerika – och sedan enbart till Europa igen. Helt utbyggd blev Älvsborgshamnen 1982 då den sista kajplatsen, nr 702, togs i bruk.

I dag har Älvsborgshamnen förbindelse med hamnar i Belgien, Storbritannien och Finland cirka 25 gånger i veckan. Ut från hamnen skeppas bland annat stora mängder stål och papper. In till hamnen kommer från England och kontinenten många olika slags produkter, såsom råmaterial och komponenter till svenska industrier, konsumtionsvaror och livsmedel. Stora mängder av bilar som exporteras och som

Wilh. Wilhelmsens ***Rosa Tucano*** *samseglade med Nordstjernans systerfartyg* ***Rosa Blanca*** *för RoSA Line på Sydamerika. Foto Anders Rydberg i juni 1988.*

Två av DFDS Tor Lines fartyg i Älvsborgshamnen, ***Tor Baltica*** *och* ***Tor Britannia****. Foton Anders Rydberg.*

I dag har rederiet ändrat namn till DFDS Seaways och båtarna fått suffixet Seaways tillagt som här ***Ficaria Seaways****.*

importeras är också en viktig del av verksamheten där.

Arendalsterminalen

Hamnen byggdes på det tidigare Arendalsvarvets område. I slutet av 1962 bearbetades den första fartygsplåten på Arendalsvarvet. I september 1963 dockades nybygget Laponia ut och blev således det första fartyget från Arendalsvarvet. Hon kom att följas av nästan tre decennier fartygsproduktion innan varvet lades ner. 2001 stod två roll on/roll off-kajer klara på det tidigare varvsområdet. I samband med det flyttade P&O Ferrymasters sin trafik med roll on/roll off-fartyget Elk från Frihamnen till Arendalsterminalen. Elk hade då uppehållit en linje mellan Göteborg och Middlesbrough i England i 23 år. Den trafiken upphörde dock senare under 2001 eftersom fartyget köpts av DFDS Tor Line och sattes in på det bolagets linjer i stället.

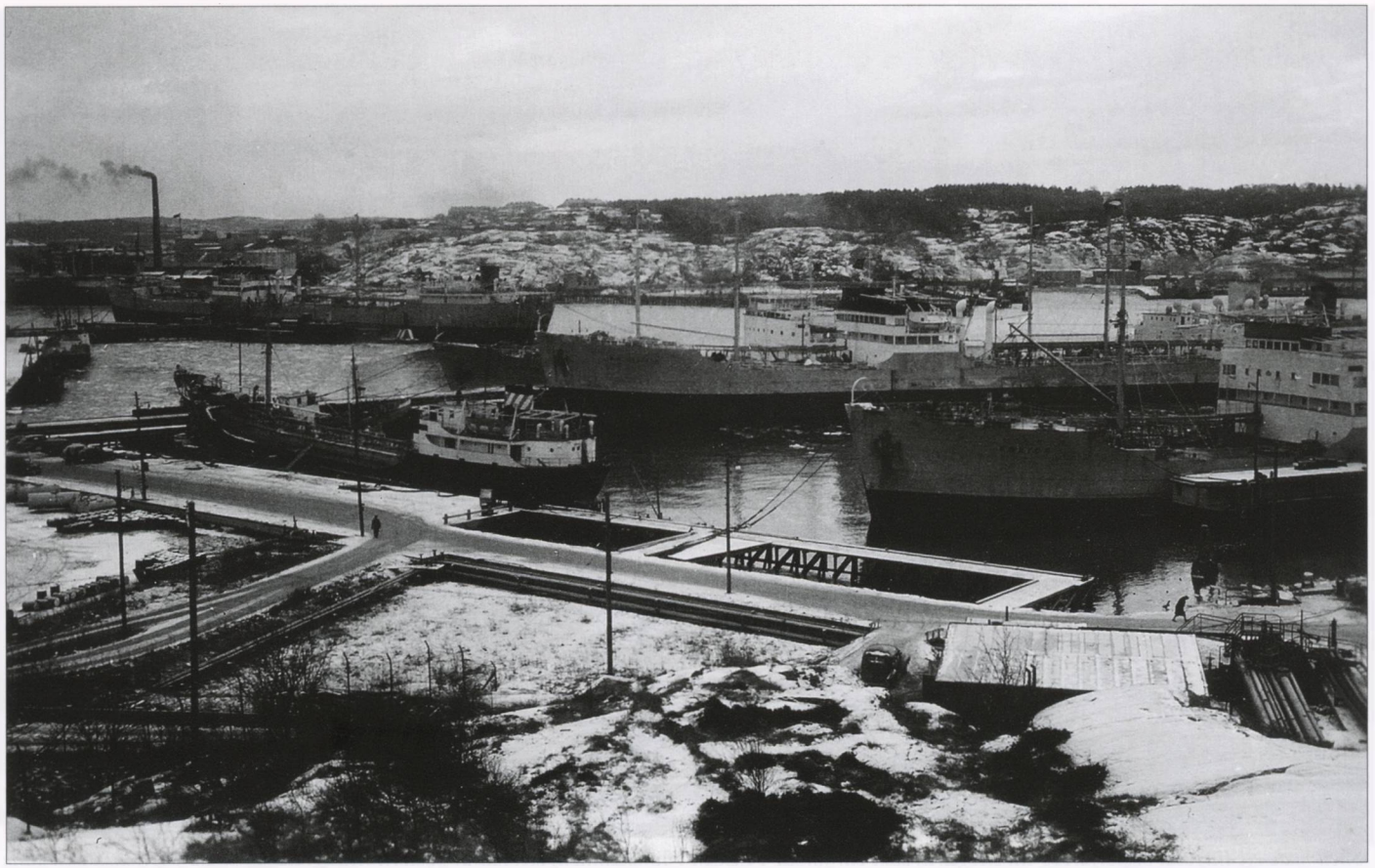
Vid Arendalskajen lägger numera stora kryssningsfartyg till – anledningen är att de är för stora för att komma under Älvsborgsbron in till innerhamnarna.

Oljehamnarna

Det finns tre olika oljehamnar i Göteborg. I takt med att tankfartygen blev allt större uppkom behovet av hamnar med större djup vid kajerna. De tre oljehamnarna tillkom under olika decennier – på 1930-talet; 1950-talet och den sista på 1960-talet. Av de tre oljehamnarna besöktes alltid Skarvikshamnen under den guidade turen och någon gång också Ryahamnen. Den tredje och djupaste, Torshamnen, ligger en bra bit längre västerut och består av en lång smal pir och där var det inte lämpligt eller ens möjligt att köra ut med en buss, så verksamheten i Torshamnen avhandlades normalt som en berättelse i bussen av guiden. Om det låg en stor tanker där kunde man på vissa ställen se den på långt avstånd.

TransTimber *har just lämnat Älvsborgshamnen och passerat Nya Älvsborgs fästning som syns akterom båten. Foto 3 april 2012 Anders. Rydberg.*

Arendalsterminalen används numera även för stora kryssningsfartyg som inte kan gå under Älvsborgsbron. Här ligger ***Mona Lisa*** *ex* ***Kungsholm****. Foto Bertil Söderberg 21 september 2006.*



Ryahamnen i början av 1950-talet med fyra större tankfartyg, från höger ***Kratos***, ***W. R. Lundgren***, ***Marieholm*** *och längst bort en okänd tankbåt. Den lilla kusttankern är* ***Maud Reuter****. Arkivbild Bertil Söderberg.*

Ryahamnen

Är den äldsta och minsta av oljehamnarna. Ryahamnen var färdig 1930 och användes tidigare av fartyg upp till drygt 20 000 dwt men i dag lägger framför allt bunkerfartyg till där. Ett annat slags fartyg som man kan finna där är LPG-tankers.

Skarvikshamnen

Denna hamn blev klar i mitten på 1950-talet, noga räknat 1955, och en av anledningarna till att den byggdes var att tankfartygen började växa kraftigt på den tiden. Invigningsåret var världens största tankbåtar på cirka 45 000 dwt men redan 1956 byggdes en 85 000-tonnare i Japan. Den största typ av tankers som normalt kommer till Skarvikshamnen är mycket större eller i Suezmax-storlek, vilket numera betyder upp till 170 000 dwt. Skarvikshamnen kan i dag ta emot tankers med upp till 280 meters längd (normalt för en Suezmax) men djupgåendet är begränsat till 12,5 meter, vilket gör att den typen av fartyg inte kan vara fullastade – deras djupgående ligger med full last ombord på 16–17 meter.

Torshamnen

Hamnen öppnades 1967 och den var avsedd för råoljeimport till raffinaderierna. Torshamnen var på denna tidpunkt den enda hamnen i Europa som hade ett kajdjup som var stort nog för att ta emot lastade VLCC:s (det är en förkortning av Very Large Crude Carrier), alltså tankfartyg med en lastförmåga på 200 000 dwt eller mer. Denna fartygsstorlek hade just börjat byggas på varven, den första blev klar i Japan 1966. De största tankers som i dag angör Torshamnen är av Suezmaxstorlek, dvs upp till 170 000 dwt, men så sent som 2009 besöktes hamnen av närmare tiotalet VLCC:s som efterhand hade vuxit till cirka 300 000 dwt. Dessa var dock inte

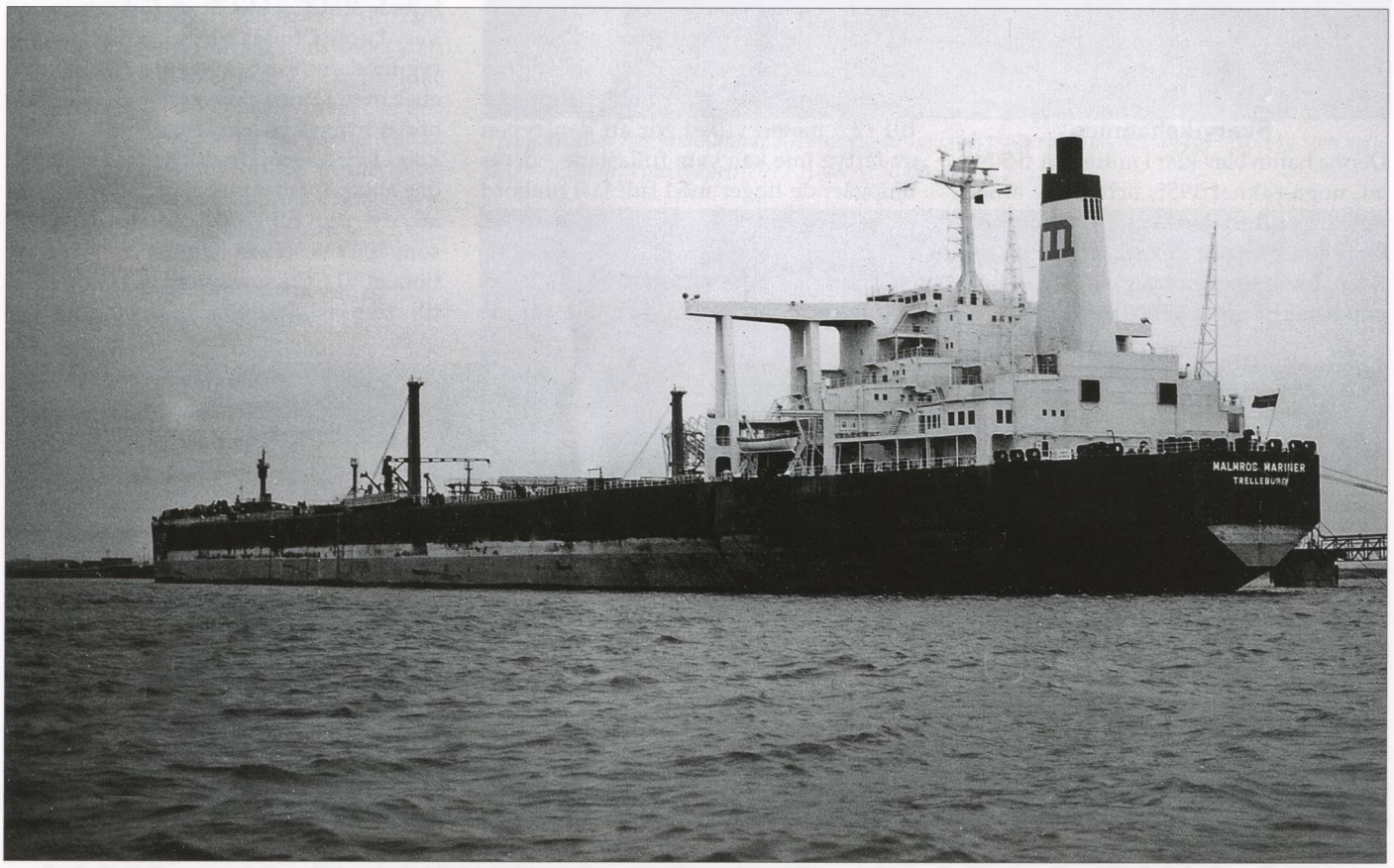
Numera finner man olika bunkerbåtar i Ryahamnen. Här ***Fox Luna*** *i mars 2011. Foto Anders Rydberg.*

Den svenskflaggade ***Landsort*** *på 163 038 dwt är ett exempel på ett Suezmaxfartyg. I maj 1993 låg hon i Skarvikshamnen. Foto A. Rydberg.*

Shell hade ett tjugotal systerfartyg till ***Megara****, som var första VLCC:n i Torshamnen, och här är systern* ***Mangelia*** *på besök 1970 med assistans av Röda Bolaghets bogserbåtar. Arkivbild Bertil Söderberg.*

fullastade utan hade tidigare lossat en del av sin last i kontinenthamnar. De angörande tankfartygen kan ha ett maximalt djupgående på strax över 19 meter medan en fullastad VLCC normalt sticker cirka 22 meter – detta gäller den västra kajen medan den östra tillåter ett djupgående på 17,5 meter och det är tillräckligt för en Suezmaxtanker med full last.

Källor: Tidskrifter från Göteborgs Hamn, bland annat Hamnkanalen, Hamn och årsredovisningar, Svensk Sjöfarts Tidning, olika sidor på nätet, Kompagniets skibe av Ole Stig Johannesen m fl.



Malmros Mariner *från Trelleborg i Torshamnen en gråkulen höstdag 1978. Foto Bertil Söderberg.*

Världens största marina målning

Terje W. Fredh

MARITIMA MOTIV

Länge har jag sökt efter att få se världens största marina målning. Panoramamålningar finns på en rad platser. En hittade jag i Mystic Harbour i Maine, men allt förbleknades av det jag såg i Holland. Efter mycket letande i den röriga centrala delen av Amsterdam kom jag till en gata där en liten skylt på ett hus berättade att detta var Hendrik Mesdags museum. Mesdag målade i slutet av 1800-talet en tavla, 120 meter lång och 14 meter bred! Han arbetade med sitt verk i åtta år.

Motivet hämtade han från stranden vid fiskebyn Scheveningen. Målningen var oerhört detaljrik med allt som kunde finnas på havet och på en nordsjöstrand. Mesdag skänkte sin målning till holländska staten. I många år låg målningen rullad i bitar. När förfallet började renoverade staten verket som sattes upp i en cirkelrund lokal. Den tredimensionella formen gör att det känns som man vandrar på stranden. En enorm upplevelse.

År 1787 skapade en irländsk konstnär den första panoramamålningen, vars form var en cyklovar.

I Frankrike såg jag en mindre marinmålning med texten faux terrain (falsk terräng), men för den som vill ha en nautisk upplevelse på land så rekommenderar jag Amsterdam. I allmänhet brukar det vara fotoförbud på museer men här var det fritt fram.

Vaktmästaren förklarade att det inte finns någon kamera som kan avbilda den 360 gradiga målningen, vilket ju är förståeligt.

Hendrik Mesdag var en holländsk konstnär (1831–1915) som föddes i Groningen. Hans far var amatörmålare och inspirerade sonen att studera konst.

År 1880 fick han i uppdrag av ett belgiskt företag att måla en panoramavy över den lilla byn Scheveningen inte långt från Haag. Han tog hjälp av sin fru och studenter. Det belgiska företaget kom 1886 på obestånd och Mesdag fick köpa tillbaka sitt verk på auktion för egna pengar. (Ur Wikipedia)

***Orion** skjuter god fart mot Tenö i Stockholms skärgård. Bogserbåten **Tom** syns knappt. Foto Krister Bång den 28 juli 2013.*

Bärgningsångaren Orion

Krister Bång

Den 11 juni 2013 befann jag mig i Stockholm för att vara med om Skärgårdsbåtens dag. Jag tog en promenad på Skeppsholmen och fick syn på s/s **Orion**. Genast slog det mig att jag inte hade något färgfoto av detta K-märkta fartyg under gång, så jag steg ombord.

Där möttes jag av ägaren, Bosse Thorstenson, som var mycket upprymd. Dagen därpå skulle han klä sig fin och gå upp till Kungliga slottet för att mottaga medalj av Konungen.

Det var detta besök ombord på **Orion** som blev upprinnelsen till denna artikel. Bosse ville gärna ha publicitet och jag ville skriva om ett intressant fartyg och projekt.

Varför medalj?

Anledningen till detta skriver Bosse själv om på Museiföreningen S/S Orions vänner:

"Undertecknad är verksam i föreningens ungdomsverksamhet som vänder sig till ungdomar i samhällets ytterkanter där utanförskap, arbetslöshet, rasism, missbruk och kriminalitet är vanligt förekommande. Ungdomarna arbetar parallellt med erfarna yrkesmän enligt det gamla lärlingssystemet. Vårt mål är att stärka deras tilltro till den egna förmågan och ge dem en känsla av tillit och stolthet då deras insats är viktig för bevarandet av det svenska kulturarvet. Jag har tidigare under 25 år arbetat som polis i Stockholm och under tjugo av dessa med brottspreventivt ungdomsarbete. Jag arbetade då som lag- och rättslärare. Arbetsuppgiften innebar att jag turnerade runt i Stockholms skolor och informerade ungdomar i årskurs 3–9. Informationen handlade om regler och lagar, konsekvenser av brott, om alkohol, narkotika och tobak. Jag har tidigare arbetat inom Rikskriminalens narkotikasektion och har stor erfarenhet av narkotikamissbruk bland ungdomar. I min undervisning kunde jag referera till verkligheten och berätta om unga missbrukare som jag träffat som polis och eleverna kunde identifiera sig med dem vilket gjorde informationen trovärdig. Uppgiften kändes viktig för mig då jag anser att samhällets beslutsfattare tar allt mindre ansvar vad gäller barn- och ungdom. Det känns därför bra att jag idag kan fortsätta ungdomsarbetet nu på ideell basis och i museiföreningens regi. Det faktum att jag har en polisiär bakgrund har jag haft stor nytta av. Min huvudsakliga roll här är att ta hand om och sysselsätta ungdomar som ett viktigt mål i deras återanpassning till samhället. För många blir jag också något av en reservpappa, en roll som jag gärna tar på mig. Verkligheten är ju den

att många saknat en fadersfigur under sin uppväxt. Den kontakt som nu etableras med ungdomarna tar som regel inte slut när timmarna här är räknade. Fortsatt kontakt är vanlig och dessutom viktig för mig eftersom jag vet att jag kan vara till god hjälp i deras fortsatta liv. Avslutningsvis är jag övertygad om att verksamheten här stärker deras tilltro till den egna förmågan och därigenom ett betydelsefullt sätt att förebygga fortsatt kriminalitet samt psykisk och fysisk ohälsa.

Bo Thorstenson, projektansvarig"

Bosse avslöjade för mig att det inte bara var dessa ungdomar som han tagit hand om, utan också högre befattningshavare som av domstol dömts till samhällstjänst. Det kunde röra sig om direktörer eller jurister. I några fall blev dessa personer så engagerade i verksamheten att de efter avslutad samhällstjänst fortsatte sitt ideella arbete ombord på **Orion**. Någon sade till Bosse:

Ägaren, Bosse Thorstenson, i arbetstagen med fartygets varvsskylt väl synlig. Foto Krister Bång den 28 juli 2013.

*Hela följet med **Tom** kopplad till babordssidan. Foto Krister Bång den 28 juli 2013.*

"Domstolen gav mig 50 timmars samhällstjänst. Du gav mig livstid."

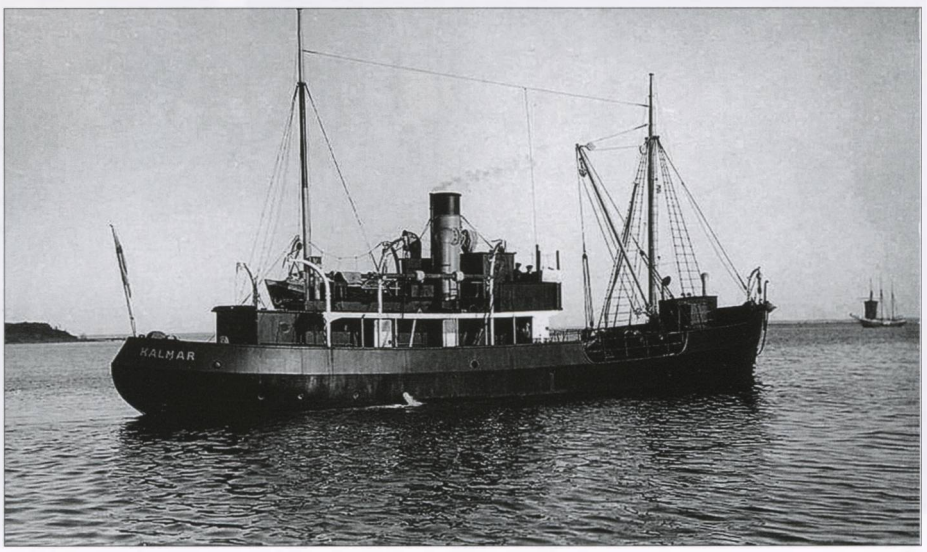
Så startade det

Bo Thorstenson är en gammal segelfartygsentusiast som gärna ser sig omkring i skärgården. Men han är också mycket intresserad av ångbåtar. En sommardag 1987 läste han i Dagens Nyheter en liten annons om att ett ångfartyg var till salu i Göteborg och av ren nyfikenhet for han dit för att titta på det. När han for hade han inga tankar på att köpa men så blev det. Den 10 september 1987 skrevs köpebrevet under av Peter Skanse för Rederi Ab Origo, säljare, och Bo Thorstenson, köpare, och därmed kunde **Orion af Stockholm** lämna Västkusten och avsegla till Stockholm.

Snart meddelade Bosse att hans avsikt var att dra igång ett projekt som innebar att en stockholmsångare av sjöhistoriskt värde skulle renoveras till ursprungligt skick och redan 1990 hade 24 sponsorer anmält sitt intresse att delta i detta projekt.

Nuläge

År 2000 fick fartyget sin kajplats på Skeppsholmen precis vid brofästet mellan holmen och Blasieholmen. Det betydde mycket att fartyget blev väl synligt. Renoveringen har gjorts i en lugn takt och när den slutgiltigt skall vara klar är ännu inte bestämt. Den 28 juli 2013 bogserades ångaren av Avelins **Tom** ut till Tenö Varv för torrsättning, blästring och målning. Då hade fartyget inte varit torrsatt på flera decennier. Plåten godkändes av transportstyrelsen. Personalen på varvet var förvånade över att alla originalplåtar var på plats och att inga



*Tjänstefartyget **Kalmar** under tjänstgöring i Östersjön. Originalbilden från A. Ohlén i Kalmar.*

lagningar skett. De berättade att fartyg i denna ålder brukar se ut som ett lapptäcke under vattenlinjen. Under hösten 2013 inspekterades ångmaskinen så att fartyget åter skulle gå för egen kraft.

Historia

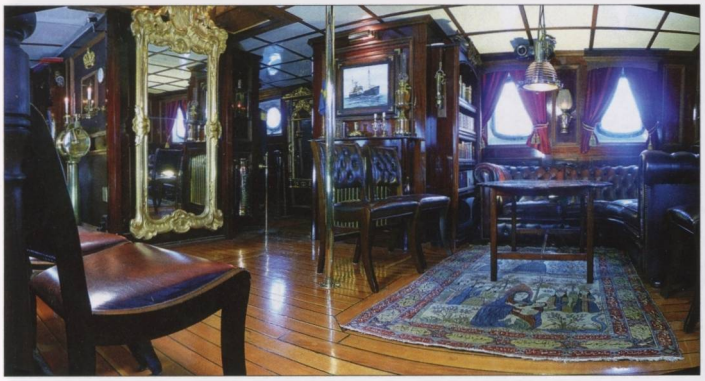
I *Svensk Sjöfarts Tidning* presenterade fyrmästare J.A. Hultman den 18 juli 1928 ett förslag till nytt tjänstefartyg för östra distriktet med bas i Kalmar. Där föreskrivs bland annat att allt material skall vara av svensk tillverkning och att fartyget skall framdrivas av ångmaskin. Hon skulle skräddarsys för Göta kanal eftersom hennes arbetsområde även innefattade Vättern.

Nybygget skulle ersätta lotsfartyget **Kalmar** som var byggt 1882 hos Bergsunds i Stockholm och som nu både blivit gammalt och otidsenligt.

Ordern för nybygget lades vid Hälsingborgs Varv. Vid sjösättningen i augusti 1929 kunde *Svensk Sjöfarts Tidning* meddela att ångaren var isförstärkt och avsevärt kraftigare byggd och bättre utrustad än den gamla ångaren i distriktet. Den hade också speciella anordningar för upptag-

Bosse Thorstenson är inte bara föreningens frontfigur utan också fartygets galjonsfigur. Foto Krister Bång den 28 juli 2013.

År 1961 förlängdes fartyget i Helsingborg. Här ligger hon färdig att avgå. Foto från Svensk Sjöfarts Tidnings arkiv.



Delar av kaptenssalongen med bland annat en målning av fartyget. I kaptenssalongen råder strikt skoförbud.

ning och utläggning av tyngre sjömärken och dessa lyftanordningar hade en kapacitet på sex ton.

Leverans

Fredagen den 11 oktober 1929 kunde den nya lotsångaren **Kalmar** levereras. Det var många som passade på att närvara. Förutom varvets ledning deltog generallotsdirektören E. Hägg, chefen för södra lotsdistriktet, lotskapten J. Drake, den särskilda kontrollkommissionen bestående av ingenjören Carl Holmström, Göteborg, maskininspektören Carl Halling, Hälsingborg och fyringenjören A. Hultman jämte lotsverkets kontrollant, fyrvaktaren John Karlberg. Som befälhavare under provturen tjänstgjorde överlotsen O.A. Hjalmar. Med tanke på att fartyget var ganska litet måste dessa högdjur stått ganska väl packade.

Det hela blev inte mycket bättre när man på provturen skulle kontrollera fartygets sjöegenskaper. Här ingick bland annat att göra ett stabilitetsprov. När man under det provet lade dikt styrbord lade sig fartyget på sidan utan att förmåga att resa sig upp igen. Fartyget var helt enkelt instabilt med otillräcklig ballast och fick bogseras tillbaka till varvet med 45 graders slagsida och med risk att sjunka.

Östra distriktet

Det nya fartyget stationerades i Kalmar för betjäning av det östra distriktet. Det sträckte sig från Karlskrona i söder till Trosa i norr och innefattade även sjön Vättern. Därför bestämdes fartygets dimensioner med hänsyn till slussarna i Göta kanal.

Arbetsuppgifter

Hon användes som inspektions- och arbetsfartyg. Man inspekterade fyrskepp och lotsplatser, arbetade med att lägga ut och ta in bojar, gasa fyrar och utföra sjömätning. Dessutom användes hon till bogsering och isbrytning.

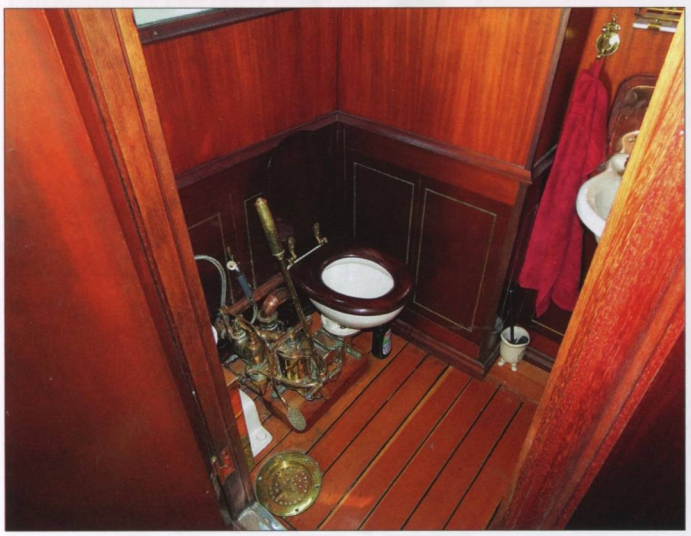
Incidenten vid leveransen till trots var hon utomordentligt bra i grov sjö. Anledningen till detta berodde på hennes slanka skrov och att hon var spetsgattad.

Nytt fartyg planeras

Underhållet på fartyget var inte på topp och i början av 1950-talet kunde man i pressen läsa om statens skandalfartyg. Skriverierna handlade om den undermåliga standarden på hytter och sanitära anordningar på fartyget. Det hela ledde till att kommunikationsministern tog upp ärendet i riksdagen 1954 för att ersätta den åldrande ångaren. Så skedde också och ett nytt fartyg byggdes och **Kalmar** blev reservfartyg.

Nytt namn, nya uppgifter

När det nya fartyget levererades hade detta fått ärva namnet **Kalmar** och ångarens namn ändrades därför till **Orion**. Hon blev reservfartyg och fick ett tag sin verksamhet förlagd till Umeå. År 1961 fick hon en ny karriär då hon byggdes om till fyrbyggnadsfartyg. Detta innebar att hon återvände till byggnadsvarvet i Helsingborg där hon bland annat förlängdes med 3,6 meter och fick bryggan inbyggd. Hon placerades sedan hos Sjöfartsverkets byggnadsavdelning. Hennes uppgift blev



Den mekaniska toaletten. När man gjort det man skall spolar man genom att pumpa tills önskad effekt uppnåtts.

Fartygets numera inbyggda brygga.

att frakta byggnadsmaterial till de fasta fyrar som skulle ersätta de gamla fyrskeppen runt Sveriges kuster.

Fartyget privatiseras

År 1977 hade fartyget gjort sitt inom det statliga området och hon överfördes till FFV Allmaterial för försäljning. Den 12 oktober detta år såldes hon för 92 500 kronor till Per Engwall i Göteborg och fick sitt namn förlängt till **Orion av Göteborg**.

Per Engwall gjorde resor längs den bohuslänska kusten. Efter ett tag fick han kontakt med den kände regissören Jan Troell som skulle göra en film om ingenjör S.A. Andrées luftfärd och han behövde ett fartyg med ålderdomligt utseende som kunde medverka i filmen. Nu blev det inte så att **Orion** fick det uppdraget, men Per Engwall fick upp ögonen för Svalbard vilket resulterade i att han med andra fartyg började kryssa i dessa arktiska farvatten. Dessa resor har blivit mycket populära och hela 2013 har varit fullbelagda med resenärer som får kryssa med lotsstyrelsens gamla **Stockholm av Göteborg**.

Rederi Ab Orgert (Arne Orgert) i Uddevalla hade under många år bedrivit skolfartygsverksamhet i Göteborg med sitt fartyg **Origo**. Detta bolag övertogs 1986 av Anna-Lena Engwall och Peter Skanse och med Per Engwall som suppleant till

Artikelförfattaren i tjänst i Stockholms skärgård.

styrelsen. Den 20 augusti 1986 såldes **Orion** till detta bolag för 300 000 kronor. Tre dagar senare beslutades att ändra företagets firma till Rederi Ab Origo med hemort i Göteborg.

Bo Thorstenson ny ägare

Som ovan nämnts inköptes fartyget i september 1987 av Bo Thorstenson och fick sitt namn ändrat till **Orion af Stockholm**. Ångaren har alltsedan dess gradvis återtagit sitt ursprungliga utseende. Ett kort tag början av 1990-talet var hon vitmålad för att efterlikna andra ångfartyg, men hon passade inte i den färgen så snart nog var skrovet svartmålat igen.

Under en period gick fartyget i trafik på bohuskusten. Här ankommer man till Lysekil. Foto Terje Fredh.

Det är i år 40 år sedan ***Stena Scanrail*** *levererades som* ***Seatrader*** *från A. Vuyk & Zonen's Scheepswerven B.V. i Holland. Under de senaste 26 åren har hon trafikerat Göteborg–Frederikshavn som järnvägsfärja. Foto Rickard Sahlsten i juli 1996.*

Stena Scanrail – jubilar i det tysta

Rickard Sahlsten, Lennart Bornmalm och Krister Bång

Alla som har sitt bovist eller sin dagliga gärning förlagt till Göteborgs hamn har en relation till den lilla Stena-färjan med det blå skrovet. Två gånger per dag kommer hon med en punktlighet som man kan ställa klockan efter. Ingen kan heller undgå det karaktäristiska dunket från de sexcylindriga Stork-Werkspoormotorerna, de sk storkarna. Tidigt på morgonen och sent på kvällen kommer hon insmygande genom hamnen, vänder utanför Frihamnsområdet och lägger sig i sitt läge vid Kvillepiren. I augusti 2013 var det 40 år sedan hon levererades. Ungdomsåren var äventyrliga som sig bör. Hon slet som järnvägsfärja på nordatlanten, fraktade entreprenadmaskiner på Röda havet och kuskade Europa runt på olika charteruppdrag. **Stena Scanrail** har förhöjts, förlängts och förkortats, sjunkit och bärgats, brunnit och reparerats. De senaste 26 åren har varit lugnare med linjetrafik mellan Göteborg och Frederikshavn. Vi har forskat i trotjänarens historia och funnit en del som är värt att berätta.

Bakgrund

Skeppsredaren Sten A. Olsson hade 1962 med framgång grundat Skagenlinjen, senare Stena Line, med passagerartrafik från Göteborg till Skagen. Det handlade inledningsvis endast om passagerartrafik

Rederi Ab Sveas lastfärja ***Servus*** *som trafikerade linjen Göteborg–Hull inspirerade troligen skeppsredare Sten A. Olsson att investera i lastfärjetrafik. Ur Rickard Sahlstens diabildssamling.*

***Stena Carrier** som levererades 1970 från Kristiansand Mekaniske Verksted A/S var Stena Lines första lastfärja. Avsikten var initialt att sätta fartyget i trafik mellan Göteborg och Kiel, men **Stena Carrier** chartrades ut till Canadian National Railway Company (CN). Här är hon fotograferad i North Sydney den 6 juli 1972. Foton ur Rickard Sahlstens respektive Stephen Ings diabild/fotosamlingar.*

men redan efter ett halvår köptes den första bilfärjan. Kort därefter lades de första nybeställningarna vid varv i Norge och Frankrike. Åren 1963–1964 ändrades destinationshamnen i Danmark successivt till Frederikshavn. I april 1967 utökades trafiken mellan Göteborg och Kiel med den moderna och snabba bilfärjan **Stena Germanica**. Europaväg 6 söderut från Göteborg var först under 1990-talet utbyggd i sin helhet till motorvägsstandard. Därför tog det på 1960-talet åtskilliga timmar att ta sig ned till Skånehamnarna. Den nya färjelinjen blev västsvenskarnas möjlighet att ta med bilen på ett bekvämt sätt direkt ned på den europeiska kontinenten. Samtidigt såg Sten A. Olsson tidigt möjligheten att erbjuda bra och rationella transporter med lastbil/trailers mellan Göteborg och Frederikshavn/Kiel istället för omlastning i respektive hamn. Dessa transporter skulle med tiden bli färjetrafikens ekonomiska ryggrad.

Rederi AB Svea skulle i april 1969 introducera den nybyggda lastfärjan **Servus** på linjen mellan Göteborg och Hull i stället för passagerarfärjan **Svea** och lastfartyget **Berkel**. **Servus** skulle få sin angöringsplats i det nordvästra hörnet av Skandiahamnen alldeles intill Stena Lines dåvarande tysklandsterminal och tilläggsplatsen för **Stena Germanica**. Rederi Sveas nybyggnadsprojekt kom tveklöst att göra starkt intryck på Sten A. Olsson. Redan i början av 1969 hade Stenakoncernen beställt sin första lastfärja vid Kristiansands Mekaniske Verksted A/S (KMV) i Kristiansand, Norge. Tillgängliga källor berättar att konstruktionen var norsk, resultatet av ett samarbete mellan varvet och Stena. Det var en effektiv färja om 2 500 dwt med mycket tilltalande och tidstypisk design. Det var från början bara fråga om en enda båt, men beställningen utvidgades efterhand till fyra snarlika enheter vilka byggdes från samma grundritningar.

Christer Eyram, som under denna tid var teknisk inspektör vid Stena, berättar: **Stena Carrier** beställdes som lastfärja för traden Göteborg–Kiel och därmed avlasta **Stena Germanica**. Det blev tidvis för många lastbilar i förhållande till hyttplatserna ombord samtidigt som antalet trailers ökade. Att det blev en hel fartygsserie berodde på att de norska varven hade låg sysselsättning, efter att tidigare ha byggt främst fiskefartyg. Maskinarrangemanget med fyra huvudmotorer var en helnorsk konstruktion med Normo-motorer från Bergen, signerad Sigurd Mikkelsen, teknisk chef vid Bergens Mekaniske Verksted.

Stena Carrier kom aldrig i trafik på traden Göteborg–Kiel. Stenas befraktningsavdelning under Sven Lindholm hade goda kontakter med Canadian National (CN) efter affären med första **Stena Danica**. Kontakterna sköttes till en början via Captain Doug MacLain vid CN och Mr Strang vid Transportdepartementet i Ottawa. Den kanadensiska färjan **Patrick Morris** hade förlist den 20 april 1970. Därför var de i stort behov av ett ersättningsfartyg så snabbt som möjligt och sonderade marknaden. Redan i april 1970, när **Stena Carrier** var under byggnad, hörde MacLain av sig till Stena. Tillsammans med Sven Lindholm och Christer Eyram besökte han det norska varvet och förhandlade om villkoren för en charter av nybygget. Ganska snart blev man överens om villkoren för en charter på 30 månader. Den första oktober 1970 var det dags för leverans och **Stena Carrier** gick över till Kanada med Eigil Jakobsen som befälhavare.

Stenas olika serier med lastfärjor har fått marknadsföringsnamn och den första fartygsserien kallas (Stena) Seacarrier som tilläggsnamn. Stena lade successivt fler beställningar och det kom att byggas sammanlagt fyra fartyg vid tre olika norska varv åren 1970–1972. **Stena Carrier** 1970 i Kristiansand (Kristiansand Mekaniske Verksted A/S; byggnummer 215), **Dalriada** 1971 i Haugesund (Brødrene Lothe A/S, Flytedokken; byggnummer 31) och **Stubbenkammer** 1971 i Brevik (Trosvik Verksted A/S; byggnummer 94). Samtliga fartyg i denna serie kom att chartras ut till statsjärnvägarna i Storbritannien (**Dalriada**), Kanada (**Stena Carrier**) och **Östtyskland** (Stubbenkammer). Den fjärde färjan byggdes i Brevik men såldes till British Rail och levererades i april 1972 som **Anderida**.

Seacarrier-konceptet kom att byggas i olika förlängda versioner för finska och libyska rederier fram till mitten av 1970-talet.

Små och två

Telefonmarodören Carl-Axel Thernberg (Kalle Sändare) får leverera rubriken denna gång. Redan innan samtliga **Seacarrier** var levererade uppvaktades Stena under hösten 1971 av Trondhjems Mekaniske Værksted i Trondheim som hade en norskkonstruerad lastfärja på cirka 1 000 dwt under byggnad. Sjösättning skulle ske i februari året efter. Man hyste stora förväntningar på konstruktionen, men det var svårt att få finansiering och trögt beträffande beställningar. Christer Eyram berättar att han och tekniske direktören Helge Olofsson besökte varvet och fick konstruktionen presenterad. Man åkte hem och ritade. Varvets konstruktion förlängdes med 13 meter och överbyggnaden gavs en förändrad och förlängd utformning med betydligt större brygga och mer påkostad inredning. En bogport tillkom och lastkapaciteten blev drygt 1 600 dwt. Därefter var man överens med Trondhjems Mekaniske Værksted och det blev en beställning om två enheter. **Stena Trailer** levererades i slutet av september 1972 och **Jarl Transporter** i februari året efter. De blev, enligt Christer Eyram, inte några särskilt lyckade båtar. De hade allehanda tek-

niska problem och man fick lägga mycket tid på att åtgärda dessa. En chartrades ut till Karibien, men klimatet passade inte båten och dess utrustning. Båda enheterna låg upplagda i perioder, gick på kortare charteruppdrag för Canadian National CN, användes som kompletterade fartyg inom tysklandstrafiken och blev inte heller långvariga inom Stenakoncernen.

Holländska systrar

Erfarenheterna av Seacarrier med alla de charteruppdrag som dessa fartyg medförde var så goda att Stena beslutade att beställa fler lastfärjor. Det holländska varvet A. Vuyk & Zonen's Scheepswerven B.V. i Capelle a/d IJssel hade sedan slutet av 1960-talet utan större framgång laborerat med olika konstruktioner av fartyg för containers och rullande gods. **Condor/ Saint George** på 2 000 dwt levererades sommaren 1972 och bedömdes som en lyckad lastfärja. Långt innan leveransen arbetade varvet vidare på konceptet i syfte att skapa underlag för en fartygsserie. Skrovet förlängdes med 17 meter och rätades ut till en rakare konstruktion med helt plant huvuddäck. Dödvikten kunde då närmast fördubblas. Riktigt hur kontakterna inleddes har inte gått att rekonstruera, men tillgängliga källor anger att Stena i maj 1972 tecknade kontrakt med varvet på tre nybyggen till ett sammanlagt pris av omkring US$ 13 700 000.

Det första fartyget i den nya serien (nybygge 862) sjösattes den 18 januari 1973 och gavs namnet **Stena Sailer**. Hon levererades den 28 maj samma år och sattes omedelbart i trafik på Engelska kanalen för European Ferries. För att få snabb leverans hade A. Vuyk & Zonens beställt skrovet till nästa nybygge hos skeppsvarvet van der Giessen – Noord i Krimpen a/d IJssel och fartyget sjösattes den 10 februari 1973 med namnet **Stena Seatrader**. Hon bogserades till närliggande A. Vuyk & Zonens som utrustade fartyget och levererade detsamma den 18 augusti 1973 till Stena i Göteborg (nybygge 863). Då hade charteravtal redan tecknats med CN i Kanada som behövde ett större fartyg på linjen mellan North Sydney och Port aux Basques än **Stena Carrier** som då betjänade linjen. Stena-prefixet skulle bort under chartertiden. Vidare skulle järnvägsräls läggas in på två däck. Uppdraget hade gått till varvet Schichau Unterweser AG i Bremerhaven.

Det tredje fartyget i serien sjösattes vid A. Vuyk & Zonens den 16 juni 1973 och fick i dopet namnet **Stena Shipper**. Under byggnadstiden bare-boatchartrades fartyget av Union Steam Ship Co of New Zealand i Wellington och fartygsnamnet ändrades till **Union Wellington**. Det nya zeeländska facket stoppade dock fartyget då det förde svensk flagg. Hon såldes därför i mars 1974 för 39 457 000 kronor till det nya zeeländska rederiet.

Tågfärja i Kanada

Göran Nilsson reste till Bremerhaven i augusti 1973 som överstyrman för att övervaka ombyggnaden av **Seatrader** till järnvägsfärja vid det tyska varvet. Befälhavare var Ingemar Ljungberg. De arbeten som hade beställts var utläggning av räls och växlar med mera på huvuddäcket och väderdäcket. Canadian National (CN) sände över en egen inspektör för att följa arbetet. Denne berättade vid ett tillfälle att de kanadensiska vagnarna var högre än de europeiska. Göran Nilsson blev fundersam över detta och lät tillverka ett ramverk i trä som skulle motsvara järnvägsvagnarnas höjd. Konstruktionen gick inte in genom akterporten och de insåg nu att höjden på huvuddäck inte skulle räcka till. Ärendet hamnade hos inspektören Gunnar Hansson och denne tog i sin tur kontakt med tekniske chefen Sven-Erik Råwall, Stenakoncernen. Det fanns en uppenbar risk att förlora chartern!

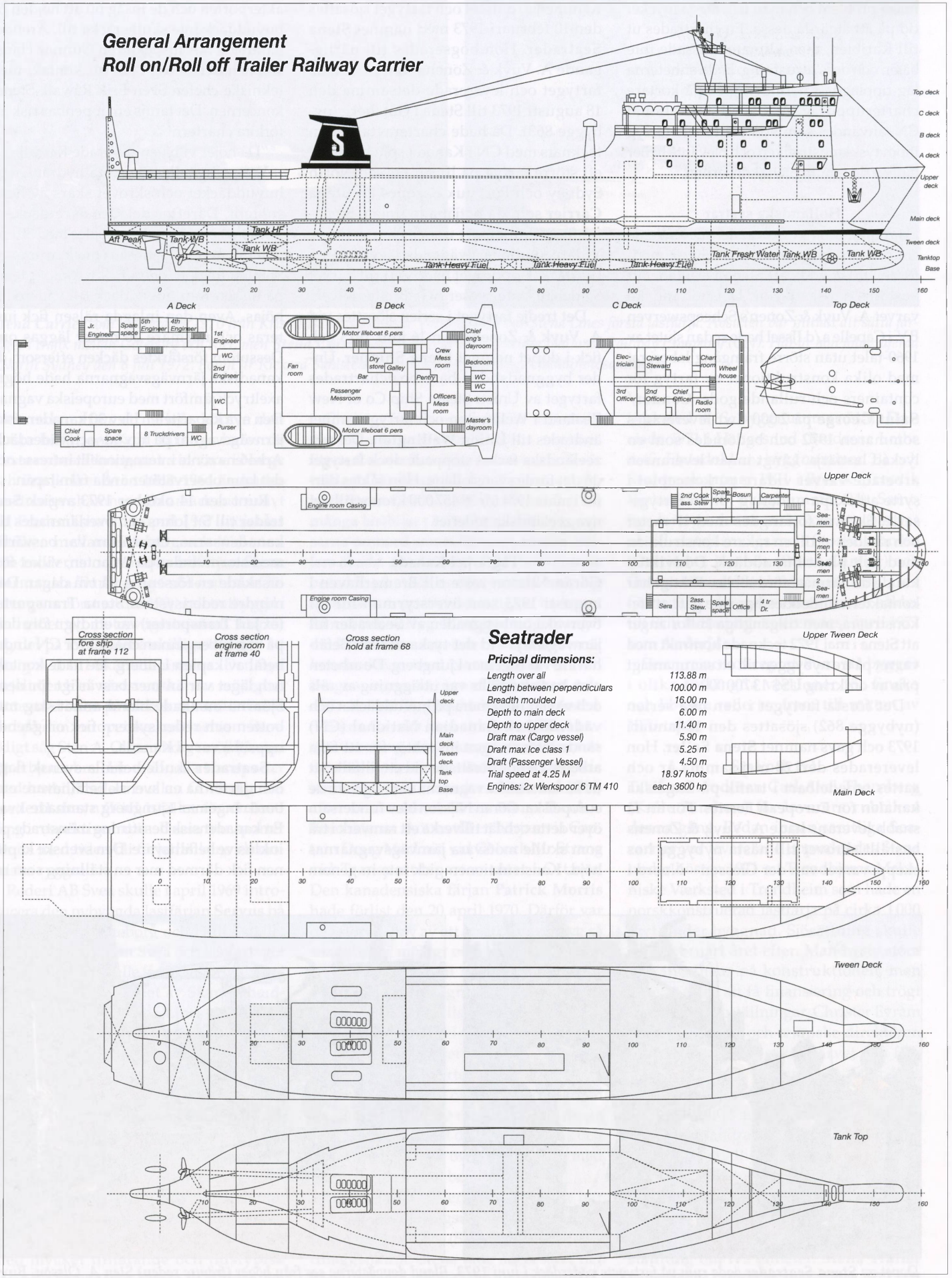
"Då höjer vi båten", svarade Råwall.

Varvet installerade stora hydrauler på huvuddäcket och skrovet skars av horisontellt. Därefter delades övre däcket i sektioner som en och en höjdes med 50 cm, varefter nytt stål sattes in i mellanrummet. Som en följd av detta fick lyftkapaciteten på hissen från huvuddäck till väderdäck höjas. Även den inlagda rälsen fick justeras och närmare 30 meter läggas om. Dessutom förstärktes däcken eftersom de kanadiska järnvägsvagnarna hade högre axeltryck jämfört med europeiska vagnar. Den nya kapaciteten blev 30 kanadensiska järnvägsvagnar på huvud- och väderdäck. Arbetena rönte internationellt intresse och det kom observatörer ända från Japan.

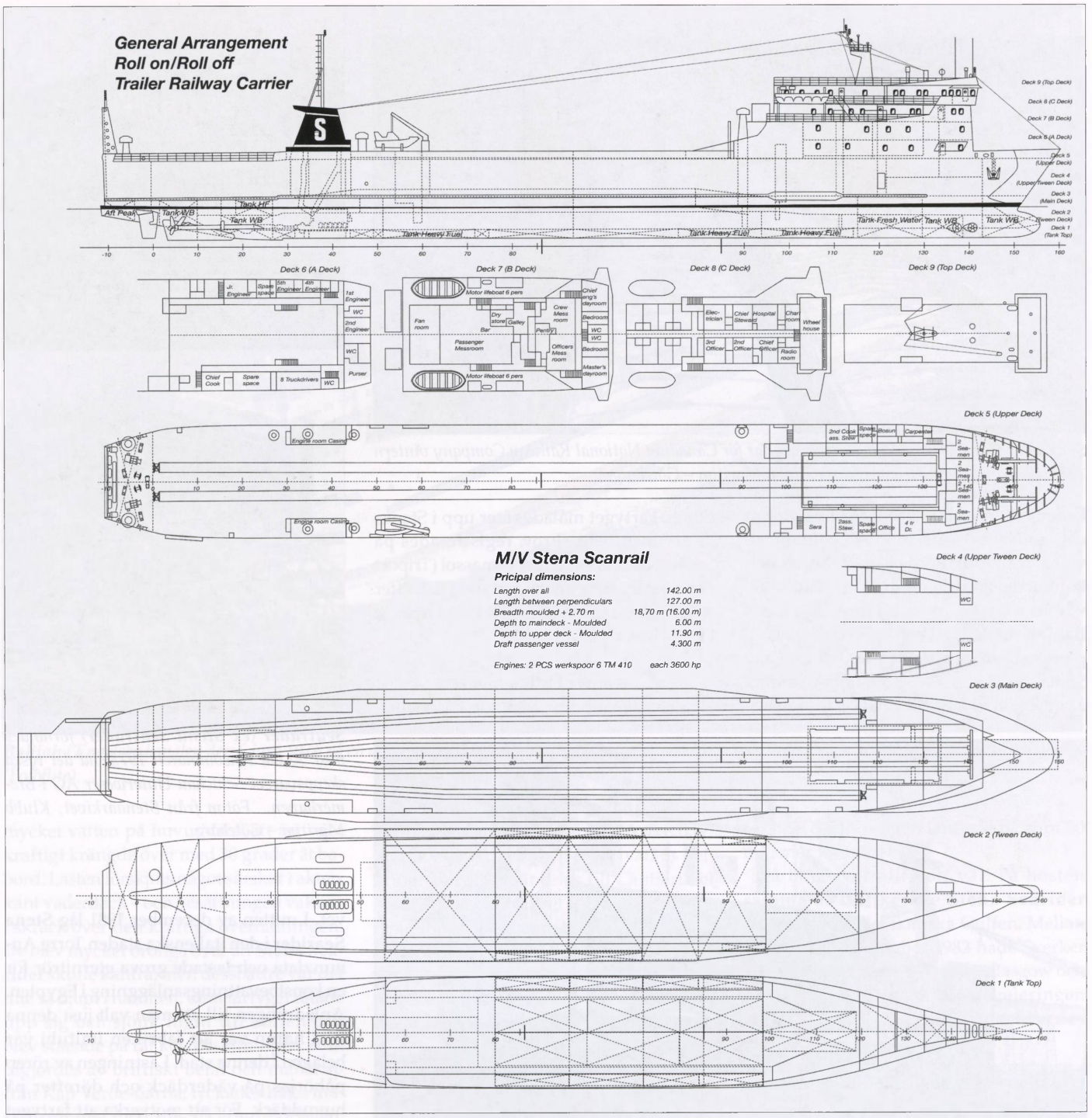
Runt den 14 oktober 1973 avgick **Seatrader** till S:t Johns och överlämnades till kanadensarna. Överresan var besvärlig med stormvindar på Atlanten, vilket förorsakade en försening på två dagar. Den mindre rederisystern **Stena Transporter** (ex **Jarl Transporter**) var ett dygn före dem på väg till en annan charter för CN under befäl av kapten Ullberg. De hade kontakt och läget var än mer besvärligt för dem. Sjöarna orsakade bland annat slag mot botten och rederisystern fick omgående uppsöka varv i Kanada.

Seatrader skulle behålla svensk flagg och därför ha en svensk befälhavare ombord. Ingemar Ljungberg stannade kvar. En kanadensisk besättning mönstrade på, inklusive befälhavare. Den svenske kaptenen fick därmed mer en ställning som re-

*Dopet av **Stena Seatrader** ägde rum på fartygets väderdäck i juni 1973. Bland dopgästerna ses från höger (främre raden) Sten A. Olsson, Birgit Olsson och Dan Sten Olsson. Närmast i bild varvets chef som hälsar på gudmor. Bakom henne skymtar Stenas finansdirektör Wolfgang Neumann och till höger om honom rederiets tekniske direktör Sven Erik Råwall. Dopet förrättades genom att champagneflaskan krossades mot insidan av styrbords skorsten. Foton från Stenaarkivet, Klubb Maritim–Göteborg.*



*Arrangemangsritning över **Stena Seatrader** i ursprungligt utförande. Ritningsbearbetning Peter Schmidt.*



*Arrangemangsritning över **Stena Scanrail** idag. Ritningsbearbetning Peter Schmidt.*

deriets observatör. Bashamnen var North Sydney och de gick mestadels i trafik till Port aux Basques, men även andra hamnar. Ingemar Ljungberg avlöstes senare av Göran Nilsson. Vintertid var vädret ofta besvärligt och kanadensarnas sätt att sköta fartyget var inte alltid det bästa. Men **Seatraders** sjöegenskaper visade sig vara goda. Senare anslöt även systerfartyget **Stena Sailer** till denna route. Eftersom detta fartyg inte var utrustat med järnvägsräls transporterades enbart lastbilar och chaufförer.

Äventyr i Röda havet

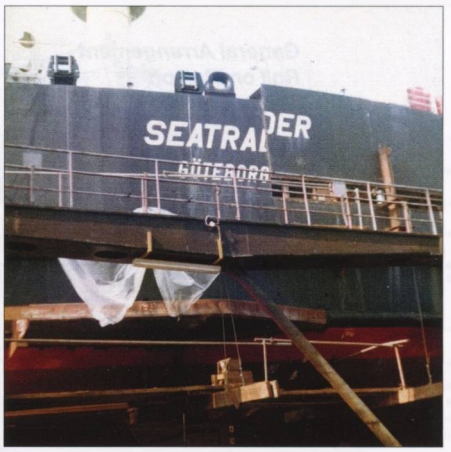
Vid årsskiftet 1975/76 avslutades chartern och **Seatrader** avgick från S:t Johns den 6 januari 1976 till Rotterdam, dit hon anlände en vecka senare. Samtidigt rapporterades att fartyget hade sålts. Avtal hade tecknats mellan Stena och londongreken Adelphi Vergottis, som skulle driva fartyget för Saudi Arabian Road and Maritime Transport (SARAMAT) i trafik mellan Medelhavet och Röda Havet. Hon togs därför till Wilton Fijenoord i Schiedam där fartyget förlängdes med en 27 meter lång mittsektion. Kapaciteten blev nu 98 tolvmeterstrailers eller 324 personbilar. Järnvägsspåren togs bort. Hon återlevererades i mitten av mars 1976 med namnet **Bahjah**, övertogs av Compania Carlotta S.A., Panama och registrerades sedan på Bahjah Navigation Company i Limassol, Cypern (Adelphi Vergottis [Hellas] Ltd SA, managers). **Bahjah** lämnade Rotterdam den 19 mars och gick till Rostock. Under resan råkade hon utför ett stort maskinhaveri och bogserades till Hamburg. Efter reparation inleddes linjetrafik Venedig–Piraeus–Jeddah. Tiden augusti 1977 till februari 1978 förekommer **Bahjah** inte i Lloyd´s Shipping Index, som anger positioner för handelsfartyg. Förklaringen till detta har inte stått att finna. Under 1979 ändrades bashamnen i Italien från Venedig till Ravenna. Den intensiva trafiken med lastfärjor på Röda havet mins-

***Seatrader** transporterar godsjärnvägsvagnar för Canadian National Railway Company vintern 1973/1974. Foton från Stenaarkivet, Klubb Maritim – Göteborg.*

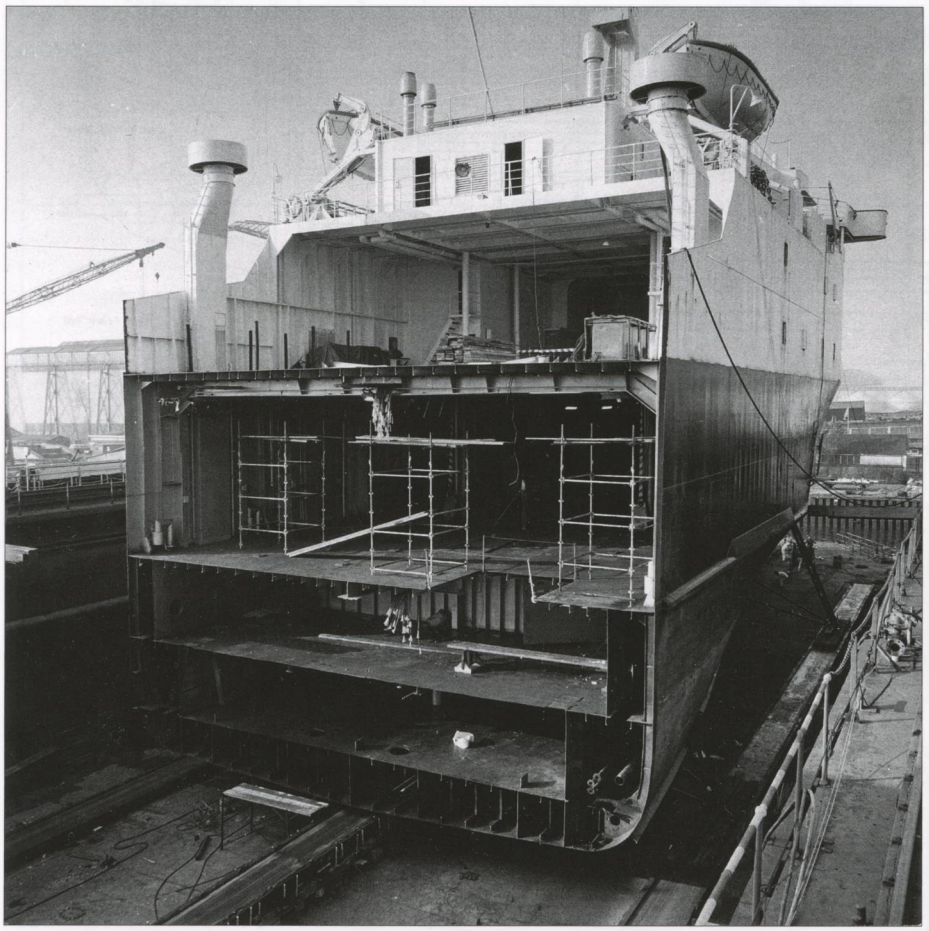
kade i takt med att hamnarna byggdes ut och godset började fraktas i containers, vilka transporterades med större och konkurrenskraftigare tonnage. Guldåren var nu nästan över och i juni 1980 lades **Bahjah** upp i Piraeus. Ägarrederiet kom på obestånd och fartyget återköptes av Stenakoncernen. Den 15 oktober samma år gick hon vidare till Chalkis för reparationer. Fartyget målades åter upp i Stenas färger med blått skrov, registrerades på Snowdrop Shipping Ltd, Limassol (Triport Ferries, Glasgow, managers) och fick efter en tid namnet **Stena Searider** med hemort i Limassol, Cypern.

Äventyr i Medelhavet

Nya charteruppdrag väntade i Medelhavet. I mitten av december 1981 låg **Stena Searider** i den italienska staden Torre Annunziata och lastade grova eternitrör för en konstbevattningsanläggning i Egypten. Anledningen till att man valt just denna lilla hamn var att fabriken Italtubi var belägen i denna stad. Lastningen av rören påbörjas på väderdäck och därefter på huvuddäck. För att motverka att fartyget sjönk ned i akterkant fylldes ballasttankarna förut med vatten. På huvuddäck fanns 39 spygatt, vilka tillslöts väl för att inget vatten skulle läcka in. Rören var mycket tunga så fartyget nedlastas snabbt till plimsollmärket. När lastningen var klar hade det blivit kväll och italienska myndigheter tillät inte att fartyg avseglade efter mörkret inbrott. Därför låg fartyget kvar i hamn till påföljande morgon med aktern mot kaj. Tyvärr visade det sig att inte alla spygatten var riktigt täta. Särskilt några spygatt i höjd med den stora järnvägsvagnhissen som är belägen ungefär i akterkant av överbyggnaden. Under natten blev vattentrycket på spygatten på huvuddäck så högt att mer och mer vatten trängde in. Till slut forsade vatten in. Klocka 04 på efternatten hade det blivit så



***Seatrader** (ex **Stena Seatrader**) förhöjdes med 50 cm sensommaren 1973 vid det tyska skeppsvarvet Schichau Unterweser AG i Bremerhaven. Foton från Stenaarkivet, Klubb Maritim – Göteborg.*



*På vårvintern 1976 förlängdes **Seatrader** (på bilden systerfartyget **Stena Sailor**) med en 27 meter lång sektion vid det holländska skeppsvarvet Wilton-Fijenoord, Schiedam (Rotterdam), i samband med att fartyget skulle chartras till Saudi Arabian Road and Maritime Transport för trafik mellan Medelhavet och Röda havet. Kapaciteten blev nu 98 tolvmeterstrailers eller 324 personbilar. Foton från Stenaarkivet, Klubb Maritim – Göteborg.*

***Bahjah** i Engelska kanalen den 6 juni 1976 på en av de första resorna för det grekiska rederiet Vergottis i charter för SARAMAT. Foto från Skyfotos (Fotoflite).*

mycket vatten på huvuddäck att fartyget kraftigt krängde över med 30 grader åt babord. Lasten förskjuts något särskilt i akterkant väderdäck – och besättningen vaknar i skräck över den kraftiga överhalningen. De blev mycket oroliga över att **Stena Searider** skulle kantra, men dessbättre var det inte så djupt i hamnen, utan fartyget rätade upp sig och sjönk lugnt till botten och blev stående på rät köl. Besättningen, som utgjordes av brittiskt befäl och manskap från Kap Verde-öarna, lyckades hålla maskinrummet torrt tills på eftermiddagen. Därefter började vatten sippra in genom dörröppningarna i de vattentäta skotten på grund av det höga vattentrycket och även maskinrummet fylldes med vatten. En mardröm för maskinister men även för övriga i besättningen och redare.

Den 12 december 1981 anländer försäkringsbolaget Hansa Sjös (Trygg Hansa) inspektör Sverker Jonasson till Torre Annunziata för att inspektera förödelsen. Efter en hel del planering påbörjades bärgningen av **Stena Searider** den 18 december samma år av en bärgningsfirma från Neapel. Bärgningen blev besvärlig, där bland annat en stor ångkran från Neapel fick rekvireras för att lossa lasten. Den 3 februari 1982 var bärgningen klar och fartyget kunde dras till kaj. Därefter bogserades **Stena Searider** till det statligt ägda skeppsvarvet Società Esercizio Bacini Napoletani S.p.A (S.E.B.N) (detta varv är sedan 1993 privatägt och firmanamnet har ändrats till Cantieri del Mediterraneo) i Neapel för en omfattande reparation. Bland annat byttes stora delar av det elektriska systemet. Den 15 juni 1982 var fartyget renoverat och gick ut på provtur. **Stena Searider** återlevererades några dagar senare. Kostnaden för reparationen inklusive bärgningen landade på runt 30 miljoner kronor.

Så långt var allt gott väl! På hösten samma år trafikerade **Stena Searider** Karibien och Mexikanska Gulfen. Mellan den 18 och 21 oktober 1982 hade Sverker Jonasson vid Hansa Sjö varit i Glasgow och slutförhandlat försäkringsregeleringen med mangementbolaget Triport Ferries

***Stena Searider** upplagd i Chalkis, Grekland. Foto från Stenaarkivet, Klubb Maritim – Göteborg.*

I december 1981 ställde sig ***Stena Searider*** *på hamnbotten i den italienska staden Torre Annunziata efter att grova eternitrör för Egypten lastats ombord. Alla spygatt på huvuddäck höll inte tätt utan vatten strömmade in i fartyget. Bärgningen blev komplicerad och arbetskrävande. Fartyget reparerades och återlevererades till rederiet. Foton från Stenaarkivet, Klubb Maritim – Göteborg.*

(management) Ltd, Glasgow, gällande **Stena Seariders** haveri i Torre Annunziata. Efter lunch den 22 oktober låg ett telex på Jonassons skrivbord med meddelandet brand i maskinrummet ombord på **Stena Searider**. Inget roligt! Fartyget var på väg in till Galveston i Texas när branden utbröt. Det var ett smörjoljerör på styrbords huvudmotor som sprungit läck – och stråle med het olja nådde en hjälpmotor i närheten som var igång. Oljan blev ännu mera upphettad när den träffade hjälpmotorn att eld utbröt. Förloppet blev våldsamt och brand uppstod i maskinrummet. Förste maskinisten lyckades dock slutligen släcka branden, men då var maskinrummet i stort sett utbränt. **Stena Searider** reparerades sedan vid kaj i Houston, Texas och elarbetet utfördes av den holländska elfirman som gjort elinstallationen när fartyget byggdes. All isolering byttes i maskinrummet. En kortare tid under 1983 ändrades fartygsnamnet till **Searider**

Nya uppdrag

År 1984 togs fartyget över av Rederi Ab Concordia och Göteborg blev hemmahamn. Rederiet slöt under våren 1984 ett charteravtal med Vognmandsruten A/S, Korsør, Danmark. I juli 1984 inträdde Stena Ab som ägare av **Stena Searider** och i samband med det ändrades fartygsnamnet till **Trucker**, fortfarande med svensk flagg. Utrustning för charteruppdraget skedde vid kaj i Sannegårdshamnen. Trafiken Nyborg–Korsør pågick från mitten av juli 1984 och till januari 1985. Fartyget gick då på grund söder om Sprogø och fick stora skador under vattenlinjen. Efter att lasten lossats gick hon till Svendborg Skibsværft för dockning och reparation. Återleverans skulle ske redan den 3 februari samma år, men skadorna var så omfattande att **Trucker** fick ligga kvar i tre veckor vid varvet. Detta medförde att Vognmansruten drog sig ur charteravtalet och köpte i stället ro-rofartyget **Roro Cimbria**.

Därför döptes fartyget ånyo i februari 1985 om till **Stena Searider** och lades upp i Göteborg. Efter detta följde en charter till North Sea Ferries B.V., Rozenburg under mitten av juni till mitten av juli med trafik mellan Rotterdam och Hull. Under en period 1986 var **Stena Searider** utchartrad till Townsend Thoresen, Felixstowe och trafikerade sträckan Cairnryan–Larne (England respektive Nordirland). Senare samma år följde trafik mellan Göteborg och Frederikshavn i Stena Lines regi. Under oktober och november 1986 sysselsattes fartyget mellan Felixstowe och Esbjerg i Stena Portlinks regi. Från december 1986 till augusti 1987 var **Stena Searider** utchartrad till Brittany Ferries, Morlaix, Frankrike för att trafikera Plymouth–Roscoff. Efter det var charteruppdragen slut och en ny spännande utmaning väntade.

Järnvägsfärja – igen

Under andra halvan av 1980-talet skärptes konkurrensen mellan färjerederierna om de internationella transporterna av järnvägsgods. Svenska och danska statsjärnvägarna etablerade 1986 Danlink-leden mellan Helsingborg och Köpenhamn. Nordö-Link inledde året efter trafik med järnvägsvagnar mellan Malmö och Travemünde. De statliga järnvägsbolagen var fortfarande inte intresserade av konkurrens från privata aktörer. De var fortfarande präglade av ett tydligt monopoltänkande. Inspirerad av dessa faktorer hade Stena Line prospekterat en tågfärjelinje mellan Göteborg och Frederikshavn och bildade dotterbolaget Stena Rail Ferry Ab. Förutsättningarna syntes goda. Linjen var kort och gick inte parallellt med en järnväg i land. Man räknade med att godspotentialen skulle vara 1,5 miljoner ton per år, varav 0,7 miljoner ton avsåg trafik på Jylland. I bakgrunden fanns tanken att locka exportindustrin med järnvägstransporter till europeiska transportnav som Hamburg och Rotterdam. Utöver transport av järnvägsvagnar planerade Stena att låta tågfärjan frakta klassificerat, det vill säga farligt, lastbilsgods. Här hade passagerarfärjorna begränsade möjligheter och efterfrågan ökade hela tiden.

Tågfärjetrafik kräver betydligt större investeringar än vanlig färjetrafik. Stora rangerbangårdar måste byggas i hamnarna. Kraven på ramperna till fartygen är betydligt högre eftersom det inte får uppstå vinklar som gör att vagnarna kan spåra ur. Ett tågset kan inte heller svänga lika skarpt som en lastbil. Investeringarna inför tågfärjetrafiken Göteborg–Frederikshavn uppgick till 80 miljoner kronor, varav 50 miljoner avsåg hamnen i Göteborg och ombyggnad av en färja. Av den summan stod Göteborgs Hamn för 37 miljoner. De betalade, tillsammans med Stena Line, också för huvuddelen av investeringarna på den danska sidan, som uppgick till 30 miljoner kronor. I gengäld fick Frederikshavns Havn sänka sina hamnavgifter.

I Göteborg byggdes tågfärjeterminalen vid Kvillepiren i Frihamnsområdet. I Frederikshavn lades tågfärjeläget i Isværkshavnen, där Stenafärjorna haft sin tilläggsplats fram till 1971. Stena Line lät bygga en 2 000 meter lång järnväg mellan järnvägsstationen och Isværkshavnen.

Valet av tonnage för linjen föll på **Stena Searider** och uppdraget att åter bygga om fartyget till tågfärja gick till Götaverken Cityvarvet i Göteborg. Samtidigt kortades fartyget med 1,32 meter. Ombyggnaden omfattade nya järnvägsspår, varav fyra på huvuddäcket och två på väderdäck. Tillsammans gav detta möjligheter att transportera 600 meter järnvägsvagnar (vilket motsvarar cirka 40 vagnar). Som alternativ till ovan nämnda antal järnvägsvagnar kunde 44

Stena Searider i juni 1984 innan hon byggdes om till järnvägsfärja. Foto Rickard Sahlsten.

lastbilstrailer om 12 meter medföras på huvuddäcket, respektive 35 på väderdäcket. För kompletta ekipage med dragbil var siffran 30 respektive 24 enheter. På sidorna anbringades en meter breda sidosponsoner och vidare monterades nya beckerroder med s k flaps. Akterrampen gjordes om till vattentät giljotinport från att tidigare ha varit en kombinerad ramp/port. Underrummet förslöts helt genom att rampen ned från huvuddäcket svetsades fast. För att motverka krängning vid lastning/lossning monterades ett antiheelingsystem med en pumpkapacitet på 1 200 kbm per timme. En ny bogpropeller tillkom samt en ny extra hjälpmotor. Inredningen fräschades upp och på bryggdäck hade byggts åtta nya dubbelhytter för chaufförer. Totalt fanns nu hytter för 32 chaufförer.

I december 1987 invigdes tågfärjetrafiken mellan Göteborg och Frederikshavn. Vd för Stena Rail Ferry Ab var Arne Karlsson, tillika chef för Stena Line Cargo. Vid invigningen underströk hamnens vd Per Bjurström det strategiskt viktiga att Göteborgs Hamn nu blivit ett komplett transportcentrum. **Stena Scanrail**, som fartyget döpts om till, gick inledningsvis endast en dubbeltur per dag. Hon gick även turer som kompletteringsfärja till Kiel under helgerna, då trafiken på Frederikshavn låg nere, samtidigt som de stora tysklandsfärjorna behövde sitt utrymme för personbilar.

Ett fortsatt liv

De 26 åren som **Stena Scanrail** trafikerat linjen Göteborg–Frederikshavn har varit lyckosamma. Mycket tack vare ett fullgott underhåll av fartyget samt en kompetent och engagerad besättning. Fartyget avgår och ankommer Göteborg mycket punktligt i det närmaste så att man kan ställa klockan efter henne. Inom nästan all verksamhet kan dock incidenter uppstå. En mindre sådan ägde rum den 10 januari 1995 när två godsvagnar kolliderade ombord på **Stena Scanrail**. Ett värre missöde inträffade dock på morgonen onsdagen den 15 mars samma år då färjan på väg från Frederikshavn till Göteborg. Det blåste 15 m/s med måttlig till grov sjögång. En holländsk långtradare lastad med 25 ton potatis stod parkerad på väderdäcket. Några distansminuter utanför Vinga krängde **Stena Scanrail** till och lasten började röra sig. Spännbanden, som skulle hålla lastbilen på plats gick av och hela ekipaget kanade mot övre del av relingen som utgörs av stålräcke. Detta gav vika och lastbil med släp gick överbord och sjönk ned i djuprännan på 75 meter. Sjöfartsverkets haveriutredning avslutades första veckan i april och de ansåg inte att lastbilen behövde bärgas. Så skedde heller aldrig. Lastbilen ligger kvar och har under åren givit upphov till skrönor av olika slag.

Under början av 1990-talet arbetade man med planer på en betydligt större ersättare till **Stena Scanrail**. När den tredje **Stena Jutlandica** beställdes vid det holländska skeppsvarvet van der Giessen-Noord (samma varv som byggt **Stena Scanrails** skrov) var tanken att hon skulle förses med spår och ta över järnvägstrafiken. Den danska ingenjörsfirman COWI i Ålborg projekterade en stor ombyggnad av hamnen i Frederikshavn. Detta var även föranlett av att snabbgående HSS-färjor var beställda för trafik på Frederikshavn. (som även var föranledd av beställningen av den snabbgående HSS-färjan). När byggnationen av **Stena Jutlandica** hade påbörjats beslutade Stena Line att lägga ned järnvägsprojektet.

År 1995, under vecka 13 och 14, torrsattes **Stena Scanrail** vid Fredericia Værft A/S, Danmark. Bland annat drogs båda propelleraxlarna. Den förliga bogpropellern demonterades för renovering.

Översyn på flera tankar, hjälpmotor 2 och 3 renoverades och lasthissen i ordningställdes för användning.

År 1996 under november och december byggdes **Stena Scanrail** delvis om och bland annat svetsades bogvisiret igen vid

Fredericia Værft A/S. Stor översyn och en hel del renovering på fartyget, blästring och målning, renovering av huvudmotorerna och installation av nya hjälpmotorer. Även 1999 hade rederiet en stor genomgång och renovering av många detaljer på fartyget vid Götaverken Cityvarvet Ab i Göteborg.

I september 2001 överfördes **Stena Scanrail** via Förvaltnings Ab Lastluckan till bolaget Stena Line Scandinavica AB, Göteborg. År 2001 mellan 15 augusti och 31 augusti dockades **Stena Scanrail** vid Götaverken Cityvarvet. Under perioden mellan den 3 augusti och 7 september 2003 dockades **Stena Scanrail** vid Götaverken Cityvarvet i Göteborg för målning och allmän översyn. Underhållsprogrammet för **Stena Scanrail**, utöver det ständiga underhållet som sker kontinuerligt, att hon skall dockas på varv två gånger inom varje femårsperiod.

Nästa dockning ägde rum 18 – 29 april 2005 och den 5 april – 5 maj 2007, samt mellan den 19 augusti och 17 september samma år. Förutom att fartyget delvis sandblästrades, målades och byttes plåt i fartygets ballasttankar. Både dockningen 2005 och 2007 var vid Götaverken Cityvarvet. Samtidigt ersattes beteckningen Stena Rail Ferry längs fartygssidorna till Stena Line i blå text på överbyggnadens båda långsidor. Detta blev i enlighet med övriga färjor inom Stena Line. Nya hytter tillkom på babordssidan.

Stena Scanrail dockades vid Götaverken Cityvarvet även den 25 februari – 3 mars 2008. Dessutom utfördes "special survey", vilket resulterade i tre varvsbesök i tät följd åren 2007 och 2008. År 2010 var det dags för dockning igen och nu mellan den 26 april och 17 maj liksom den 7 december 2012 till 7 januari 2013. Båda tillfällena vid Götaverken Cityvarvet.

Godset som transporterades i järnvägsvagnarna var framför allt lim från företag i Danmark till Ikea. Denna transport med järnvägsvagnar upphörde 2008. Därefter var det enbart lastbilar/trailers som fraktades. Under våren och sommaren 2012 återupptogs transporten av järnvägsvagnar. Bakgrunden var att en tågbro över Limfjorden påseglats och skurit av järnvägen mellan Nordjylland (Vendsyssel) och övriga Danmark. Bane Danmark, Balfour Beatty Rail Danmark och DSB hade skrivit ett stort kontrakt om att upprusta spåren mellan Nørresundby och Frederikshavn. Arbetet hade planerats en längre tid, men den havererade järnvägsbron satte stopp för arbetet. Istället togs allt material och lok från Göteborg. Detta inkluderade två diesellok, 20 000 ton räls från Tyskland samt utrustning för arbetet. **Stena Scanrail** fick även i uppdrag att flytta flera IC3-tåg, som strandsatts på norra Jylland i samband med att bron förstördes. "Vi är mycket nöjda med avtalet, som har ett värde av flera miljoner danska kronor", sade Claus Riis, Freight Manager, Stena Line Danmark. Bron över fjorden förväntades bli återställd i slutet av oktober samma år. Detta kunde inte materialiseras och i december fick **Stena Scanrail** återigen nya uppdrag på grund av problemen med järnvägsbron som nu inte beräknades vara klar förrän i mars 2013. DSB beslutade att än en gång skicka fem MR-tågsätt och två IC3-tågsätt via Göteborg till Frederikshavn för att bistå sina kunder på Nordjylland. Tågsätten seglades till Frederikshavn under tre resor med **Stena Scanrail**. Hamnstyrelsen framhåller dock att det inte blir några större förändringar för Stenas verksamheter.

Metanol testas som framdrivningsmedel i Stena Scanrail

Stenas intresse för metanol som framtidens drivmedel tog ett första steg mot att konkretiseras genom installationen av två hjälpmotorer ombord i **Stena Scanrail**. Metanol görs om till DME, dimetyleter, innan den matas in i motorerna. Arbetet påbörjades under 2013.

– Vi gör ett helt nytt maskinrum i ett underrum, som inte längre används som lastrum, där vi ställer två hjälpmotorer med generatorer, berättar Per Stefenson på Stena Teknik.

Metanolprojektet har fler intressenter än Stena. Bakom projektnamnet Spireth finns också Wärtsilä, Lloyd's Register, SSPA, Scandinaos, Methanex och Haldor Topsoe. Det finns flera orsaker till varför metanoldrift införs. Det är inte enbart för att utröna om tekniken med att driva dieselmotorer på metanol som installationen på **Stena Scanrail** görs. Stena och de andra intressenterna i projektet betraktar metanol som ett alternativ till LNG som många förespråkar.

Uppsagt terminalavtal

Styrelsen för Göteborgs Hamn sade i oktober 2012 upp Stena Lines avtal för Danmarksterminalen vid Masthuggskajen, Tysklandsterminalen i Majnabbe samt färjeläget i Frihamnen. Enligt Göteborgs Hamns styrelse måste avtalet sägas upp för att ett nytt terminalavtal skall kunna träda i kraft 2015. (detta göras för att kunna ha ett nytt terminalavtal på plats 2015). Avtalet mellan Göteborgs Hamn och Stena Line tecknades 1989, men Göteborgs Hamn flaggar för en hel del förändringar. Det nya avtalet kommer att gälla under max tio år. Hamnstyrelsen sitter med två förslag för att anpassa verksamheten till stadens visioner om centrala älvstaden. Det ena är att släppa den östra delen av Masthuggsterminalen för stadsutveckling och det andra att flytta **Stena Scanrail** till Tysklandsterminalen. Enligt en artikel i *Göteborgs-Posten* den 7 november 2013 kommer Stena Lines danmarksterminal att flyttas till Majnabbe – och all färjetrafik utgå från denna terminal år 2020.

Epilog

Ingen vet hur gammalt ett fartyg kan bli. Men det finns några hållpunkter. I genomsnitt lever ett större handelsfartyg mellan 25 och 30 år innan det är dags för återvinning. En bilfärjas livslängd brukar uppgå till drygt 35 år. Naturligtvis påverkar tekniskt underhåll och allmänna konjunkturer. Hur man än räknar så är 40 år en ovanligt lång livslängd för ett större handelsfartyg. **Stena Scanrail** har

Stena Scanrails ombyggnader

År	Ombyggnader/reparationer	Skeppsvarv
1973	Hela fartyget förhöjt med 50 cm	Schichau Unterweser AG, Bremerhaven, Västtyskland
1976	Förlängd – ny mittsektion om 27 m	Wilton-Fijenoord, Ltd., Schiedam, Holland
1982	Reparered efter att ha sjunkit (S.E.B.N), Neapel, Italien	Società Esercizio Bacini Napoletani S.p.A, Italien
1985	Reparerad efter grundstötning	Svendborg Værft A/S, Danmark
1987	Ombyggd till järnvägsfärja	Götaverken Cityvarvet Ab, Göteborg
1996	Bland annat installation av nya hjälpmotorer	Fredericia Værft A/S, Danmark

med tiden blivit en älskad och uppskattad institution i Göteborgs hamn, men hon är inte unik. Rederisystern **Stena Danica** har seglat på sin linje oavbrutet i mer än 30 år. Sett till helheten i Stena-koncernen har **Stena Scanrail** dock en särställning. Om man bortser från de fyra åren under grekisk kontroll har hon seglat för Stena i drygt 36 år, vilket inget annat fartyg lär kunna överträffa.

Många har bidragit till denna artikel. Först ett stort tack till Thorild Forslund. Han har liksom tidigare bidragit med ett stort kunnande om Stena-koncernen och dess fartyg. Dessutom har han ett omfattande kontaktnät. Många tack också till Per Carlsson, teknisk inspektör vid Stena Line. Göran Nilsson, Falun, Eigil Jakobsen, Göteborg och Christer Eyram, Florida, USA har bidragit med uppgifter, bilder och egna minnen.

Stort tack till Sverker Jonasson, tidigare försäkringsbolaget Hansa Sjö (Trygg Hansa) för utförlig information gällande haverierna 1981/82. Besättningen på Stena Scanrail i allmänhet och befälhavare Jan-Erik Alcén, överstyrman Tommy Sjöberg, chief Pontus Hartmann, maskinist Pierre Landou och maskinist Jan-Åke Thim i synnerhet. Huvuddelen av bildmaterialet kommer från Stenaarkivet, Klubb Maritim – Göteborg. Vi vill avslutningsvis tacka Dan Sten Olsson och Maud Wiedemann som generöst överlämnat till Klubb Maritim att förvalta ett omfattande material om Stenas lastfärjor från 1970-talet.

Efter 40 år i drift spinner Stork-Werkspoormotorerna lika fint med det karaktäristiska dunket som när de var nyinstallerade. Foto Lennart Bornmalm.

*Befälhavare Jan-Erik Alcén (till höger i bild) och överstyrman Tommy Sjöberg lägger ut med **Stena Scanrail** från Kvillepiren i Göteborg onsdagen den 21 augusti 2013. Ombord på fartyget råder en varm och familjär stämning. Foto Lennart Bornmalm.*

Fartygsdata Stena Scanrail

General
Rail/RoRo/Pass/Ferry

Operation and trade
Göteborg–Fredrikshamn

Classification
Society Lloyd's Register, LR 100°1,
Pass/RoRo, LMC, Ice class Ice 3

Registration
Port Göteborg
Signal letters SLBM, earlier SJCN
Reg.nr 11344
IMO-Nr 7305772
Flag Swedish

Yard
NB 863
A. Vuyk & Zonen's Scheepswerven B.V.
Capelle a/d Ijssel, Holland
Built/rebuilt 1973/1976/1987/1996

Capacities
36 passengers
773 lm
654 railtrack m

Principval Particulars

Length o a	142,4 m
(113,88 ursprunglig längd)	
Length p p	127 m
Breadth moulded	18,7 m
Beadth incl fender	19,11 m
Depth moulded	11,9 m
Draught design	4,3 m
Max height/length of stern door	9,35/5,20/gilljotin
Deadweight	2356 t
Gross tonnage	7504 t
Net tonnage	2251 t
Speed	16 knots
Fuel consumption 24 h	30 cbm
Fuel quality	IF 80

Regulations
Solas 1960, passenger SOLAS-74,
Stockholm agreement

Nautical Equipment

Radar 1	Sperry Vision Master 10 cm
Radar 2	Transas ES3 3 cm
Arpa	Electronic Chart System
Transas ES2	
Navigator	Simrad GN 33
SatNav	Telenor/Sat.modem,Comtech.
Com 600	
Depth finder	Nil
Log	Consilium, SAL R1a
Gyrocompass	Anschutz STD 22
Autopilot	Anschutz Pilotstar D
Optim Equipm	AIS SAAB

Livesaving Equipment

Lifeboats/capacity	2/120
Type	L 7, 9/60 M, Open
Rafts/capacity	4/44
Type	2 st Zodiac/12DL.SR, 1 st Zodiac/10MOR
Type	1st Viking 10K
Fast Rescue Boat	Mako 6,55
Fire alarm	Servoteknikk/Consilium
Type	Adressable Opt./Ion. Smokedecetion

Passenger Capacity

Cabins	14
Beds	36
Cafeteria	49

Loading Capacity, Lorrys

Main deck	472 lm
Upper deck	365 lm

Loading Capacity, Rail

Main deck	420 lm
Upper deck	434 lm

Tank Capacity

Heavy fuel oil	310/600 cbm
Lub oil	28 cbm?
Fresh water	180 cbm
Ballast water	1142/1432 cbm
Sewege	25 cbm
Diesel oil	9 cbm

Machinery

Main engines	2×Stork Werkspoor
Type	6TM 410
Output hp	2×3600
rtm	550
Auxiliary engine	Mitsubishi/Caterpillar
Type	S6R-MPTA/3508DI
kW	2×520/1×500
rtm	550
Emergency engine	Caterpillar
Type	C18 DITA, 370kW (438)
Propellers	Lips
Type	CPP
rtm	279
Diameter	2,85 (Rolls-Royce blades)
Bow thrusters	Lips/Brunvoll
Type	CM-8/FU-45-LTC-1375
Capacity hp	500/500
Main Gear	Tacke
Type	2×HSN 620 S
rtm	550/279
Rudders	Becker
Type	2×FKSR-1

Det var Röda Bolagets gamla bärgningsångere ***Harald*** *som bärgade skornerten Martinsson in till* ***Lysekil****. Arkivbild Bertil Söderberg.*

Bragd av lysekilslotsarna 1911

Terje W. Fredh

År 1911, de första dagarna i november, härjade en svår västsydvästlig orkan på bohuskusten. Allt lotspersonal sattes i arbete

Den 5 på morgonen törnade fem lotsar från Lysekil till. De hade upptäckt en seglare för ankar sydväst om Bonden med lots- och nödflaggorna uppe. Vid Smögen hade man uppmätt 39 sekundmeter och vid Vinga 32. Varje känt grund bröt i skum, och varje grund ner till 20 meters djup lämnade oavbrutna grundbrott.

Lysekilslotsarna hade nyss köpt en präktig motorkutter som nu skulle få sitt elddop. Ombord gick lotsförmannen Gustaf Wallin. mästerlotsen Emilius Hörman samt lotsarna John Linding, Hjalmar Lundin och Ernst Åhlman.

Seglen bottenrevades, motorn slogs till och färden gick genom Skarvesättsrännan till norr om Bonden för att sedan driva ner mot det nödställa skeppet som visade sig var den ryska skonerten **Martinsson** från Riga.

Gullholmens lotskutter hade redan kämpat sig ut mot fartyget men inte fått kontakt. Nu låg den mot vinden söder om Bonden för att kunna hjälpa kollegorna från Lysekil.

Dessa bedömde att det inte tjänat något till om man kunde få en lots ombord. Det segelslitna fartyget hade varit omöjligt att manövrera och få ut från grunden. Det återstod nu att försöka rädda besättningen

Halade ombord de åtta

Vi kastade trossar till besättningen, men alla brast tills vi fick en ny sjutums manillatross från skeppet. Trossen fästes i lotskuttern men trossen brast och kuttern kastades tvärs för sjön och var halvvägs fylld av vatten. Kutterns maskinrum fylldes till hälften med vatten. Lotsarna pumpade och med en blåslampa fick man igång maskinen. Lotsarna styrde åter upp till fartyget och fick ombord en ny tross 80 meter lång. Kuttern gick med halv maskin fram till skeppet och en efter en av de nödställda kastade sig i vattnet med en livboj om magen.

Situationen var svår. Ett stort och farligt grund var Bondens drag, vilket lotsarna ej kunnat klara om skeppet kommit i drift. Därtill kom risken att någon av besättningen skulle skadas av trossen på vägen mellan fartyget och kuttern.

Allt gick väl, när de åtta kommit till kuttern högg man av trossen med yxa för att så snabbt som möjlighet komma från grundet. Vi sattes kurs mot Lysekil. I skansen satte vi kaffepannan på spritköket och kunde ge de blöta och trötta sjömännen något värmande.

Vi var lyckliga att kunna rädda de åtta ryssarna. Risken var stor att skeppet slagits i bitar på grunden. **Martinssons** kättingar höll och nästa dag kunde den stora bärgningsbåten **Harald** dra skeppet från grundet. Skeppet togs in till Lysekil där det låg en månad för reparation.

Lotsarna fick inte ett tack

Besättningen hade glömt sina räddare. **Martinssons** kapten, A. Leerkaln, satt hela dagen på krogen och söp. Vare sig han eller hans besättning tackade lotsarna för deras insats. Lotsavgifterna vägrade han betala och Lotsverket begärde kvarstad på skeppet.

Till slut förstod kaptenen situation och blev lite ångerfull.

När skeppet var reparerat skulle lotsen John Linding ta skeppet till fritt vatten. Då grät kaptenen för att han måste lämna Lysekil där han haft så roligt!

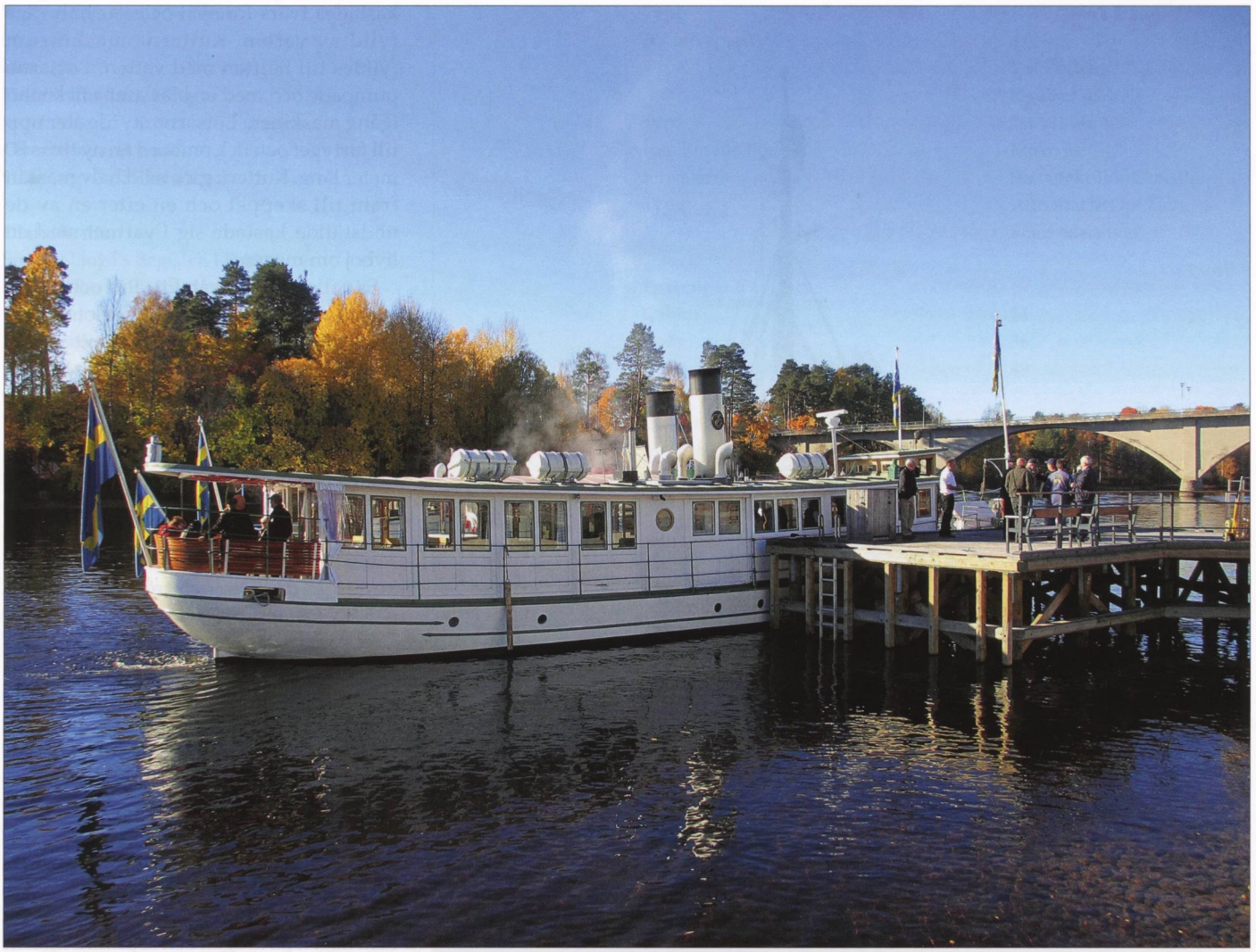
Han erbjöd lotsarna som gåva fyra kronor men Linding tackade nej till gåvan.

Lotsarna hade länge kvar minnet efter ett välförrättat värv. De hade gjort sin plikt och lönen uteblev inte.

Samtliga fick kungens finaste utmärkelsetecken, en medalj med inskriften "För berömliga gärningar".

Arbetet fick således beröm från högsta ort och det tyckte lotsarna var hedrande. Även lotsarna vid Vinga, Väderöarna och Dyngö fick samma hederstecken för arbetet till sjöss den 5 november 1911.

Siste oktober 1911 hittade man vid Marstrand en flaskpost från styrmannen på **Martinsson** som skrev att man driver redlöst norrut och att skeppet troligen slås i bitar. Brevet var till styrmannens hustru och avslutas med orden "lev väl min älskade Paulina. Vi återses i himmelen. Måtte Gud förbarma sig."



När vi kom fram till Leksand låg ***Engelbrekt*** *och väntade på oss.*

Fartygsforum 2013 i Leksand

Text och foto Krister Bång och Bertil Söderberg

Under många år har Sjöhistoriska museet varje höst arrangerat Fartygsforum där man på olika platser i landet dragit ihop personer med intresse för fartyg och sjöfart för att skapa ett gemensamt forum för utbyte av tankar och erfarenheter. Många av de närvarande kommer från aktiva veteranfartyg och från organisationer som representerar dessa. År 2012 var Fartygsforum i Klubb Maritims lokaler i Göteborg. Årets Fartygsforum hade förlagts till Leksand i Dalarna helgen 12–13 oktober. Länspumpen representerades av Bertil Söderberg och Krister Bång.

Det kan synas vara djärvt att förlägga en sammankomst så långt borta från storstäderna men siljanstrakten har nog det största utbudet av gamla ång- och varpfartyg. Även om en del har motoriserats ser de fortfarande ut som ångbåtar. Hela 35 personer hade tagit sig till denna Siljans metropol.

Det var gott om plats ombord. En förväntansfull skara väntar på lunchen.

Började bra

Redan vid stationen i Leksand väntade museichefen Hans-Lennart Ohlsson på oss med en hyrd minibuss och fraktade oss snabbt ner till ångbåten **Engelbrekt** som väntade vid Nordstjernans brygga med steamen på topp. Utanpå **Engelbrekt** låg ångaren **Siljan**, idag extra upputsad eftersom hon skulle upptas bland de K-märkta fartygens skara. Det kan tyckas vara på tiden för **Siljan** är byggd redan 1868.

Sedan blev det bara bättre

Denna höstdag visade sig från sin allra bästa sida. Runt 10 grader varmt i luften och vindstilla. Ingenting skymde solen. Man kunde se uppåt bergett björkarna som skiftade i gul/brunt medan barrskogen som en konstrast stod grön. Vi gick i Österdalälven åt Insjön, under den fasta järnvägsbron som gjorde att Siljans största fartyg, **Gustaf Wasa**, inte längre kunde gå här. **Engelbrekt** fick fälla både gös och skorsten för att komma under. Medan vi stod på däck och stortrivdes dukade

*Den ålderdomliga bogserbåten **Baxi** visade sig ha en lång historia.*

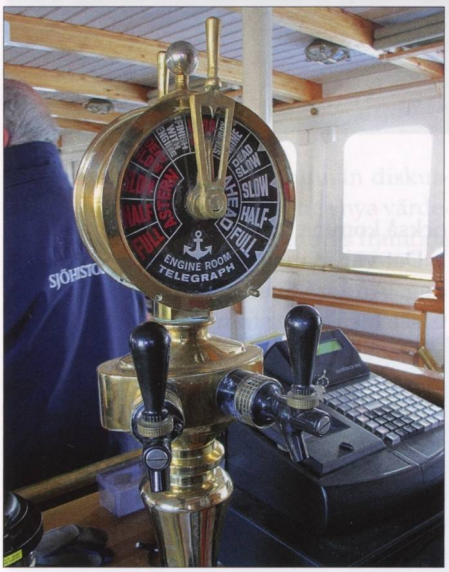
besättningen fram lunch, och det var inte vilken lunch som helst, utan kokt lax med hollandaisesås, grönsaker och potatis. Vi hade spenderbyxorna på oss och krönte måltiden med ett glas vin. På egen bekostnad skall kanske tilläggas.

Siljan följde efter oss och blev föremål för fotografering av alla närvarande. Ibland ljöd ångvisslan och då var intet öga torrt. När vi så småningom kom ner till Insjön vände vi och gick tillbaka uppför Österdalälven. Samma dag hade traktens roddklubb anordnat en tävling för scullers med cox och åtta årpar. När dessa väl kom igång passerade de ångbåtarna med god fart.

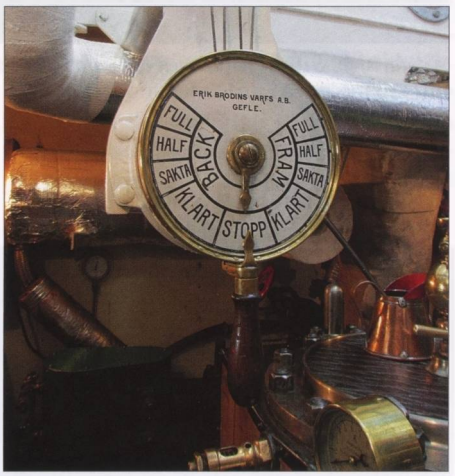
Nu var det ju inte bara **Engelbrekt** och **Siljan** som var ute, utan ett flertal andra farkoster. Det var en blandning av gamla bogserbåtar och varpbåtar. Varpbåtarna på Siljan har ett speciellt utseende eftersom skorstenen är placerad förom styrhytten. Detta beror på att man mestadels arbetade med spelet som var placerat akterut och då ville man inte ha något som skymde.

Baxi

En av bogserbåtarna som ackompanjerade oss var Baxi. Hon visade sig ha en lång och intressant historia. Hon byggdes på Motala Verkstad 1882 till en kostnad av 17 500 kronor för Göteborgs Bogserings Ab med namnet **Ivar**. År 1906 såldes hon, okänt vart, då bolaget beställt en ersättare som påpassligt nog fick samma namn. "Vår" **Ivar** uppenbarade sig 1916 i Skogstorp vid Hjälmaren där hon fick namnet **Skogstorp**. Hon tjänstgjorde sedan i 43 år vid ortens sågverk innan hon brann och 1959 såldes till en privatperson i Södertälje. Hon byggdes nu kraftigt om och fick 1960 namnet **Baxi** hos Svenska Muddrings Ab i Nacka. 1962 övertogs hon av Skånska Cementgjuteriet Ab i Stockholm och var i trafik efter Sveriges kuster. År 1978 såldes hon till en privatperson i Leksand och transporterades på Strömsholms kanal till Smedjebacken och kunde sedan beskådas bland många andra veteranfartyg vid Norsbro. I början 1990-talet såldes den gamla bogserbåten till Peter Plog i Leksand. Detta och mycket mer finns att läsa

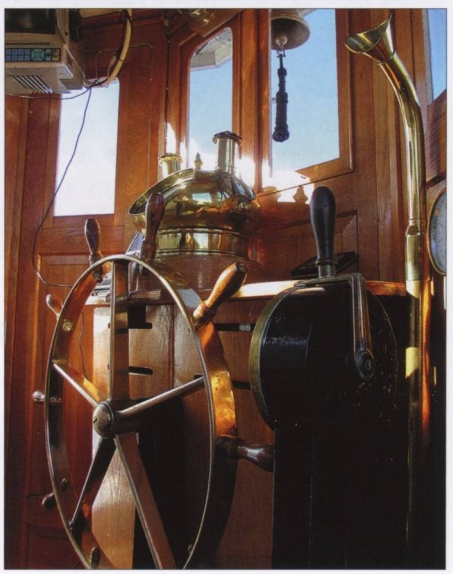


För passagerarnas trevnad.



För maskinistens trevnad.

***Engelbrekt** är vedeldad. Det fordras en hel karl för att sköta det. Fotona visar **Engelbrekt**.*



I styrhytten finns all nödvändig utrustning.

*Ångfartyget **Siljan** följde med oss på hela trippen. Någon gång ibland lät hon ångvisslan ljuda.*

i Länspumpen 2007:4.

Siljan blev K-märkt

För att ett fartyg skall kunna K-märkas behövs en ansökan från ägaren. Det är Statens Maritima museer som har hand om K-märkningen och det är också upp till ägaren att hålla fartyget i gott skick. Det finns inget lagstöd för K-märkningen av fartyg likt den som finns för byggnader.

För 145 år sedan lämnade Stora Kopparbergs Bergslag Ab in en beställning på Stora Varvet i Stockholm. Önskemålet var en ångvarpbåt i järn och det fick man. Skrovet fraktades i delar på Strömsholms kanal till Smedjebacken och sedan vidare till Tunsta vid Insjön där det nitades samman. **Siljan** har under åren kommit att används både inom timmerflottningen och inom passagerartrafiken. Hon var verksam ända fram till 1972 då flottningen över Siljan upphörde.

Ovanstående historia är en stor del av anledningen till att fartyget **Siljan** nu K-märkts. Fartyget ägs idag av Bergkvist-Insjön Ab.

Museichefen Hans-Lennart Ohlsson överlämnade den åtråvärda skylten till fartygets ägare.

Till Moskogen

Egentligen kändes det lite fel att ta plats inne i Moskogens intressanta konferensanläggning när man ville vara ut i den mäktiga höstsolen. Men detta glömde man raskt, sedan Transportstyrelsens Jan Borgman och Gustaf Dillner äntrat talarstolen och förklarat att stora ändringar förbereddes på myndigheten för att lätta handhavandet och ekonomin för de gamla veteranfartygen, de som är både K- och T-märkta. Den församlade menigheten häpnade över Transportstyrelsens initiativ. Måtte nu bara de föreslagna lättnaderna också komma att träda i kraft.

Det var många talare denna eftermiddag. Anders Svensson från Trafik och Claes Insulander från bland annat Mariefred talade om försäkringar och om heta arbeten. Mest muntration kanske ändå Christer Strandell från Stocka orsakade när han berättade om renoveringen av sin bogserare Stockvik som han köpt i England. Denna gamla ångbogserare byggdes i Danmark 1931 som **Sct Knud**

*Museichefen Hans-Lennart Ohlsson överlämnar det synliga beviset på att **Siljan** nu är K-märkt till fartygets ägare Björn Bergkvist.*

***Siljan** i en något ovanlig vinkel när fartygen vände ute på Insjön.*

och var skrotfärdig då Strandell hittade henne i England 1999. Han förde henne varsamt till sin slip i Stocka där hon sedan dess stått uppställd. Av bilderna att döma var hon inte hel mellan hålen men han och hans pojkar har arbetat oförtrutet och målmedvetet för att få detta fartyg i stånd och går allt som han hoppas kanske vi kan få se fartyget i Stockholm 2015. Vi håller tummarna.

Efter middagen vidtog allmän diskussion och vi kunde skapa många nya värdefulla kontakter för vår förenings framtida utveckling.

Så blev det söndag

Dagen inleddes med ett engagerat föredrag av Ove Arvidsson om ångbåtarna på sjön Runn, eller som han uttryckte det "Runn for your life." Mycket av trafiken avsåg att få fram bränsle till Falu koppargruva. Sedan man avverkat all skog i närheten av Falun fick man vända blickarna längre bort och då till de stora finnskogarna i västra Dalarna. Timret fördes ner till Siljan och drogs över sjön till Dalälven och forslades vidare till Borlänge för att sedan dras över Runn upp till Falun. Så småningom byggdes stora sågverk vid sjön som senare flyttades till kusten. Det var många i salongen som fick sina kunskaper berikade.

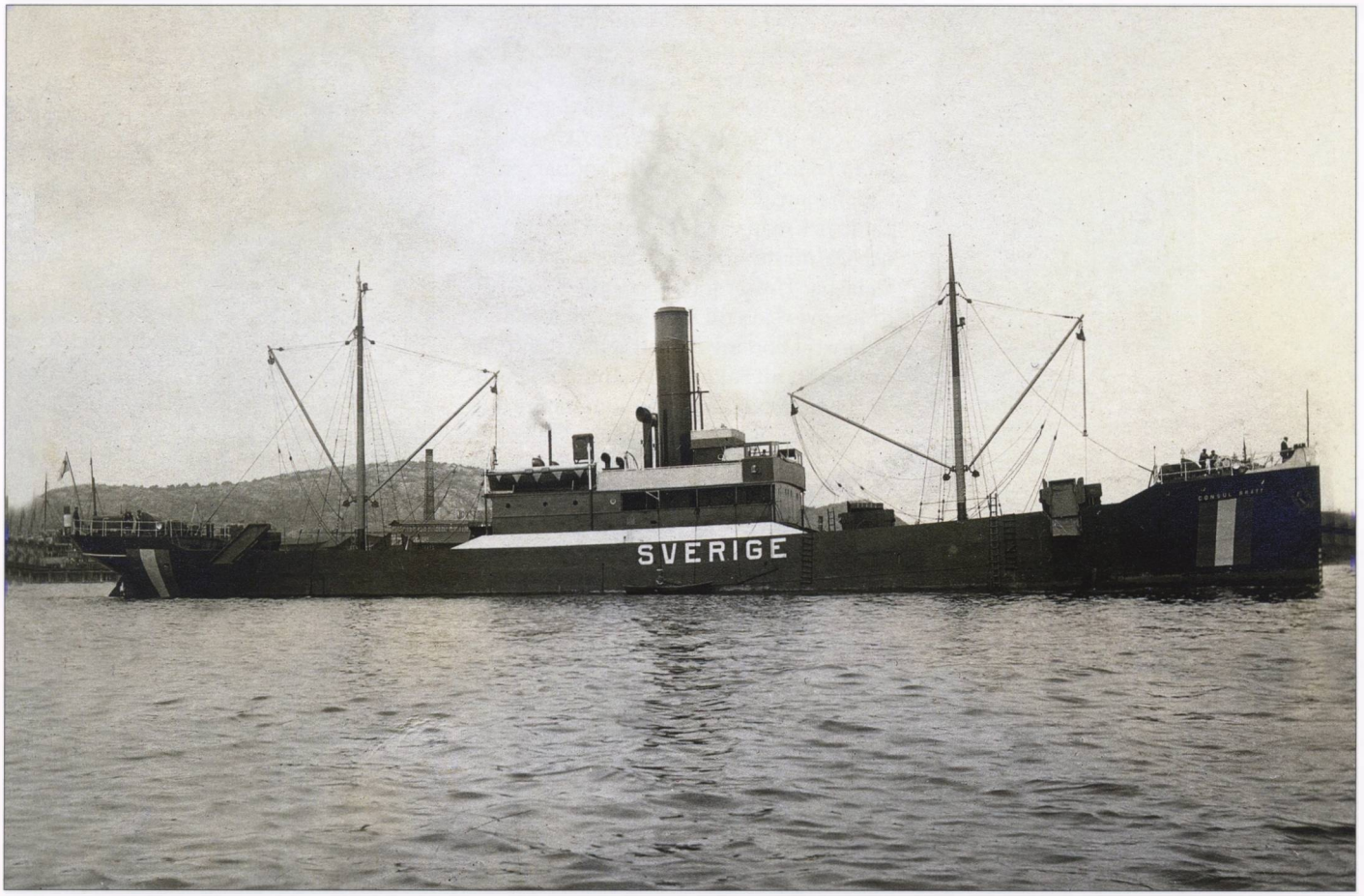
År 2015 fyller ångisbrytaren **Sankt Erik** 100 år. Fartyget ägs numera av Statens Sjöhistoriska museum och för att fira detta jubileum planerar museet en ångträff i Stockholm genom att bjuda in ångfartyg från hela landet. Dessvärre kostar det för mycket att sätta själva födelsedagsbarnet i trafik men det kommer ändå att vara centrum för firandet. Man tänker sig också att bjuda in andra veteranfartyg såsom segelfartygen och även de militärhistoriskt intressanta fartygen så det blir en stor manifestation för det marina kulturarvet. Vi får hoppas att man lyckas med dessa tankar.

Fartygsforum

Själva programmet i Fartygsforum är gratis. De deltagande får själva och på egen bekostnad ta sig till platsen där evenemanget äger rum och även stå för mat och logi. Detta är ändå ett generöst erbjudande att få träffa likasinnade och skapa nya kontakter. Vi önskar förstås att många fler kommer till Fartygsforum i framtiden. År 2014 äger det rum helgen 11–12 oktober. Det ryktas om Eskilstuna även om det inte är helt klart ännu. Håll gärna kontakten med Sjöhistoriska museet eller med oss här på Länspumpen. Vi är alltid uppdaterade!

Ångmaskinen är inte den ursprungliga utan byggd av Gefle Mek Verkstad 1904 med tillverkningsnummer 79.

***Göran** är en gammal varpbåt byggd 1881. Hon är dock motorfartyg sedan länge.*



*Ett unikt vykort på **Consul Bratt** för första gången i Göteborg, och förtöjd i Franska Tomtens bojar. Ur författarens vykortssamling.*

S/s Consul Bratt en trotjänare hos Adolf Bratt & Co

Bertil Söderberg

S/s Consul Bratt kom att tjäna sitt rederi i 41 år. Efter en grundstötning i Gävlebukten 1954 bogserades hon till Lindholmens Varv i Göteborg för besiktning. Skadorna visade sig vara allt för dyra att reparera, varför Consul Bratt i december samma år såldes till Carl Person & Söner i Ystad för nedskrotning. Om inte grundstötningen skett hade hon förmodligen kunnat segla ytterligare några år.

Den 1 april 1877 startade firman Adolf Bratt & Co. Företaget skulle omfatta agenturaffärer och import av kol, koks och järn. Kolimporten startade i stort sett omgående, samt efter några år ett ångbåtsrederi som inköpte fem mindre ångbåtar.

Firman gick stadigt framåt och man kunde glädja sig att få leverera kol till de flesta ångbåtsrederierna i Göteborg. Även de ledande järnvägarna var kunder hos Adolf Bratt & Co. Förtroendet för firman visade sig under orosåret 1905, då största delen av den svenska flottan låg samlad i Strömstad. Adolf Bratt & Co levererade då hela behovet av bunkerkol till flottan.

År 1899 bildades Ångfartygsaktiebolaget Arnold, som inköpte norska ångaren **Tyri**, som var på 1 850 tdw. Nytt namn blev **Arnold**. År 1905 hade godsmängden ökat så mycket att en linje mellan Göteborg–Bristol–Swansea etablerades. Nu behövdes mer tonnage och 1908 övertog det nybildade Ångfartygs Ab Östersjön samtliga fem ångare från det konkursdrabbade Ångfartygs Ab Vidar i Göteborg, nämligen:

Beatrice	3 650 tdw
Asta	2 850 tdw
Meta	2 450 tdw
Manja	1 550 tdw
Lindholmen	1 100 tdw

Rederiet hade otur med tre av de förvärvade ångarna. Samma år förliste **Lindholmen** i Engelska kanalen, **Asta** gick på grund på Siciliens kust och **Manja** strandade i Göteborgs skärgård. År 1912 upplöstes två av Brattkoncernens rederier Amacita och Arnold. De efterträddes av det nybildade Ångfartygs Ab Adolf som övertog båtarna **Adolf** och **Arnold**.

Åren före första världskriget var tre ångare insatta på de reguljära linjerna. **Gustaf Adolf** och **Beatrice** gick mellan Östersjön och mellaneuropiska hamnar. På vintern kunde resorna även utsträckas ända till La Plata! Läs brevet skrivit av skeppsredaren Adolf Bratt 1922. **Meta** och **Gertrud** gick i trampfart i Nordeuropa.

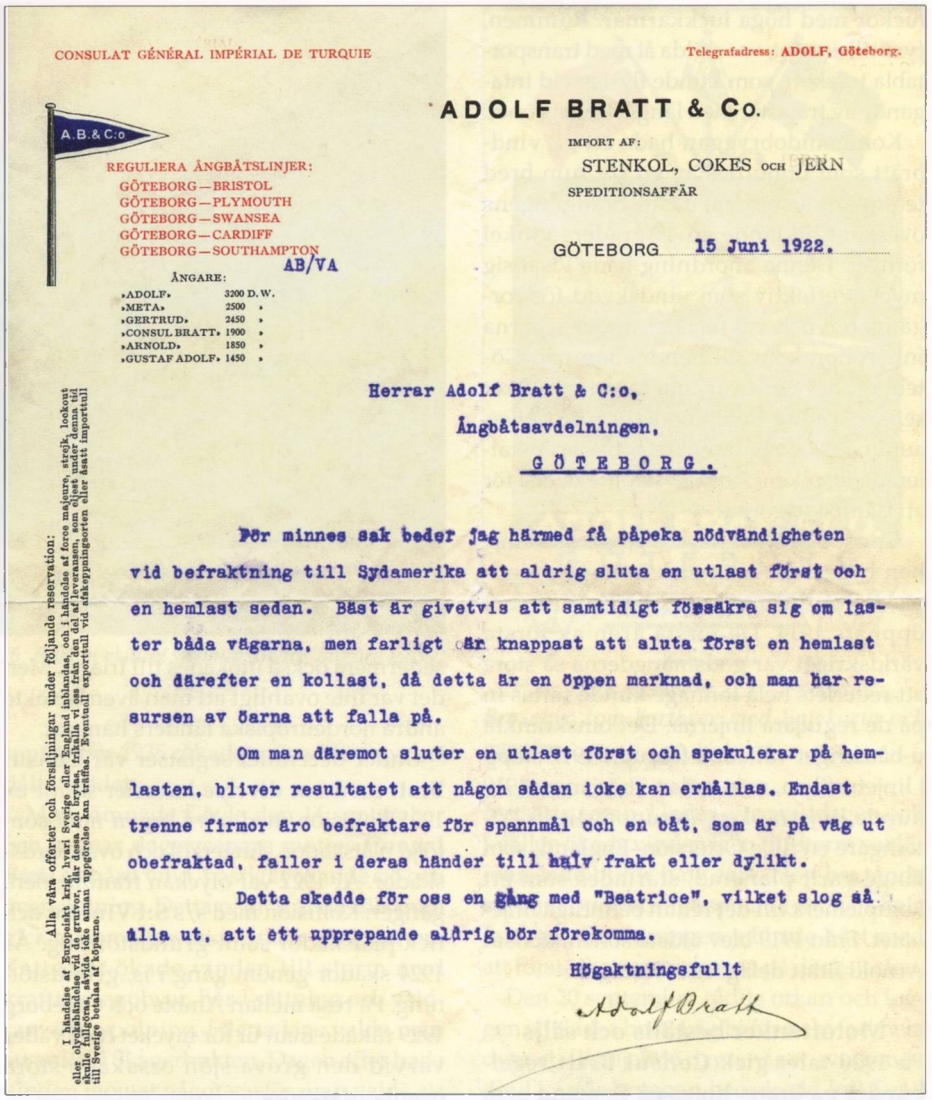
Annons för linjenätet från 1917.

Nybygget Consul Bratt

Nu har vi kommit fram till ångaren **Consul Bratt** som artikeln egentligen handlar

om. Rederiet var i behov av ytterligare fartyg och 1913 beställdes en ångare från Trondhjems Mek. Verksted i Norge. Nybygget döptes till **Consul Bratt**. Hon var avsedd för Bratts nya linje Göteborg–Plymouth–Bristol–Swansea. Levererans skedde den 5 november 1913 och ångaren skulle egentligen gå till hemmahamnen Göteborg, men man fick en malmlast från Trondheim destinerad till West Hartlepool och gick ut på sin första resa den 12 november under befäl av sjökapten Carl Öberg, som även varit rederiets kontrollant under byggtiden. Därefter till Sunderland där man intog full last av kol till Stugsund. I Härnösand väntade en trälast till Warkworth, där man fick en kollast till Göteborg, och så kom hon äntligen till sin hemmahamn. **Consul Bratt** hade mottagits väl av sakkunniga i de hamnar hon besökte. Hon var praktiskt byggd och försedd med dåtidens alla moderna inrättningar.

En journalist beskrev fartyget när hon kommit till Göteborg för första gången och låg förtöjd i Franska tomtens bojar utanför Packhuskajen. (Se foto sidan 52) så här:



CONSULAT GÉNÉRAL IMPÉRIAL DE TURQUIE

Telegrafadress: ADOLF, Göteborg.

A.B.&C:o

REGULIERA ÅNGBÅTSLINJER:
GÖTEBORG—BRISTOL
GÖTEBORG—PLYMOUTH
GÖTEBORG—SWANSEA
GÖTEBORG—CARDIFF
GÖTEBORG—SOUTHAMPTON

ÅNGARE:

»ADOLF»	3200 D.W.
»META»	2500 »
»GERTRUD»	2450 »
»CONSUL BRATT»	1900 »
»ARNOLD»	1850 »
»GUSTAF ADOLF»	1450 »

Alla våra offerter och försäljningar under följande reservation:
I händelse af Europeiskt krig, hvari Sverige eller England inblandas, och i händelse af force majeure, strejk, lockout eller olyckshändelse vid de grufvor, där dessa kol brytas, frikalla vi oss från den del af leveransen, som eljest under denna tid skulle fullgöras, såvida icke annan uppgörelse kan träffas. Eventuell exporttull vid afskeppningsorten eller åsatt importtull till Sverige betalas af köparne.

ADOLF BRATT & Co.

IMPORT AF:
STENKOL, COKES OCH JERN
SPEDITIONSAFFÄR

GÖTEBORG 15 Juni 1922.

Herrar Adolf Bratt & C:o,
Ångbåtsavdelningen,
GÖTEBORG.

För minnes sak beder jag härmed få påpeka nödvändigheten vid befraktning till Sydamerika att aldrig sluta en utlast först och en hemlast sedan. Bäst är givetvis att samtidigt försäkra sig om laster båda vägarna, men farligt är knappast att sluta först en hemlast och därefter en kollast, då detta är en öppen marknad, och man har resursen av öarna att falla på.

Om man däremot sluter en utlast först och spekulerar på hemlasten, bliver resultatet att någon sådan icke kan erhållas. Endast trenne firmor äro befraktare för spannmål och en båt, som är på väg ut obefraktad, faller i deras händer till halv frakt eller dylikt.

Detta skedde för oss en gång med "Beatrice", vilket slog så alla ut, att ett upprepande aldrig bör förekomma.

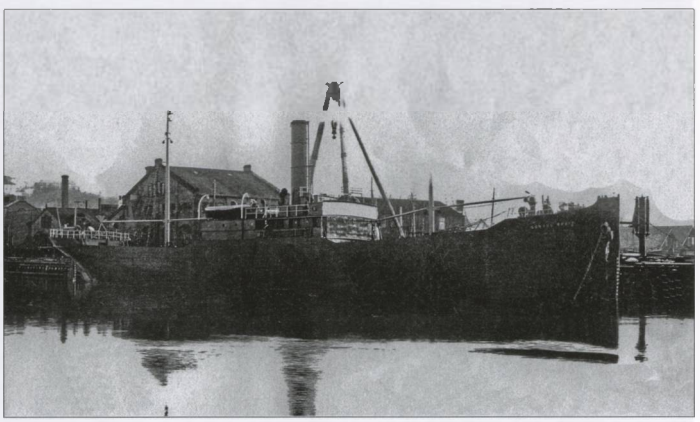
Högaktningsfullt
Adolf Bratt

Skeppsredaren Adolf Bratt skrev brev till kontorspersonalen angående deras hantering av befraktningen. Ur Sjöfartsmuseets i Göteborg arkiv.

Fartyget har synnerligen vackra proportioner och gör intryck av att vara solitt och väl byggt samt att rederiet icke skytt några kostnader beträffande utrustning och inredning. Den senare är mycket rymlig och bekväm. Sålunda finns tvenne skaffningsmässar för manskapet, en för maskin- och en för däckspersonalen. Salongen som håller en längd av 16 fot, är smakfull och komfortabel med angränsande hytter för fyra passagerare samt kaptenens sofhytt. Hyttinredningen i övrigt är bekväm med vitlackade väggar och tak samt mahognymöbler. Över hela fartyget är installerat elektriskt ljus. I fören har eldare och däcksfolket skilda skansar. Båtsman och timmerman har sina hytter akterut. Intill navigationshytten finns en särskild sofplats. Styrmannen har intill sin hytt en expeditionshytt. Såväl kaptenen som befälet i öfrigt har badrum. Överallt ombord finnas tvättställ med färsk- och saltvatten.

Vidare kan nämnas att för lastning och lossning var väl sörjt då man hade fyra

***Arnold** efter en hård resa över Nordsjön. **Tyri** hette hon då hon inköptes av Bratt 1899 från Norge.*

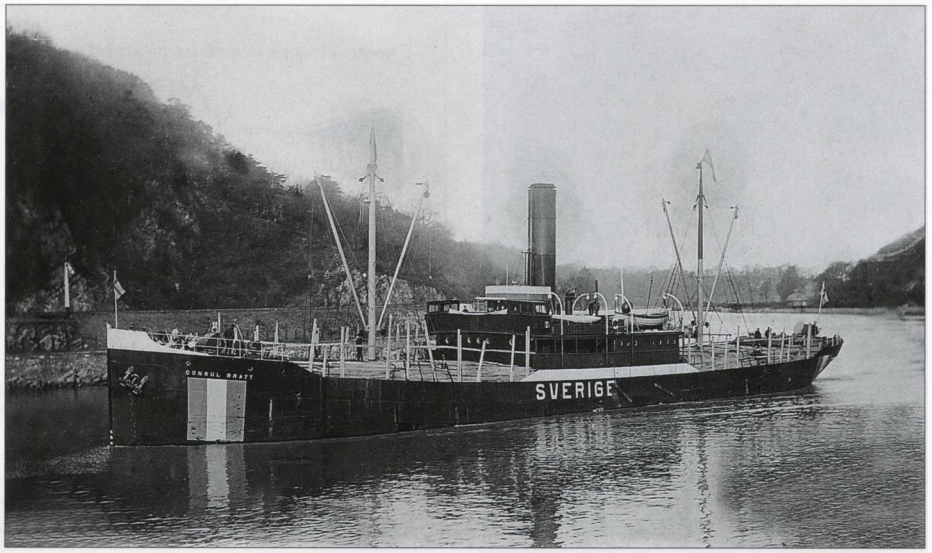


***Consul Bratt** under utrustning på Tronhjems Mek. Verksted i Norge 1913.*

luckor med höga luckkarmar. Rummen, fyra till antalet, var skilda åt med transportabla träskott, som kunde flyttas vid intagande av trälaster med långa dimensioner.

Kommandobryggan hade ett sk vindbrätt som utgjordes av en sju tum bred teakplanka som var fäst i brädgångens överkant bildande en 45 graders vinkel föröver. Denna anordning hade visat sig mycket effektiv som vindskydd för rorgängaren och vaktbefälet under resorna innan hon kom till hemmahamnen Göteborg. Bryggan var inte inbyggd, vilket senare skedde. En nymodighet var Cowes automatiska vågdämpare som var installerad i förpiken och som släppte ut olja för att dämpa vågorna!

Consul Bratt sattes nu in på den linje hon byggts för men gick även på rederiets andra linjer som tex på Cardiff som öppnats 1914. De första åren av första världskriget var godsmängderna så stora att rederiets hela tonnage kunde sättas in på de reguljära linjerna. Det oinskränkta u-båtskriget vållade i februari 1917 stopp i linjetrafiken, men redan i början av 1919 kunde linjetrafiken återupptas igen. Ytterligare en linje Östersjön–England, som länge varit planerad, startades som ett komplement till det redan befintliga linjenätet. Från 1919 blev äldste sonen, konsul Arnold Bratt delägare i företaget.



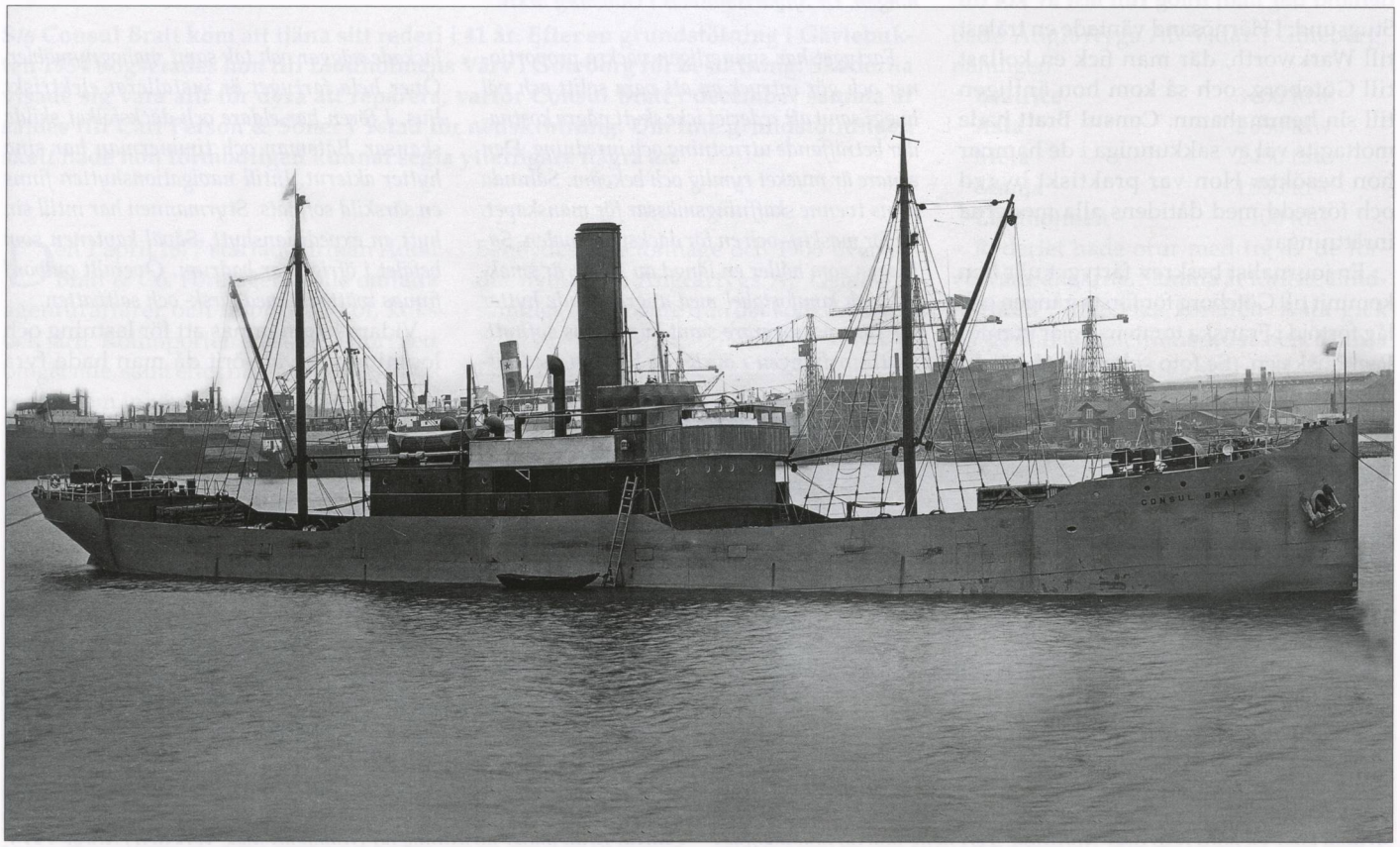
***Consul Bratt** på väg upp till Bristol med en trälast under första världskriget. Bertil Söderbergs vykortssamling.*

Motortanker beställs och säljs

På 1920-talet gick **Consul Bratt** regelbundet på Bratts linjer på England som sedermera också utökades till Irland. Men det var inte ovanligt att man även besökte andra nordeuropiska länders hamnar.

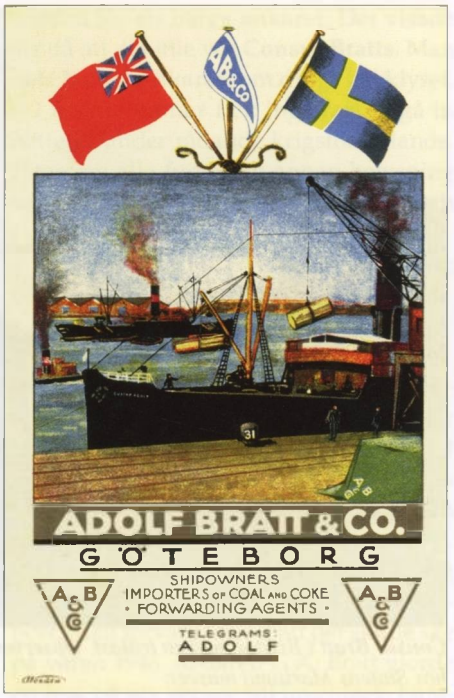
Under decenniet seglatser var **Consul Bratt** med om diverse haverier som t ex 1921 kollision med s/s **Lingan** med som följd plåtskador, slingerköl och ovanbordsskador. År 1922 var olyckan framme flera gånger: Kollision med s/s **S:t Vincent** och fick plåtskador samt grundstötning. År 1924 skador genom gång i is, grundstötning. På resa mellan Amble och Göteborg 1929 råkade man ut för mycket hårt väder varvid den grova sjön orsakade stora ovanbordsskador.

Kolet var vid denna tid fortfarande den stora energikällan och Bratts båtar seglade hem stora mängder kol och koks till Sverige. Oljan hade dock börjat sitt intåg på den svenska marknaden, inte minst bilar som ökade i antal och även oljeeldning i industrier och till viss del fastigheter m m behövde olja. Detta resulterade i att man den 21 februari 1927 beställde ett motortankfartyg på 13000 tdw hos Götaverken för leverans under loppet av 1928. Nybygget tog man inte leverans av utan kontraktet såldes till en norsk redare. Av detta kan man bara spekulera i varför Bratt inte blev tankfartygsredare. Tankfart var en helt ny



I början av 1920-talet fick rederiets båtar grått skrov. Ur Bertil Söderbergs vykortssamling.

Masthuggskajen från Henriksbergs restaurang 1926. Bakom skjulet skymtar Bratts ångare ***Clive****. Arkivfoto Bertil Söderberg.*



Broschyr som kortbrev med linjekarta och agenter.

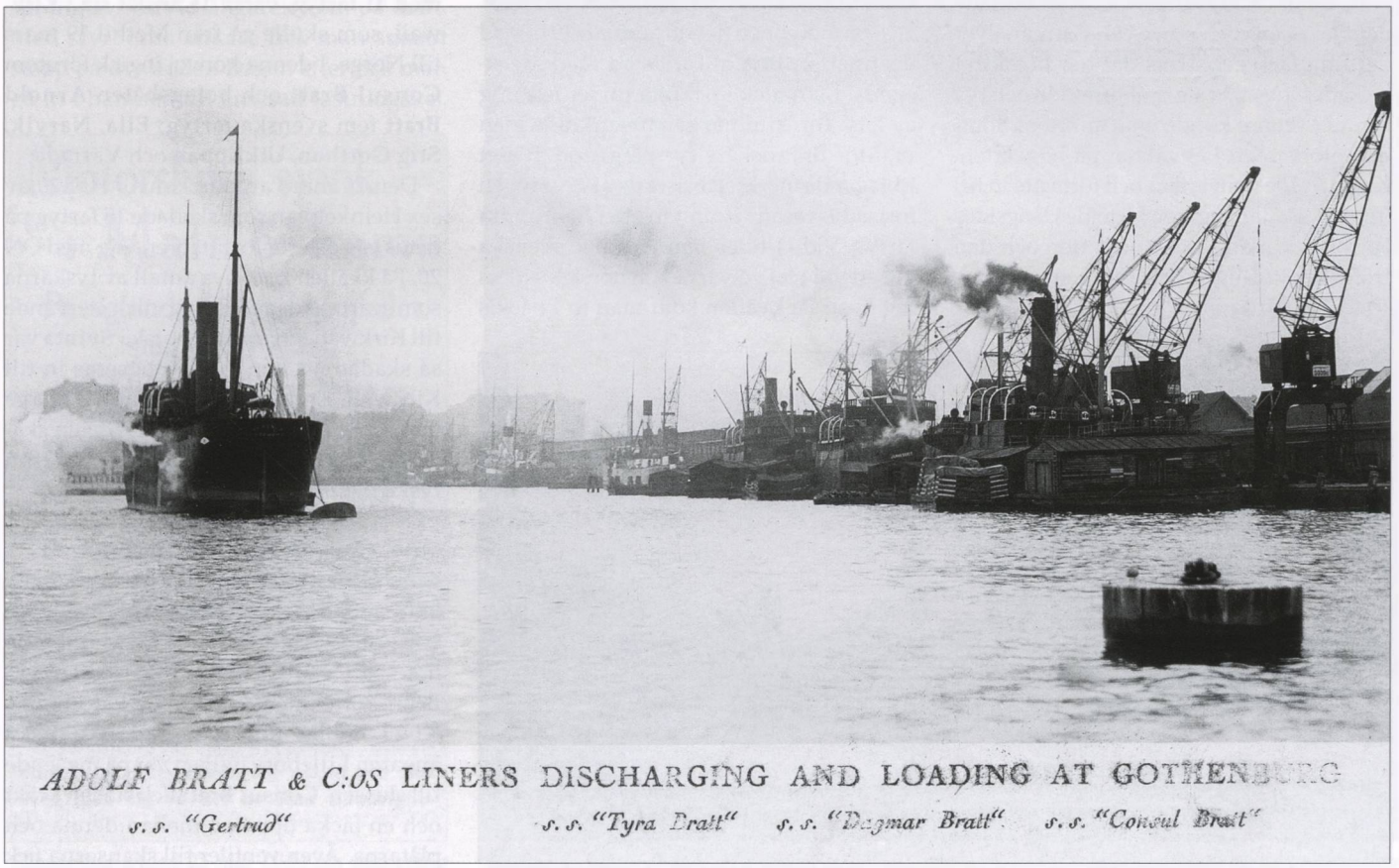
shippingverksamhet som kanske kändes främmande. Förmodligen fick man en rejäl vinst på att sälja kontraktet. Adolf Bratt & Co hade kanske blivit ett av de stora tankrederierna i Sverige om man valt att fullfölja kontraktet med Götaverken.

1930-talets depression och uppgång

Under 1930-talets depression drabbades sjöfarten hårt med många fartyg som lades upp. **Consul Bratt** var till stor del i fart och på en resa Gävle–Southampton i september 1935 råkade man ut för mycket dåligt väder.

Man lämnade Gävle den 14 september och ett par dagar senare möttes **Consul Bratt** av hård vind, hastigt växande sjö och överspolning. Detta pågick ända tills man gick genom Öresund. Under gång genom Kattegatt ökade vinden till storm med kraftiga regnbyar, hård sättning och våldsam överspolning. I detta läge valde man att ankra i Skagerbukten. Dagen efter hade vinden mojnat något varför man valde att fortsätta resan. Under eftermiddagen och kvällen ökade vinden igen till storm varför man lade bi för halv fart. Hög brytande sjö som oupphörligt spolade in över hela fartyget. Besättningen jobbade hårt med att förstärka surrningarna på däckslasten.

Den 20 september rådde orkan och loggen spolades bort! Låg bi för halv fart hela dygnet. Påföljande dygn något avtagande vind varför bryggan beordrade full fart i



Ett rederivykort för Bratts utländska kunder visande fyra av rederiets ångare. ***Consul Bratt*** *till höger i bild. Författarens samling.*

***Consul Bratt** i Bristol med en trälast. Observera lotslejdaren på skrovet. Foto Johnsens samling hos Statens Maritima museer.*

maskin. Den 22:e ökade vinden igen till storm med hårda regnbyar, hög sjö med överspolning varvid ångaren började få slagsida som ökade på grund av att däckslasten blivit tung av allt överspolande vatten. Man lade bi för halv fart och trimmade fartyget för att lätta på slagsidan.

Under natten blev vindstyrkan avtagande och sjön minskade också. Klockan 04.30 slog bryggan full fart på maskintelegrafen och **Consul Bratt** stävade mot sjön för fullt. Så småningom blev det bättre väder. Den 24 september passerade man Dover på natten och 05.20 Dungeness. Åter började det blåsa upp och strax var stormen över det lilla fartyget. Trots det hårda vädret lyckades lotsen ta sig ombord kl 16 och två timmar senare kunde man ankra på Southamptons redd i avvaktan på högvatten. Kl 21 lättade man ankar och fortsatte in till Inner dock där ångaren förtöjdes långsides kajen. Vaktman sattes för natten och den trötta besättningen fick äntligen vila efter 10 dygns hårt arbete.

Kl 8 på morgonen började lossningen som fortsatte dagligen tills **Consul Bratt** var utlossad. Under lossningens gång befanns att vatten under stormdygnen trängt in på mellandäck och skadat en mindre del av lasten. Fyra länsportar på akterdäck var skadade och portarna på mellandäck sprungit läck. I maskinrummet sprang 5 stycken bultar av i maskinramen.

År 1938 gjordes en genomgripande reparation på **Consul Bratt**.

Seglingar under andra världskriget

Consul Bratt avgick från Göteborg klockan 6 på morgonen den 10 februari 1940 med destination Bristol fullastad med styckegods. Man gick i isränna under ledning av lots. Tolv timmar senare ankrade man utanför Brännskärs fyr på grund av det tilltagande mörkret. Nästa dag i gryningen fortsattes resan i isrännan efter flera andra fartyg. Vid 11-tiden lämnade den svenska lotsen vid Hällsö varvid en norsk kustlots tog över. På kvällen kom man in i packis med isskruvning och maskinen stoppades. **Consul Bratt** låg stilla under natten.

Måndagen den 12 februari på morgonen fortsatte resan genom isen i konvoj. Drivis med öppna råkar och ismassorna drev SW med omkring 2 knops fart. På kvällen slogs stopp i maskin och ångaren låg stilla i isen. Under natten utsattes fartyget för svår isskruvning, varvid isen tornade upp sig på babords sida, samt pressade ångaren mycket hårt. På morgonen upptäcktes att fartyget kommit för nära land. Omedelbart startades ångmaskinen för att få bort fartyget från den allvarliga situationen. Man upptäckte att roderstocken vridit sig något åt styrbord och att rodret blivit något böjt. Resan fortsatte och vid middagstid kom man ut på fritt vatten.

Den 14:e kl 11.35 anlände man Bergen och ankrade på redden. Nu inspekterades roder och hjärtstock, men inga brott syntes på dem. Dagen efter avgick **Consul Bratt** från Bergen och kom fram till Bristol den 23 februari på morgonen. Norske Veritas inspektör besiktigade skadorna och ordnade dockning hos Prince of Wales Dry Dock Co i Swansea, för reparation av roder och hjärtstock. Vid dockningen i Swansea upptäcktes att på ett av propellerbladen avslagits ca 7 tum på grund av isen i Skagerak. Den 28 februari var **Consul Bratt** reparerad och klar för nya order.

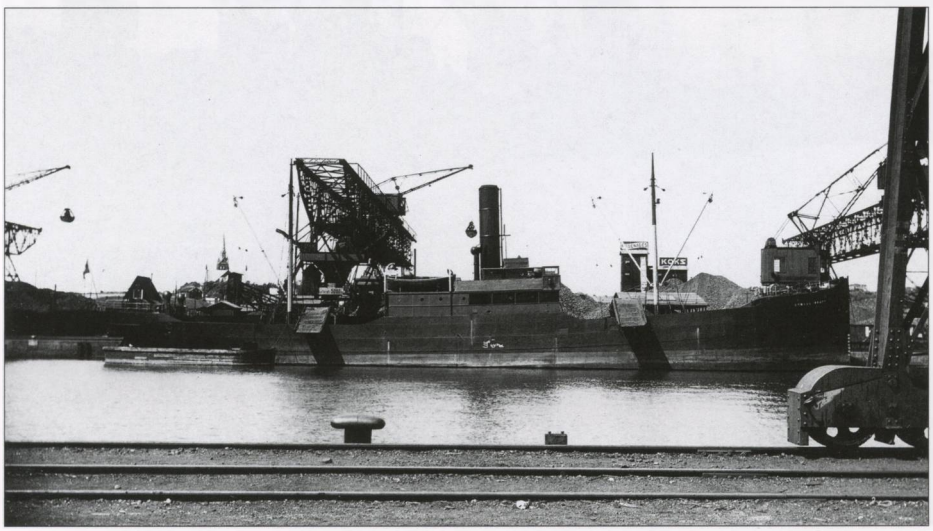
I charter för britterna

Befälhavaren Ragnar Westerhult fick order att ansluta sig till en engelsk konvoj ON 21 med 41 fartyg, varav 15 anslöt sig i Kirkwall, som skulle gå från Methil 19 mars till Norge. I denna konvoj ingick förutom **Consul Bratt** och bolagsbåten **Arnold Bratt** fem svenska fartyg; **Ella**, **Narvik**, **Stig Gorthon**, **Utklippan** och **Värmdö**.

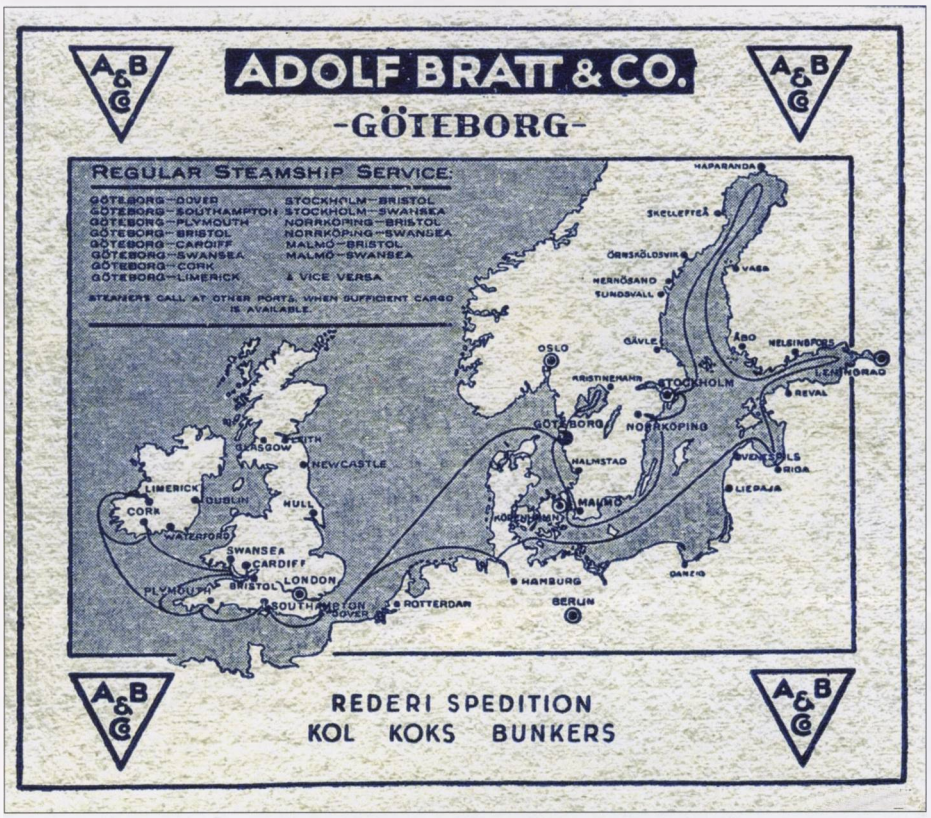
Den 20 mars anfölls konvoj HN 20 av sex Heinkelplan som skadade 15 fartyg på deras väg österut för att förena sig med ON 20. På kvällen kom nya anfall av tyskarna som svårt skadade 3 fartyg vilka återvände till Kirkwall. En av dem norska **Svinta** var så skadad att hon måste bogseras in till Kirkwall. Konvojen kom fram till Norge den 23:e och av de svenska fartygen skadades **Utklippan** svårt av bomber från tyska flygplan.

Resor i tyska krigszoner

Consul Bratt gjorde även resor på Tyskland under kriget. År 1941 den 25 oktober var hon på resa Rotterdam–Malmö, då hon låg för ankar på sydliga redden vid Brunsbüttel med 45 famnars kätting ute. Kl 22.55 blev hon påseglad av danska ångaren **Lilleborg**, vilken var på ingående till slussen. **Consul Bratt** fick stäven krökt och en läcka uppstod mellan denna och plåtarna. Även ventiler till skansarna fick läckor. Efter besiktning fick man fortsätta



***Consul Bratt** i Sannegårdshamnen lossande en kollast. Observera rännorna för lastning i prämar.*



Reklamkort visande linjerna 1939.

genom Kielkanalen till Malmö och sedan till Götaverken i hemmahamnen för reparation.

Den 5 februari 1944 hade **Consul Bratt** ankrat på Gotenhafens (senare Gdynia) redd i väntan på dagljus. På natten kom en hård snöby som gjorde att ankarkättingen sprang av, varvid ångaren kom på drift. Med styrbords ankare fick man snabbt stopp på drivandet. Dagen efter fick man gå in i hamnen till anvisad lastningskaj.

Motorskuta sjönk i Malmö hamn

Påseglande fartygs propeller slog hål i sidan

Den hårda stormen över Skåne under onsdagen och natten till torsdagen förorsakade bland annat att en mindre motorskuta, Aina av Ven, på 81 bruttoregisterton sjönk i Malmö hamn.

Då ångfartyget Consul Bratt på torsdagsmorgonen var på utgående drev den av den kraftiga vinden in mot den i Nyhamnen förankrade Aina, varvid den förras propeller slog ett hål i sidan på Aina, som sjönk inom loppet av tio minuter.

Den till fyra man uppgående besättningen lyckades rädda sig i land och fick även med sig en del av sina tillhörigheter.

*Handelstidningen 25 maj 1944 om påkörning av skutan **Aina**.*

2:e styrman var ute på redden med dykarbåten och draggade efter det förlorade ankaret. Man fann ett ankare som bojades ut. Efter lastning avgick ångaren ut på redden för att bärga ankaret. Det visade sig då att det inte var **Consul Bratts**. Man behöll dock ankaret som drogs in i klyset.

I tyska hamnar fick inga fartyg gå in nattetid under rådande krigsförhållande. Eftersom alla fyrar och annan belysning var släckta, fick fartyg endast anlöpa hamn i dagsljus.

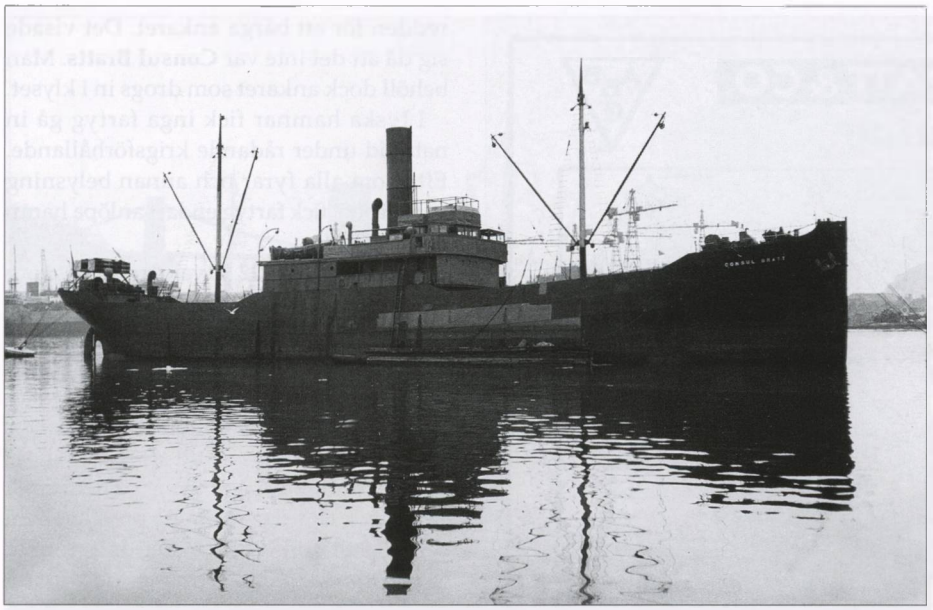
Den 10 februari 22.30 var man i Göteborg och förtöjde i Kustens bojar.

Efterkrigstiden

När kriget var slut började sjöfarten komma igång snabbt. Minfaran var dock stor och att svepa leder tog tid att göra. I slutet av 1945 var Bratts båtar igång på det gamla linjenätet. Utlaster var inget problem men returlaster som kol var det dåligt med. Storbritannien hade inte kommit igång med kolgruvorna så att det räckte till export. Man förväntade sig att det skulle ske på våren 1946. Redaren G.A. Bratt gjorde en resa på sex veckor till linjenätets hamnar. I en intervju i *Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning* berättade han följande:

Det var både intressant och roligt att återknyta gamla affärsförbindelser, men samtidigt var det beklämmande att se hur mycket som var förstört på skilda håll, i Londons city, i Bristol, Swansea o s v. Medan jag befann mig däröver pågick just hamnarbetarstrejken, men i Bristol gick stuvarna tillbaka och uppmanade de andra att återvända till arbetet – i Cardiff strejkade

*Göteborgs hamn 1946. I förgrunden en av vattenbåtarna och på redden norska **Polycarp**. Arkivfoto Sjöfartsmuseet i Göteborg.*



*Här ligger **Consul Bratt** i Franska Tomtens bojar, samma som hon gjorde när hon var ny. Foto Curt S. Ohlsson den 30 mars 1947.*

man inte alls.

På en del ställen var de gamla välkända kontoren helt enkelt bortraderade av tyska bomber, ibland kanske samtidigt med hela rader av hus. Vad som imponerade på mig var " the wonderful English spirit" – alla var beslutna att med friska krafter ta nya tag för att få handel och sjöfart igång på nytt. Jag nämnde något om kolimport från England i vår. Vad beträffar den detaljen förefanns det på skilda håll, både hos myndigheter och bland privata affärsmän, en viss optimism. Man räknade med att man skulle kunna sända oss kol, när bara vintern gått.

År 1944 förvärvade Bratt-koncernen Rederi Ab Götha som hade trafik på Holland och Belgien. Där hade man redan bokat in kol och koks frakter för den svenska marknaden.

Under kriget förlorade Adolf Bratt & Co fem fartyg. **Consul Bratt** hade dock överlevt två världskrig och seglat på både England och Tyskland. Ett fartyg med tur skulle man kunna säga.

Consul Bratt moderniserades i slutet av 1940-talet och fick bl a ett nytt bryggdäck samt bättre inredning för besättningen.

Lossning av kol till Bratts anläggning i Sannegårdshamnen 1947. Minfaran var stor varför flotten sedan kriget ännu fanns ombord.

Consul Bratt fiskade elkabel i Fredrikstad

Ångaren Consul Bratt av Göteborg råkade nyligen skada en starkströmskabel utanför Fredriksstad Mek. Verksted i Norge. Fartyget befann sig under bogsering genom det smala hamninloppet och vid passerandet av verkstaden blev det en kraftig gir till följd av rådande stark ström. För att inte ångaren skulle kollidera med kajen gav lotsen order om att styrbords ankare skulle fällas. Vid upphivningen upptäcktes att en starkströmskabel fastnat på ena ankarflyet. Ankaret fälldes ånyo och härvid lossnade kabeln. Efter ankomsten till kaj i Fredrikstad erhölls besked att kabeln skadats.

Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning 22 mars 1949.

Början på slutet – utdrag ur skeppsdagboken.

Tisdagen 9/11 1954. Kl 12.15 avgick fartyget i fullt sjövärdigt skick från Väja med lots ombord. Dellastat=115,5 stds. Djupgående F.=10,1". A. 11,3".

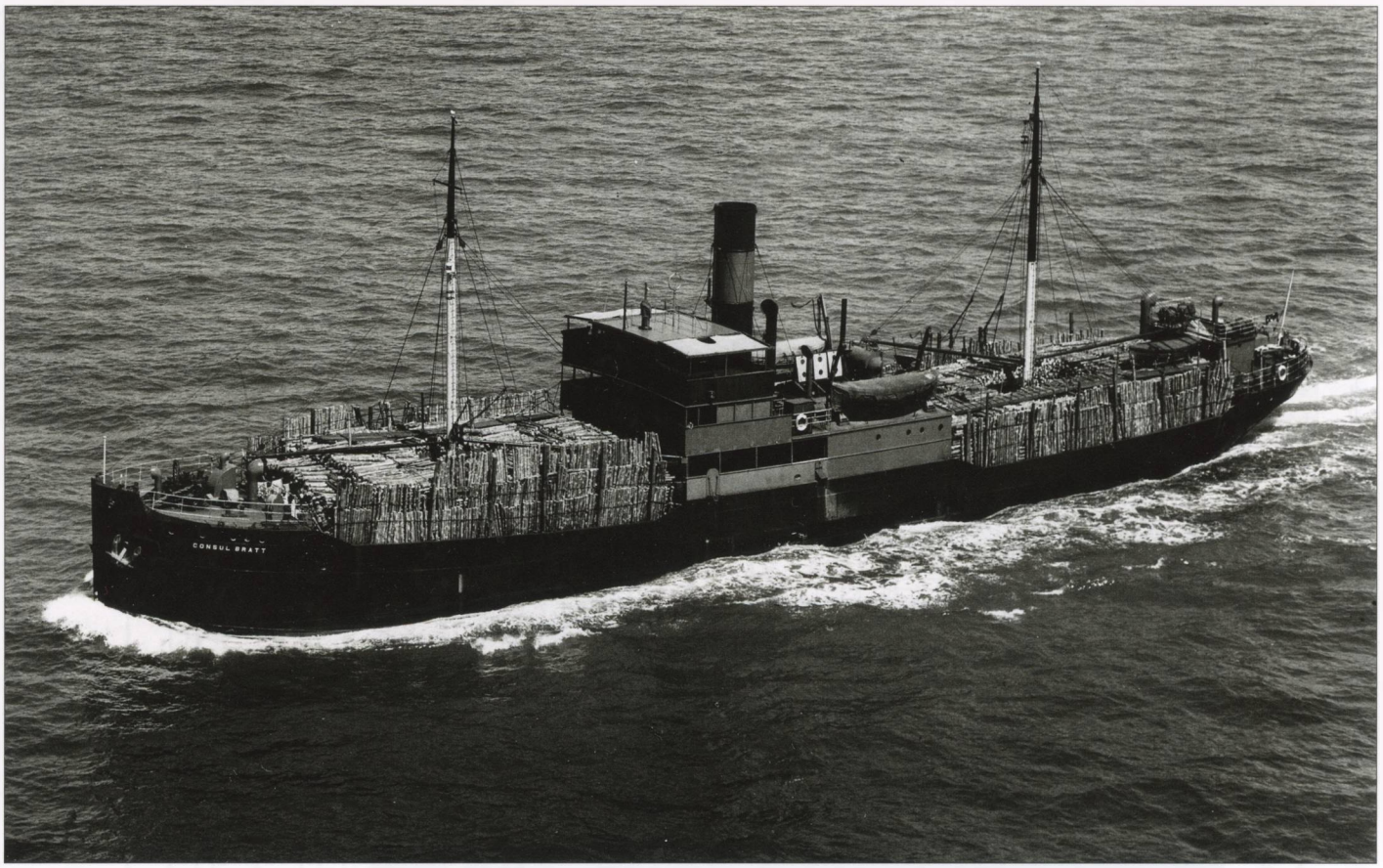
Kl 14.40 avlämnat lotsen vid Härnö. Kl 15.10 passerat Härnö Klubb fyr, avstånd=1,5', varefter styrdes 190 grader till kl 21.55, då Agö fyr pejlades i 280 grader, avstånd=6'. Från denna pejling styrdes 180 grader

Onsdag 10/11. Efter ett flertal positionsbestämningar pejlades kl 00.45 Gåshällans fyr i 240 grader och Storjungfruns fyr i 310 grader. Väderlek Snöblandat regn, regndisig luft med försämrad sikt, ostlig vind, 4 Beaufort, samt kraftig dyning. Från pejling kl 00.45 styrdes 224 grader mot Gåshällans fyr för att komma på beräknat avstånd 2 sjömil från grundet Knaggens ballongprick. Farten modererad vid närmandet till fyren.

Under väntan på lots observerades att fartyget drivit in i Gåshällans fyrs röda vinkel, varför rodret lades dikt babord för att med sakta fart komma in i fyrens vita sektor. Lotsbåten befann sig vid tillfället i närheten av fartyget.

Kl 01.49 fick fartyget grundkänning om styrbord. Hela besättningen purrades omedelbart, lodning företogs, djup ca 3 famnar. Rännstenar och tankar pejlades. Livbåtarna klargjordes och styrbords ankare fälldes för att strömmen ej skulle sätta fartyget närmare land.

Kl 02.00 kom lotsen ombord, varefter lotsbåten tryckte med full fart mot styrbords sida. Sedan en del vatten länsats ur tankarna kom fartyget flott. Kl 02.45



***Consul Bratt** stävar mot England med en däckslast av pitprops för gruvorna. Förmodligen i början av 1950-talet. Foto Skyfotos.*

ankrades på nytt med babords ankare och 60 famnar kätting. Under natten pejlades rännstenarna, vilka befanns täta.
Kl 07.00 vid dagsljus, lättat ankar och fortsatt.
Kl 08.00 anlänt till Norrsundet och förtöjt med 2 ankare och akterförtöjningar. Djupgående: F.=9'9", A.=10'9". Grundkänningen rapporterats till vederbörande institutioner för vidtagande av erforderliga åtgärder.
Kl 17.30 sjösatt livbåt och skeppsbåt för ombordtagning av dykarmateriel. Stand by till kl 21.30, varefter besättningen deltagit i dykararbetet med flottar, pumpar m m till påföljande morgon.
Torsdag 11/11. Besättningen stått till dykarnas disposition. Besiktning företagits under eftermiddagen. Enligt dykares uppgifter har avsevärda skador uppstått på skrovet under vattenytan varjämte propellerns skadats, så att denna måste ersättas.
Fredag 12/11. Fartygets besättning gått dykare tillhanda med avmontering m m. Mellan kl 09.00–21.30 har besättningen stämplat last, inmonterat pumpar i akterrummet enligt av besiktningsmän gjorda föreskrifter. Stämplingen godkänts av besiktningen. Erhållit sjövärdighetsbevis till svensk reparationshamn.
Lördag 13/11. Kl 13.30 avgick fartyget från Norrsundet med lots ombord, assisterat av bärgningsångaren **Atlas.** Djupgående F.=10'7". A.=11'3". Kl 14,25 avlämnat lotsen.
Måndag 15/11. Kl 12.15 gått till ankars i Kalmarsund på grund av hård vind och stark ström.
Tisdag 16/11. Kl 07.00 lättat ankar och fortsatt. Kl 17.35 bärgningsbåt **Birger** övertagit bogseringen. Under hela resan har rännstenarna pejlats var annan timma. Ingen ökning av vattenståndet.
Torsdag 18/11. Kl 12.50 anlänt Göteborg och förtöjt. Djupgående: F.10'2". A.=11'2". *(Lossning av dellasten som var avsedd för Swansea. Redaktörens anm.)*

Ur maskindagboken kan nämnas: Stand by kl 01.35 den 10/11. Oupphörliga stötar. Börjat länsa samtliga barlasttankar utom n:4 styrbords. Kl 02.05 läckor iakttogs på sb sida i eldrummet. Befälhavaren varskoddes.

Den besiktning som utfördes i Norrsundet, förordade att vissa åtgärder måste utföras för att **Consul Bratt** skulle få sjövärdighetsbevis för resan till svenskt eller eventuellt danskt varv för reparation. Bl a skulle två kraftiga bärgningspumpar ombordtas och kopplas till fartygets ångledning, klara att omedelbart igångsättas.

Besiktningen i Göteborg

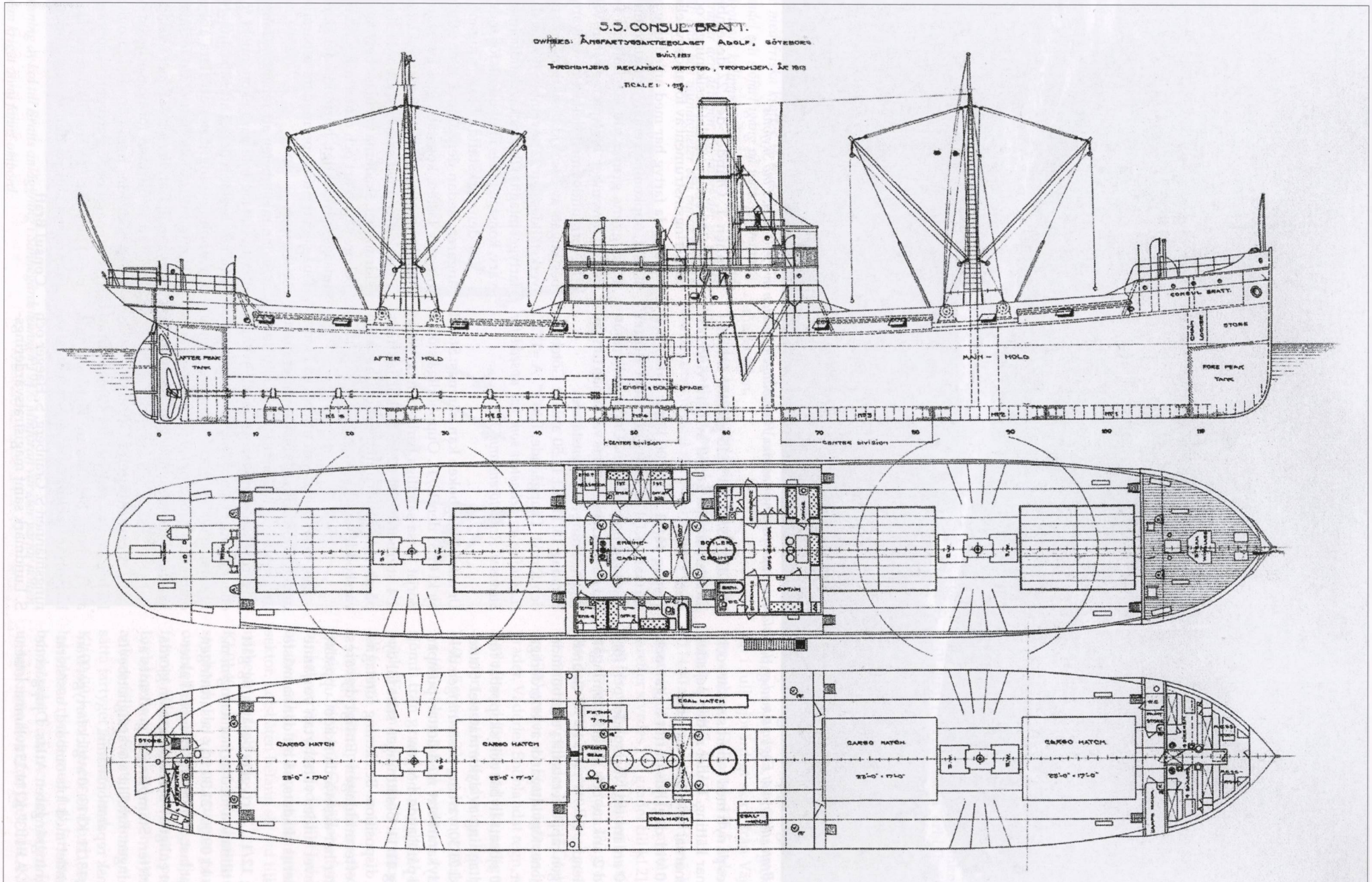
På begäran av rederiet för **Consul Bratt** av Göteborg, befälhavare R. Westerhult, har undertecknade magistratsbesiktningsmännen S. Granberg, S. Haeger och S. Lundmark samt magistratsvärderingsmannen T. Olander den 27 december 1954 i Göteborg utfärdat besiktnings- och värderingsinstrument av följande lydelse.

Nämnda fartyg har med anledning av skador, uppkomna genom grundstötning å Knaggens grund vid Gåshällans fyr den 10 november 1954 på resa från Väja till Norrsundet med dellast av trävaror, besiktigats av oss. Vid besiktningen, som verkställdes den 22 november 1954, sedan fartyget intagits i flytdocka å Lindholmens varv, konstaterades i huvudsak följande:

Vid den verkställda besiktningen av ångaren, sedan densamma efter utlossning av lasten, konstaterades avsevärda skador i botten särskilt under trycklagret i maskinrummet samt i styrbords slag i eldrummet. Skadorna var högst betydande och av sådan art och omfattning, att det ansågs tvivelaktigt, huruvida det skulle löna sig att utföra permanent reparation av fartyget.

Sedan möjligheten att reparera **Consul Bratt** visat sig inte vara ekonomiskt försvarbart beslöt rederiet att sälja ångaren för upphuggning. Efter att flera anbud inkommit till Adolf Bratt & Co försåldes fartyget till Carl Person & Söner i Ystad.

För att få tillstånd för bogseringen till Ystad nödgades man gör vissa provisoriska reparationer. Fartygets skrotvärde blev 120 000 kr. På våren 1955 gjorde skärbrännarna slut på den vackra ångaren **Consul Bratt**.



Ritning från Sjöfarts-museet i Göteborg.

DIMENSIONS & PARTICULARS.

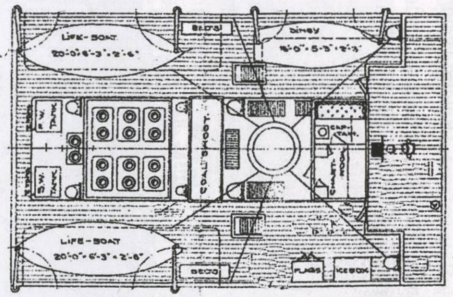
LENGTH OVER ALL ——— 237'-0"
LENGTH BETW. P.P. ——— 226'-3½"
BREADTH MOULDED ——— 36'-4"
DEPTH MOULDED ——— 16'-8"
DRAFT ——— 14'-11½"
GROSS TONNAGE ENGLISH ——— 1116,4
" " SWEDISH ——— 1267,6
NET " ENGLISH ——— 623,5
" " SWEDISH ——— 876,9
HEIGHT OF ERECTIONS ——— 7'-0"

CLASS: NORSKE VERITAS 1.A.1.
F.W. TANKS ——— 9 TONS.
ELEKTRIC LIGHT ———
5 CARGO VENTILATORS 15" DIAM.
DECK PILLARS IN CENTRE OF SHIP ONLY.

ENGINE & BOILERS.

CYLINDER DIAM. ——— 17"—27½"—46"
STROKE LENGTH ——— 30"
MAIN BOILER — D= 15'-0", L= 10'-6".
HEATING SURFACE ——— 2305 SQ FEET
PRESSURE ——— 180 LBS. PR. SQ INCH.
INDICATED HORSE POWER ——— 700
SPEED LOADED ——— ABOUT 9,5 KNOTS.
CONSUMPTION OF COAL ——— 11 TONS.
DONKEYBOILER — D= 7'-0", L= 6'-6".
HEATING SURFACE ——— 382 SQ FEET.
PRESSURE ——— 100 LBS PR. SQ INCH.

STEAM AND HAND STEERING GEAR.
STEAM WINDLASS ———
4 STEAM WINCHES ——— 3 TONS
1 ST. WINCH AFT INSTEAD OF CAPSTAN.
16,7 TONS PR. INCH AT SUMMER LOAD LINE.



WATER BALLAST.

FORE PEAK TANK	———	50 TONS
No 1 TANK	———	37 "
" 2 "	———	47,5 "
" 3 "	BOTH SIDES ———	65 "
" 4 "	———	35 "
" 5 "	———	80 "
" 6 "	———	31 "
AFTER PEAK TANK	———	39,5 "
TOTAL	———	382,0 TONS

HOLD CAPACITIES.

	BALES	GRAIN
MAIN HOLD ———	39980	42590 cub. ft.
AFTER " ———	32830	34170 " "
POOP ———	1700	1870 " "
BRIDGE PORT SIDE	2150	2450 " "
" STARB. "	2400	2700 " "
" FRONT ———	2270	2510 " "
No 1 HATCH ———	1230	1060 " "
" 2 " ———	1230	1060 " "
" 3 " ———	1230	1060 " "
" 4 " ———	1250	1060 " "
FORE UPPER PEAK —	730	820 " "
	85980	91150 cub. ft.

BUNKER CAPACITIES.

BUNKER BELOW DECK FORT SIDE — 72 TONS
FORE BUNKER BELOW DECK STB. " — 28 " "
AFTER " " " " " — 49 " "
COAL SHOOT ——— 149 " "
PERMANENTS BUNKERS — 163 TONS
BRIDGE PORT SIDE ——— 50 " "
" STARB. " ——— 53 " "
" FRONT ——— 52 " "
TOTAL BUNKERS — 372 TONS
TONS Á 45 CUBIC FEET PR. TON.

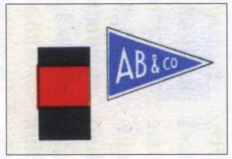
ALL MEASURES ENGLISH.
ALL PARTICULARS ARE BELIEVED TO BE CORRECT BUT NOT GUARANTEED.

"Consul Bratt" försvinner

En av Göteborgs gamla bra och fina båtaar "Consul Bratt", har efter sin grundstötning utanför Gävle för en tid sedan sålts till upphuggning.

Consul Bratt tillhörde Ångfartygs A/B Adolf i Brattkoncernen, är byggd i Norge 1913 och mätte 1 760 tons d. w. Efter grundstötningen bogserades hon till Lindholmens varv för närmare undersökning, men rederiet fann, att hon skulle bli för dyrbar att reparera. I dagarna har hon sålts till firman Carl Persson & Söner i Ystad för upphuggning. Ystadsfirman är en av de mest moderna i sin bransch och har en stor och omfattande skrotrörelse.

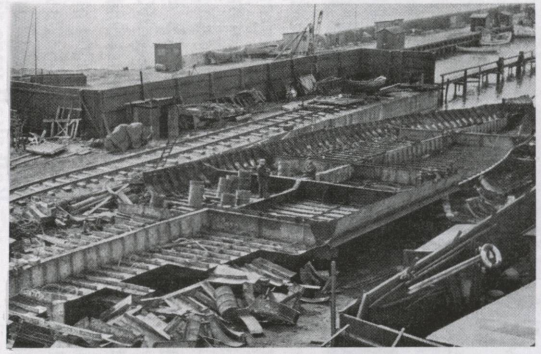
Ur Ny Tid 3 december 1954.



Källor
Eva Persson, Assuransföreningen, haverirapporter
Landsarkivet, Göteborg, Brattrederiernas arkiv
Sjöfartsmuseet, Göteborg
Författarens samling om Brattrederierna

Byggd 1913. Reg.nr 5543. Dimensioner: 1 760 tdw, 1 167 brt, 797 nrt. Längd 68,7 m, bredd 11,07 m, djup 4,36 m. Foto Terje Fredhs negativsamling Klubb Maritim - Göteborg.

Exit Consul Bratt



Herr redaktör.

Härmed en hälsning från Ystad. Bilden är från Ystads Skeppsvarv, där göteborgsångaren Consul Bratt möter sitt slutliga öde. På översta bilden tas själva bottenskalet upp på slipen vid varvet. Själva nedskrotningen försiggår annars vid Revhuskajen, där Persöner har en upplagstomt för skrot.

Andra fartyg som skrotats ner här i Ystad de senaste åren är bl. a. Lister, Koster, Skagen, Parma, Wandia, Vestanhav, Allan, Viking, Kattegatt, Frida, Torfrid, Axel, tågfärjan Malmö.

Ystad i april 1955. **O. Björler**

Kring Kajutlampan, Svensk Sjöfarts Tidning 1955.

Horisonten runt

Redaktör Jan Johansson

Om Horisonten Runt

Min e-mail har varit ur funktion under perioden april–oktober och många mail (bortåt 300) har inte kunnat läsas. Skulle Du sakna något så meddela genast så tar vi med det med första prioritet i nästa nummer. Det har också kommit in mycket material till Horisonten Runt och skulle Du sakna Ditt bidrag så håll ut. Det kommer fler nummer.

Jan Johansson, redaktör för Horisonten Runt

Rätt skall vara rätt (1)

Det är alltid lika trevligt när Länspumpen dimper ner i brevlådan. Så även det senaste numret. Men fotot på sidan 51 kan inte avse Utklippan. Det måste vara Utlängan.

Sven Ternmalm

. . . tankelapsus av mig. Visst är det som Sven säger.

Krister Bång

Rätt skall vara rätt (2)

Rubriken Sprängstoft till Terje Fredhs artikel på sidan 15 i förra numret var kanske lite olyckligt vald. Rätt rubrik torde vara Sprängstoff.

Språkgranskarn

Rätt skall vara rätt (3)

På sidan 16 i nummer 4, 2012 finns en bild från sjön Boren. Den är inte tagen 1925 utan 1928. Röda bolagets **Ragnar** befriade de infrusna fartygen 22 april 1928. Från höger **Motalaström**, **Argo**, **Astrea**, **Tyra**, **Kristinehamn**, **Göta Kanal IV**, **Thore**, **Västmanland** och **Ceres**.

Källor: *Östgöta Correspondenten* 1928-04-23, 1928-04-24, *Motala Tidning* 1928-04-17, 1928-04-24, *Svensk Sjöfarts Tidning* 1928:17 sid 204.

Ola Almquist

Rätt skall vara rätt (4)

Jag har med nöje läst artikeln *För 100 år sedan* i Länspumpen nummer 2 för i år. Det är alltid roligt att höra om olika originella människotyper.

Jag hade tidigare bara flyktigt hört namnet Sigward Carlsson på Knippla och visste inte mycket om honom.

Men på en punkt måste faktiskt författarens minne svika. Det gäller att tingsrätten år 1966 skulle ha kontaktat Sigward om ett namnbyte på **Fylgia**. Ty 1/: År 1966 fanns det inga tingsrätter i Sverige. Rättskipningen i första instans handhades av rådhusrätter i de större, äldre städerna och av häradsrätter på landet, i små städer och i unga städer, som sent fått sina stadsrättigheter. Det var först 1971 rådhusrätter och häradsrätter slogs samman till det enhetliga domstolsbegreppet *tingsrätt* och 2/: År 1966 handhades fartygsregistreringen av Kungl. Sjöfartsstyrelsen, som 1969 blev Sjöfartsverket. Först 1976 tog Stockholms tingsrätt över registreringen.

Roland Wahlfrid

Kommentar till bogseringsuppdrag

Kände att jag ville kommentera Bengt Claessons artikel *Ett bogseringsuppdrag på 1950-talet*, eftersom den berörde mig personligen.

Det står att de var i land på Kållandsö för att proviantera och då sade Gösta Hansson att han hade en exerciskamrat från Kållandsö som hette Durk. Det var ju min far Arne och jag minns att han pratade om Gösta och att de 1939 hade seglat tillsammans med **Gerd** från Lidköping, som skepparen Sigvard Olsson hade.

Fru Durk, som nämns, måste ha varit min farmor Agda för hon sade att pojkarna varit hemma med skutan men gått på morgonen.

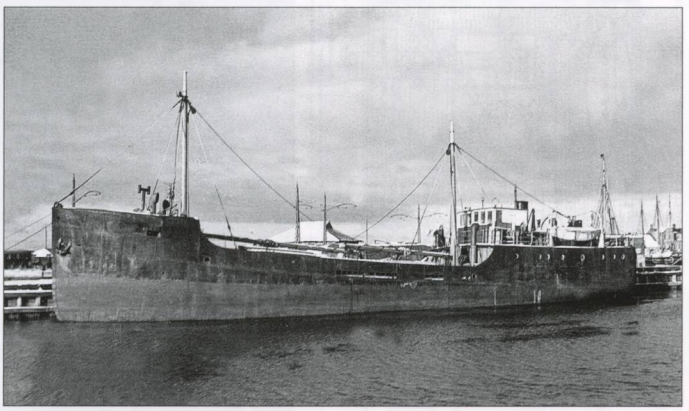
Skutan var **Erato** och pojkarna min far, som var skepparen ombord, och min farbror Ove. Min farfar Fritiof var också med och seglade. Ove gifte sig 1952 och seglade bara ytterligare något år innan han gick iland för gott.

Johnny Durk

GG 193 identifierad

Det var många som kände igen det lilla kustfartyget med beteckningen GG 193 vilket frågades efter i förra numret. Bland många som har svarat entydigt är Hans Höglund, Torsten Hagnéus, Erling Larsson, Georg Johansson och Edmond Bäck. Och deras svar var **Palermo**.

Redaktionen



*Den efterfrågade coastern var **Palermo** av Göteborg. Här fotograferad av C.-G. Nyström, arkiv KMG.*

Båten hette **Palermo** och var något eller några år på islandsfiske; historik i korthet:

Byggd 1934 i Hebburn-on-Tyne av Hawthorn, Leslie & Co Ltd, nr 591. 254 brt, 350 tdw på 3,06 m, 38,15×7,34×2.49 m, 260 hk Petter diesel, 4-cyl.

1934, jan Free Trade Wharf Co Ltd, London som **Rock**.

1938 Soc Cherbourgeoise de Cabotage, Cherbourg. **Cotentin**.

1940, aug rekvirerad av Kriegsmarine som torpedmonteringsfartyg, från 1943 som torpedtestfartyg, **Ahlhörn**.

1945 återlämnad till rederiet.

1952 p/r skeppshandlare Axel William Abrahamsson; fr 1960 Arneklev, Göteborg. **Palermo**. Regnr 9351. Signal SFXZ.

1954 ny motor; 280 hk Vølund diesel, 4-cyl.

1957 förlängd, Sv Skl 1961 385 brt, 480 tdw på 3,06 m. 45,79×7,35×2,56 m.

1962 Ab Krucia Shipping OY (Ab Vasa Shipping OY), Vasa. **Flicia**.

1964 p/r Paul Grönqvist, Borgå.

1965 Shipping Gösta Lindberg & Co, Helsingfors. **Synöve**.

1967 Rederibolaget Gisela (Gustav Wickholm), Helsingfors. **Gisela**; från april 1972: **Gewe**.

1973 Samial Compañia Naviera SA, Panama. **Roulio**.

1974 samma ägare, Puerto Cortés, HO. **Master Pit**.

1975 Spacia Maritime Co Ltd, Piraeus. **Ioannis K**.

1980 upphuggen i Piraeus av Spiliopoulis Bros.

Torsten Hagnéus

Vinjettbilden: Skandiahamnen med ett av Maersks stora containerfartyg. Det betjänas av de största kranarna i hamnen. Bilden är tagen från Stora Billingen den 7 september kl 10.02 av Bertil Söderberg.

Svar om Hjalmar Branting

Sjöräddningsbåten **Hjalmar Branting** byggdes 1944 vid Djurgårdsvarvet. Hon var SSRS andra stålfartyg. Det första var **Bror Ulrich**, byggt året innan vid Hammarbyverken. De var i princip syskonfartyg. Längd ca 12,5 m, bredd 3,8 m, djupgående ca 0,8 m. Motor en trecylindrig tändkulemotor, Bolinder W7M35 på 75 hk som gav en fart på 8 knop. Samma år som **Hjalmar Branting** byggdes SSRS sista träfartyg, **Helge Ax:son Johnson**. I många år stationerad vid Huvudskär (1944–1970). När **Helge Ax:son Johnson** såldes 1987 var träfartygsepoken vid SSRS avslutad.

Hjalmar Branting avlöste 1944 **Drottning Victoria** vid Grönhögens sjöräddningsstation. **Drottning Victoria** hade sedan hon byggdes 1912 varit stationerad vid Grönhögen.

1950 avlöstes **Hjalmar Branting** av en ny **Drottning Victoria** byggd 1950. Den gamla **Drottning Victoria** från 1912 hade 1944 flyttats till Holmön. När den nya **AE Appelberg** kom till Holmön 1948 såldes **Drottning Victoria** från 1912.

Hjalmar Branting flyttades till Fågelsundet, där hon blev kvar till 1952. Sedan följde två år vid Stocka. 1954 flyttades **Hjalmar Branting** till Vänern. Först stationerad vid Kållandsö 1954–1977, därefter Kristinehamn till försäljningen 1986. **Hjalmar Branting** ersattes då återigen av **Drottning Victoria** byggd 1950 som blev kvar i Kristinehamn till hon såldes 1996.

1958 fick **Hjalmar Branting** ny maskin, en Volvo-Penta MD 96B på 150 hk. Farten ökade 0,5 knop till 8,5. Den nya motorn var ursprungligen konstruerad som lastbilsdiesel. Den var sexcylindrig med en cylindervolym på 9,6 liter, därav beteckningen. Den fanns i Volvos största lastbil L 395 Titan samt i bussar. 1964 byggdes **Hjalmar Branting** om med nytt däckshus.

Lars Ericsson

Hjalmar Banting var stationerad på Kållandsö när jag växte upp. Den låg egentligen på Tranholmen i Ekens skärgård strax norr om Kållandsö och där bodde räddningsskepparen och tillsyningsmannen Erik Ottersten. Senare flyttades stationen till Spikens fiskeläge på Kållandsö. Det kan ju vara svårt att minnas årtal, men enligt en bok jag har kom **Hjalmar Branting** till Kållandsö 1954 och ersattes 1972 av en ny räddningsbåt med namnet **Signe och Gunnar Nilsson**.

Jag har ett speciellt minne av **Hjalmar Branting** och det var på slutet av 1950-talet då man skulle byta ut den gamla motorn. Det var en så kallad lättviktare, en 3-cyl Bolinder tändkulemotor, ganska högvarvig med reduktionsväxel. Min far och farfar var ju på jakt efter en annan motor till **Erato**, så de blev lite intresserade och gick med på en tur för att kolla motorn. Även jag fick följa med. Men de tyckte inte det var någonting att sätta in i **Erato**. Det tyckte jag var bra för dessa motorer hade ett förfärligt ljud. **Hjalmar Branting** fick i alla fall en ny motor och jag har för mig att det var en 130 hk Penta diesel.

Johnny Durk

Insjöfart

Av artikeln *Yngve Rollof och motorbåten Bullaren* i Länspumpen 2013:3 får man intrycket att Rollof endast publicerat de delar av vårt lands inre vattenvägar som beskrivs i hans fyra böcker i ämnet, men så är ej fallet.

Redan på 1960-talet började Rollof publicera artiklar om Sveriges inre vattenvägar. De infördes i *Tidskrift för Sjöväsendet* och utkom även, åtminstone delvis, som särtryck. Rollof omarbetade efter hand artiklarna vilka delvis publicerades i de fyra böcker som åren 1977–1981 utkom på Rabén & Sjögrens förlag. Av någon anledning fullföljdes aldrig bokserien, men den intresserade hittar alltså mera i *Tidskrift för Sjöväsendet*. Under 1961 kom i maj numret Örebro län, juni Västmanlands län, och juli/augusti Södermanland. Under 1962 juni Uppland och juli/augusti Värmland. 1963 kom i september/oktober Dalarna och slutligen kom under 1964 i maj Gästrikland och i september Hälsingland. Vad som inte publicerats är Jämtland och Härjedalen. Det material som Rollof hann samla finns idag, som Bertil Holmström informerar i slutet av Bullarenartikeln, på Sjöfartsmuseets arkiv i Stockholm.

*Lilla passagerarbåten **Nobella** i Bergslagskanalen den 15 augusti 2008. Foto Krister Bång.*

Erik Hag

Henrys jakter

År 1920 mättes motorjakten **Svanen** av Gravarne, redare L. Karlsson. Noterades att hon ej tidigare var mätt. Blev 1919 tilldelad LL 74. Kravellbyggd. 12,80×5,10×2,05 meter, brutto 25,44, netto 12,25. År 1929 är nettot 11,85 och 1931 är nettot under 10. I *Lysekils-Posten* den 24 mars 1931 fanns en notis att Efraim Karlsson i Gravarne sålt LL 74 **Svanen** till ett norskt konsortium för 5 500 kronor. Båten skall användas för fiske i Söderhavet och fraktas från Oslo till Durban med en ångare.

1903 byggdes jakten **Saga** på okänt varv för Alfred Karlsson på Näset. Fick distriktsbeteckningen LL 284. Hon var klinkbyggd. 12,95×5,76×1,83 meter, brutto 24,02, netto 18,18. År 1907 mätte hon 24,24 brutto och 14,98 netto. År 1915 var nettot 16,69. 1920 såld till Edvin Olsson, Hunnebostrand. År 1923 var bruttot 24,46 och nettot 17,21, år 1927 25,52 respektive 16,57. I november 1929 sålde Edvin Olsson **Saga** till Johan Fjällström i Fjällbacka för 7 775 kronor. Nytt namn **Svanen**. Lastade 35 ton. Ny Skandiamotor. Tilldelas SD 751. Skall gå i fraktfart Fjällbacka–Göteborg–Fjällbacka.

I augusti 1906 levererade varvet på Galtö den nybyggda jakten **Senora** till Axel Andreasson på Korsnäs. Klinkbyggd. 12,53×5,36×1,70 meter. Brutto 20,83, netto 14,27. Tilldelades SD 323. År 1908 motorjakt. Brutto 20,85, netto 13,83. I en annons i *Strömstad Tidning* den 14 juli 1928 utannonserades **Senora** till salu av O.T. Karlsson i Strömstad. Storleken anges till brutto 20,72, nett0 13,83. Lastade 43 ton. Köpare blev Carl Finn och Erik Eliasson i Bovallstrand. Omdöpt till **Saga**. Insatt i fraktfart Göteborg–Bovallstrand–Hamburgsund. Ny mätning 1935 efter diverse ändringar, bland annat större lastlucka. Brutto 22,85, netto 14,46. Sjöfartsinspektionen noterade att **Saga** skrotats och sänkts i Åbyfjorden till brygga. Inget årtal.

1916 mättes för första gången motorjaken **Gladan** av Grundsund, redare A. Antonsson. Hon var kravellbyggd med måtten 14,00×5,58×2,37 meter. Brutto 30,54, netto 13,77. Tilldelad LL 779. Byggd 1914 på Fridhems Varv. 1920 är hemorten Näset med Olof Feldt som redare. Omdöpt till **Freja** LL 779. Netto 16,57. Före 1925 är hemorten Gravarne med E. Henriksson som redare. Namnbyte till **Mary**, fortfarande LL 779. Enligt annons i *Strömstad Tidning* den 11 augusti 1931 var LL 779 **Mary** till salu. 48 fot. Något använd i fraktfart. 40 hk Skandia. År 1932 är hemorten Skåpesund med Sander Nilsson som redare. Brutto 32,02, netto 19,07. Gick i fraktfart som **Mary**. År 1945 såld till Sigurd Pettersson i Stockevik, Tjörn som **Elvy**. Såld 1954 till Per Buback i Rösselvik och 1958 såld till Stockholm som fritidsfartyg.

Henry Jansson

***Columbialand** utanför Rotterdam. Foto Waterweg Fotos.*

Antarktis

Läste med intresse Eric Hallbergs artikel om *Svenska rederier i antarktistrafik*. Beträffande **Columbialand** så gäller expeditionen 1989/1990 byggandet av en flygplats.

Men hon gjorde ytterligare en expedition, nämligen upprättandet av den pakistanska basen Jinnah Antarctic Station år 1991. Jag hade dokument och loggboksutdrag från denna resa, men har slängt det. Minns jag inte fel så bodde samtliga expeditionsmedlemmar i fartygets inredning och det var den pakistanska flottan som var ansvarig för expeditionens genomförande. Tydligen var **Mangen** vid Jinnah 1992/1993.

Ser bilden av **Ice Crystal** framför ett isberg vid Sydpolen på sidan 21. Men hon har ändå en liten bit kvar dit? När Amundsen gick mot sydpolen i början av oktober 1911 hade han vandrat drygt 150 mil från Valbukten till Rossbarriären och **Fram** innan han nådde sydpolen. med sin expedition den 15 december. För engelsmannen Scott och hans besättning gick det som bekant inte lika lyckligt.

Jag hittade några dokument från resan 1990/1991 och här följer en liten tidtabell:

1990, 22 november. **Columbialand** väl förtöjd vid bädd 1, i Karachi kl 14.55

1 december. Gick 00.00 in i charter för N.I.O., Karachi

11 december. Klockan 16.00. Lastningen avslutad. Lastat totalt omkring 220 ton. Bland annat hade vi lastat följande: flygbränsle 27 000 liter, gasolin 10 000 liter, dieselolja 6 000 liter, helikoptrar (Bell Jet Rangers) 2 st, snövessla 1 st, snöskoter 3 st, containers för oceanografi 4 st.

12 december. Kl 16.15 lämnar **Columbialand** Karachi med 40 expeditionsmedlemmar ombord. Bunkers ombord: 2 016 mton olja och 462 mton diesel.

17 december. Passerade ekvatorn kl 14.42 på longitud E 61.37,5.

21 december. Ankrade kl 13.15 vid Port Louis ankarplats, Mauritius.

22 december. Tog emot saknade reservdelar. Avgick Port Louis kl 16.05.

24 december. Firade julafton. Middagsposition S 27.27, E 56,11.

25 december. Såg den allra första albatrossen på lat S 34,00, E 54.58.

27 december. Passerade lat S 40,00 kl 03.10

28 december. Passerade Iles Crozet vid 17-tiden.

29 december. Passerade lat S 50,00 kl 12.50. Passerade också den antarktiska konvergensen.

1 januari. Passerade lat 60,00 kl 02.30. Det första isberget på resan siktades kl 05.20 i position S 60,25, E 50,27.

2 januari. Fick vi den första orkanen över oss med en vindstyrka på omkring 50 knop.

3 januari. På morgonen siktades de första stormfåglarna i lat S 64,40. Senare siktade den första packisen i lat S 65,24.

4 januari. Position S 66,37, E 45,34. Tagit upp två helikoptrar på däck. Ändrade kursen mot Felton Head.

5 januari. Anlände till Antarktis kl 16.10 lokal tid i öppet vatten med havsis omkring 20 nautiska mil norr om Felton Head i position S 66,56, E 46,18.

6 januari. Utfördes helikopterspaning till olika platser runt Felton Head. Avgick på kvällen och satte kurs mot Jermabukta.

8 januar. Anlände på morgonen till 28 nautiska mil från Jermabukta.

10 januari. Kl 11.00 beslutades att lämna Jermabukta utan att ha undersökt platsen på grund av dålig siktbarhet.

14 januari. Anlände till Breidvika på eftermiddagen. Man hittade inge bra plats för en station så sökande fortsatte österut och senare på kvällen upptäcktes ett bra ställe söder rom Brekilen.

15 januari. Gick in i Brekilen på morgonen och senare på dagen gjordes de första flygningarna med personal och utrustning till den nya polarstationen Jinnah.

16-18 jan. Den andra orkanen kom över oss med vindstyrkor på upp till 100 knop den 18.

23 januari. Lossade snövesslan och en släde och tog iland dem.

25 januari. Officiellt öppnande av Pakistans första station i Antarktis, Jinnah i position S 70,24, E 25,45.

1 februari. Alla uppgifter vid stationen fullbordade. Alla expeditionsmedlemmarna ombord. Kl 16.20 lämnade **Columbialand** området. Under uppehållet i Antarktis använde två helikoptrar omkring 9 500 liter flygbränsle. De lyfte omkring 180 gånger och tog med sig 22 ton last. 225 passagerare transporterades.

2 februari. Kl 10.35 passerades yttre kanten av packis i lat S 69,00.

6 februari. Passerade lat S 60,00 kl 07.15. Det sista isberget på resan siktades på kvällen i position S 575,58.

8 februari. Passerade den antarktiska konvergensen på eftermiddagen i lat S 50,50, long E 36,35. Passerade S 50,00 kl 20.55.

15 februari. Ankrade utanför Port Louis kl 09.42. Kapten Brune lämnade fartyget. Avgick från Port Louis 12.47.

19 februari. Passerade ekvatorn kl 05.51 i lon E 61,12.

24 februari. **Columbialand** anlände till Karachi.

Den 27 januari 1991 kom följande telegram till Per Henriksson på Broströms:

Pakistan och hela den muslimska världens första forskningsstation i Antarktis invigdes officiellt freedagen den 25 januari med en enkel ceremoni varvid nycklarna till stationen överlämnades till dr Rabbani. Naturligtvis var detta en stor händelse för Pakistan och gratulationer har strömmat in från när och fjärran. Öppningen av stationen samt hela expeditionen har rönt stor uppmärksamhet i press, radio och teve hemma i Pakistan. Tycker i detta sammanhang också att vi i Broströms, både ni där hemma med lång och noggrann planering av expeditionen och vi här ute med utförandet, skall vara stolta och ta åt oss lite av äran.

Stationen, som består av tre baracker och tre igloos, har fått sitt namn Jinnah efter Pakistans grundare. Stationen är helt och hållet uppförd på shelfis. Positionen har nu korrigerats till S 70-24', E 25-45'.

Återstående tid här nere i Antarktis är tänkt att ägnas åt forskning både på landbacken och i vattnet utanför shelfen. Eventuellt blir det också tillfälle att besöka någon annan forskningsstation. Rykten har cirkulerat ombord, att pakistanierna eventuellt vill stanna längre tid än planerat här i Antarktis. Har försökt få besked från dem utan framgång. Det kanske kan vara lämpligt att ni från kontoret stöter på N.I.O. för besked och samtidigt talar om att beträffande bunkers och mat är det inga problem för oss att stanna längre tid här nere. Det har nämligen kommit till min kännedom att navyn här ombord, trots att jag sagt till hur det förhåller sig, till sina överordnade i Pakistan meddelat, att vi inte kan stanna längre på grund av brist på bränsle och mat.

Bästa hälsningar, Göran

Per Henriksson

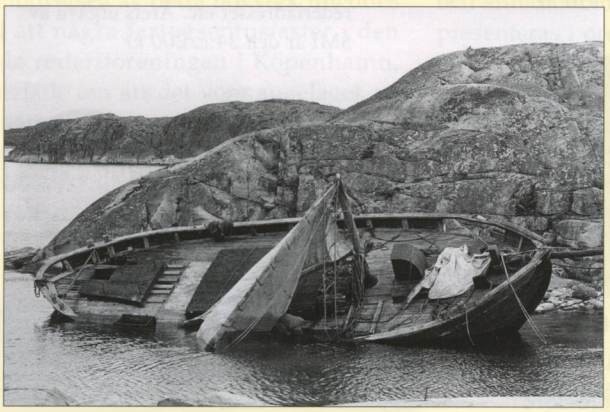
Vykort från Storuman insänt av Bengt Westin.

Mer från Storuman

Tack för ännu en bra tidning. Såg ett reportage om sjöfarten på Storuman. Har ett vykort som föreställer **Äran** och sannolikt **Turisten**.

Bengt Westin

Stoppdag för nästa nummer av Länspumpen är den 14 januari 2014



En okänd jakt som kanske figurerat i teve? Foto Tore Granath.

Sjunken jakt

För ett antal år sedan tog jag dessa kort på ett vrak vid en holme strax norr om Hamburgsund. Efteråt har jag frågat många västkustbor om uppgifter om båten, men ingen har kunnat svara. Märkligt, tycker jag, när det finns så många båtologer i dessa trakter. En av dem jag talat med visste inget om själva båten, bara att teve lagt den där som vrak när de spelade in en teve-serie efter Emilie Flygare-Carléns böcker. *Ett köpmanshus i skärgården* om jag minns rätt. Är detta riktigt? Jag vore mycket tacksam om jag kunde få båtens identifiering löst.

Tore Granath

Galeasen var Agda

Den lilla galeasen i Länspumpen 3:2013 hette **Agda** med regnr 5238, 31 brt, ca 55 ton last, 22 hk Avance tändkulemotor, byggd 1809 i Svendborg som **De To Brödre**, blev svensk 1911 och såldes 1930 till skeppare Georg Angantyr Flyg, (Berga), Glava. Den 24 september 1935 sjönk den på 20 meters djup vid Kiddön ovanför Köpmannebro på resa från Annenäset med kvarts. Den hittades 1983 av dykare, och i Länspumpen 4:1983 efterlyses uppgifter om fartyget.

Torsten Hagnéus

*Virkespaket lastas ombord i **Sydfart**. Foto i Kalmar den 14 september i år av Bosse Andersson.*

Sydfart visade upp sig

Lördagen den 14 september var det full aktivitet i Kalmar hamn då man anordnade Hamnens dag. Alla organisationer fick spänna sina musklar och visa upp sig. Även den "gamla damen" **Sydfart** visade att hon inte enbart kan lasta spannmål. Man visade hur man lastade virke i henne. Synd att den gode Larry inte var med. Han kanske tittade ner från sin himmel i det underbara septembervädret.

Sydfart har under sommaren varit sliptagen vid Karlsro Varv i Norrköping.

Bosse Andersson

*Bogserbåten **Trollhätte Kanal** på bärgningsuppdrag. Vem kan berätta mer undrar Anders Bengtsson. Vem är haveristen?*

Trollhätte Kanal

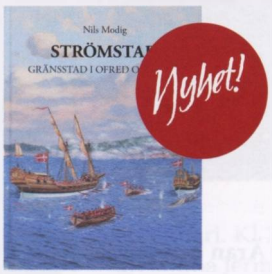
Från Anders Bengtsson har vi fått detta foto föreställande bogserbåten **Trollhätte Kanal** i färd med att försöka bärga en skuta. Frågan är: Vilken är den havererade skutan?

Redaktionen

Saltstänkta böcken i vintermörknet

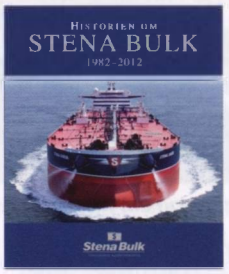
ATT SKAPA EN VÄRLD

Här beskrivs hur Stena Bulk och Concordia Maritime gått från att ha ett brokigt urval båtar med skiftande kvalitet i början av 1980-talet, till en verksamhet som omfattar nära 100 fartyg som marknadsförs som det senaste och bästa redarbranschen har att erbjuda de som vill frakta olja mm. För att belysa denna händelseutveckling används teorier från marknadsföring, företagsekonomi och filosofi. 199 kr. *Paket ihop med »Stockholmsrederierna« 299 kr + 95 kr frakt.*



STRÖMSTAD – GRÄNSSTAD I OFRED OCH KRIG

Ett fantastiskt historiedokument om bl.a. hur Sverige/Norgeunionen kom till och upplöstes. *201 kr*



HISTORIEN OM STENA BULK 1982–2012

Rederiets 30-åriga historia och dess fartyg. Även engelsk upplaga. *295 kr*

SPANSKA IRRFÄRDER & VÄRLDENS ÄNDE

Reseskildringar

130 kr/st. Paketpris 220 kr.

SVERIGES MARITIMA INDEX 2013

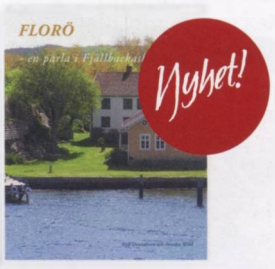
Den enda illustrerade maritima uppslagsboken över större svenskägda fartyg. Boken innehåller även reportage, rederiadresser etc. Årets utgåva av SMI är den 34:e. *200 kr*

STOCKHOLM ÖRLOGSSTADEN

Läs om örlogsskepp byggda i Stockholm och om örlogsbesök genom tiderna - från ryska tsarer i lustjakter via sovjetiska ubåter till brittiska hangarfartyg.m.m. *250 kr*

KAPTENSGÅRDAR

Segelfartygens framgångsrika resor hör till det förgångna men många kaptensgårdar finns kvar som ett minne och utgör nu ett kulturarv för oss att läsa om och njuta av. *195 kr*



FLORÖ

Boken om Florö skildrar människor och bebyggelse i en av Bohusläns vackraste skärgårdar. *149 kr*

Välkommen med din beställning!

Beställ via vår hemsida, plusgiro 192366-3 eller bankgiro 463-8417. Frakt tillkommer med 60 kr inom Sverige eller 150 kr inom Europa per beställning. Kontakta förlaget för företagsköp och större inköp.

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

BREAKWATER PUBLISHING

Böcker på frivakten

Redaktör Lennart Bornmalm

Danske Coastere og andre danske skibe på 150–500 brt fra 1945 til 2012
Karsten Hermansen, Erik B. Kromann och Holger Munchaus Petersen
Tre band, rikt illustrerade, totalt 1140 sidor, inbundna
Förlag Marstal Søfartsmuseum, Marstal, 2013
ISBN 978-87-89829-48-7
Pris 685 danska kronor exkl porto vid köp från Marstal Søfartsmuseum, www.marstal-maritime-museum.dk

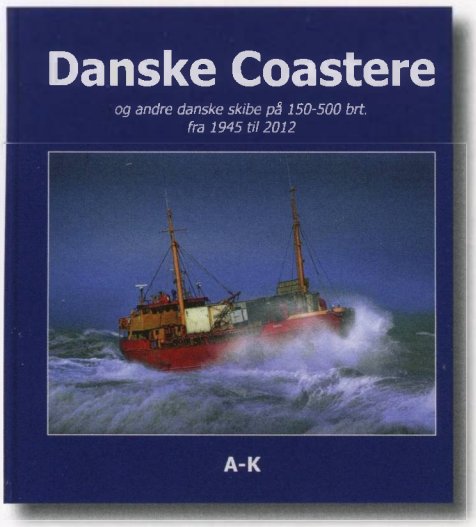
I slutet av sommaren utkom ett praktverk om tre band gällande danska kustfraktfartyg (coasters). Det är ett imponerande arbete som nedlagts för att dokumentera alla dessa fartyg och tillhörande kringverksamheter som skeppsvarv, skeppsmäklerier etc under efterkrigstiden fram till dag. Just de danska kustfraktfartygen, upp till 500 bruttoton, är mycket karaktäristiska och har genom åren frekvent trafikerat nordiska farvatten. Ett tränat öga har kunnat urskilja vilket danskt varv som byggt respektive coaster. Ett av dessa typiska coastervarv var Nordsøværftet i Ringkjøbing, som byggde många coasters till såväl danska som utländska rederier under nästan 40 år (1958–1997). På detta varvsområde har det numera byggts attraktiva bostäder i sjönära läge.

Tillblivelsen av detta bokverk inleddes med att några fartygsentusiaster i den lokala rederiföreningen i Köpenhamn, samtalade om att det vore angeläget att dokumentera dessa fartyg som utgjort en ryggrad inom den danska sjöfarten sedan andra världskriget slut. Initiativtagare var Holger Munchaus Petersen, som för övrigt skrivit ett flertal böcker med maritim anknytning. Marstals Søfartsmuseum har haft det sammanhållande ansvaret, redigerat texterna och publicerat resultatet.

Fram till och med 1940-talet dominerades den danska kustsjöfarten av de för Danmark så karaktäristiska träskutorna. Dessa var byggda av berömda skeppsbyggmästare som var verksamma vid flera välkända skeppsvarv på södra Fyn och öarna däromkring. Successivt började dessa träskutor ersättas av s k coasters byggda av stål – och en del skeppsvarv i Danmark övergick eller nyetablerades för att bygga dessa fartyg. Även second-hand tonnage i denna storleksklass inköptes från andra länder eller byggdes vid utländska varv.

I det första bandet, vilket är en introduktionsdel innehåller ett flertal intressanta kapitel som Begrebet coaster, Den mindre skibsfart, Coasterværfterne, Coasternes motorer, Mæglerne og de martime hjælpetropper. Det är en stor behållning att läsa dessa kapitel som är skrivna av olika författare. Bok 2 och 3 är två fartygsregisterband, vilka utgör fartyg med namn från A–K respektive L–Ö. De fartyg som behandlas inom tonnagesegmentet 150 till 500 bruttoton är inte enbart coasters, utan även andra typer av skepp såsom supplyfartyg, tankfartyg, sandsugare etc, samt en och annan motorseglare. Samtliga fartyg presenteras i ord och bild, samt i många fall med en kort historik. Totalt är det över 2 000 fartyg som beskrivs. Bildmaterial är till stor del i färg men det förekommer även en hel del svartvita bilder och återgivningen är generellt mycket god.

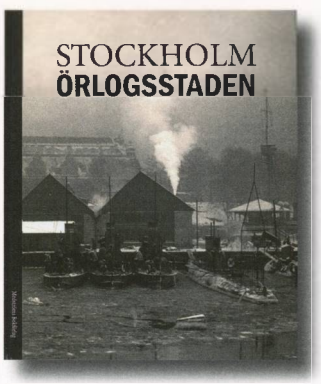
Det är ett mycket läsvärt bokverk, som dessutom har en högklassig utformning i såväl material som innehåll.



Stockholm Örlogsstaden
Redaktör Manne Dunge, författare Magnus Anderberg, Richard Areschoug, Carl Olof Cederlund, Lars Ericson Wolke, Lars-Erik Hansson, Tommy Dahlström, Klas Helmerson, Marcus Hjulhammar, Eva Hult, Ole Lisberg Jensen, Bengt Norling, Thomas Roth, Anders Sandström, Hans Soop, Gustaf Taube
Rikt illustrerad, 280 sidor, inbunden
Förlag Medströms Bokförlag, Stockholm i samarbete med Sjöhistoriska museet. Utgiven även som Sjöhistorisk årsbok 2012–2013 i samarbete med Föreningen Sveriges Sjöfartsmuseum i Stockholm
ISBN 978-91-7329-110-1
Pris 250 kronor vid köp från förlaget Breakwater Publishing, Göteborg, tel 031 – 722 7480, alternativt e-post info@breakwater.se

Föreliggande bok belyser Stockholm som örlogsstad, vilken den delvis var i hemlighet ända fram till 1969, då örlogsvarvet flyttades Muskö. Under mer än 400 år fram till i modern tid var Stockholm präglat av den marina närvaron. Idag nästan 45 år efter att Örlogsbasen utflyttade är detta i stort sätt bortglömt, åtminstone i allmänhet bland yngre generationer. Med denna bok väcks det förflutna till liv och läsaren ges en sakkunnig guidning genom stadens marina historia. Det rika utbudet av bilder och utförliga kartor förhöjer läsningen och bidrar till att man själv lockas till nya promenader på Skeppsholmen, Kastellholmen, Galärvarvet, Djurgårdsvarvet och Beckholmen. Detta för att skapa sig en minnesbild av ett Stockholm som en tidigare betydande örlogsstad, där fartygen låg längs kajerna eller för ankar på Stockholms ström. Örlogsmännen och officerana var ett naturligt inslag i stadsbilden och örlogsbasen med skeppsvarvet var en stor arbetsplats i staden. Läsaren får bland annat följa med till den siste amiralens bostad och till vraken efter ryska galärer från Karl XII:s tid. Det berättas om krigsskepp som byggts i staden och om örlogsbesök – från ryska tsarer i lustjakter och sovjetiska ubåtar till brittiska hangarfartyg.

Avslutningsvis är det en intressant bok som ger en viktig och allmänbildande inblick i vår huvudstads långa och äventyrliga historia.



Möteskalender för Klubb Maritim – Göteborg

Tisdagen den 3 december kl 19
Filmvisning *Isvintern 1941. SJ:s färjor och krigsminnen från Gdynia* samt *Hospitalship Jutlandia, Korea 1951–1953. T/t Stena Queen nästan störst + besök på Munksund* 9 min.

Fredagen den 13 december kl 19
Vi avslutar båtologåret med traditionell jultallrik i Kajutan. **Obligatorisk** bindande föranmälan till klubbvärden Ragnar Magnander 0736–70 82 23.

Kajutan stängd. Sista dag som Kajutan är öppen är 17 december.

Kajutan öppnar åter tisdagen den 7 januari 2014 med filmvisning *Sjövägen till Sverige. Om färjetrafiken på Finland.* Finsk dokumentär.

Tisdagen de 4 februari 2014 kl 19
Årsmöte för Klubb Maritim – Göteborg. Eventuella motioner skall vara sekreteraren tillhanda senast den 31 december 2013. Se program på sidan 2!

Tisdagen den 4 mars kl 19
Bertil Söderberg och Ragnar Magnander kåserar om vykort ur Bertils samling. Gamla rederi- och varvsvykort samt svenska hamnvykort.

Sjöfartsklubben Kajutan är öppen alla tisdagar mellan kl 18 och 21 med början den 7 januari. Adressen är Sockerbruket 17, in på gården, första våningen. Tel 031–24 65 15 (endast tisdags- och arkivkvällar).

Forskning Kajutan är öppen torsdagar mellan kl 12 och 15 med början den 9 januari. Varannan torsdag (Jämna veckor) under våren håller vi Öppet arkiv i Kajutan mellan kl 18 och 21 med början den 9 januari. Då arbetar vi med vårt bibliotek och våra samlingar. Digital sakkunskap kommer att finnas tillgänglig. Föreningen bjuder på kaffe!

OBS! Håll Dig uppdaterad. Ändringar i programmen kan förekomma. Dessa meddelas på vår hemsida http://klubb-maritimgbg.se

Välkomna!

Ny skrift från Terje W. Fredh:

LOGGBOK FRÅN HAVET NR 2

Bl a en uppsats om Uddevallabygget Nanny, en gång världens största tanker. Samtal med besättning, varvsanställda, sjömansrullor samt det faktum att Nanny bröt USA:s oljeblockad mot Iran.

Exempel på innehåll:
- Liten tanker med 45 mans besättning
- M/s Tisnaren utanför spärren
- Sjuk sjöman botades med kokt gristryne
- Slaget om Narvik
- Motorseglare i Lübeck när 1000 plan bombade
- Alla norska befäl rymde från tyskägda Trianon i Lysekil 1942
- En stormig resa med kuttern Fenby

Obs: Ett fåtal ex finns kvar av Loggbok nr 1

Pris med porto 90 kr
Terje W. Fredh, Gränsgatan 16
453 30 Lysekil
E-post: fredh.terje@jobbet.utfors.se
Tel 0523-10421
Mobil 0708-71 67 55
plusgiro 88 13 79-2
konto i Swedbank 424 400 2707

Foton ur Terje Fredhs negativsamling

FOTOARKIVET • Klubb Maritim-Göteborg • Offert 008

Fotoformat 10 x 15 (10 kr/st) 18 x 24 (55 kr/st) samt 20 x 30 (65 kr/st)
Tillkommer porto och exp.-kostnad 15 kr, utlandet 30 kr.
Betalning vid leverans. Vid betalning från utlandet **endast kontant**.

OBS! FOTONA LEVERERAS I ORDNING FRÅN LISTAN. OBS!

Antal foton:
10x15 .....
18x24 .....
20x30 .....

Nigella	Göteborg	9986	Santos	Stockholm	9935	Unden	Karlstad	8770
Nils Sture	Trelleborg	7744	Sarek	Stockholm	8544	Urania Gorthon	Helsingborg	8644
Nordanvik	Göteborg	9526	Sea Friend	Stockholm	9278	Uruguay	Stockholm	8048
Nordica	Höganäs	9780	Sibena	Stockholm	7744	Wallonia	Göteborg	6179
Nordstjernan	Stockholm	8034	Silken	Helsingborg	9806	Wanda (ex Inger)	Åbo	7849
Orion	Stockholm	7255	Sirius	Karlstad	6151	Vasaholm	Göteborg	9560
Patria	Göteborg	7025	Sottern	Helsingborg	9505	Venezuela	Stockholm	8709
Ribersborg	Malmö	7103	Stellar	Kalmar	8983	Vindö	Stockholm	5047
Rio Negro Valley	Stockholm	10453	Stureholm	Göteborg	9781	Virgo	Stockholm	8750
Rosafred	Verkebäck	5629	Svarten	Helsingborg	9312	Visten	Karlstad	7735
Rundal (ex Maryborg)	Åbo	9168	Tamara	Göteborg	10094	Vittangi	Stockholm	9451
Runmarö	Stockholm	7601	Tidaholm	Göteborg	8616	Ängsö	Stockholm	7559
Saggat	Stockholm	8556	Titan	Stockholm	9328			
Sameland	Göteborg	8555	Transic	Stockholm	8513			

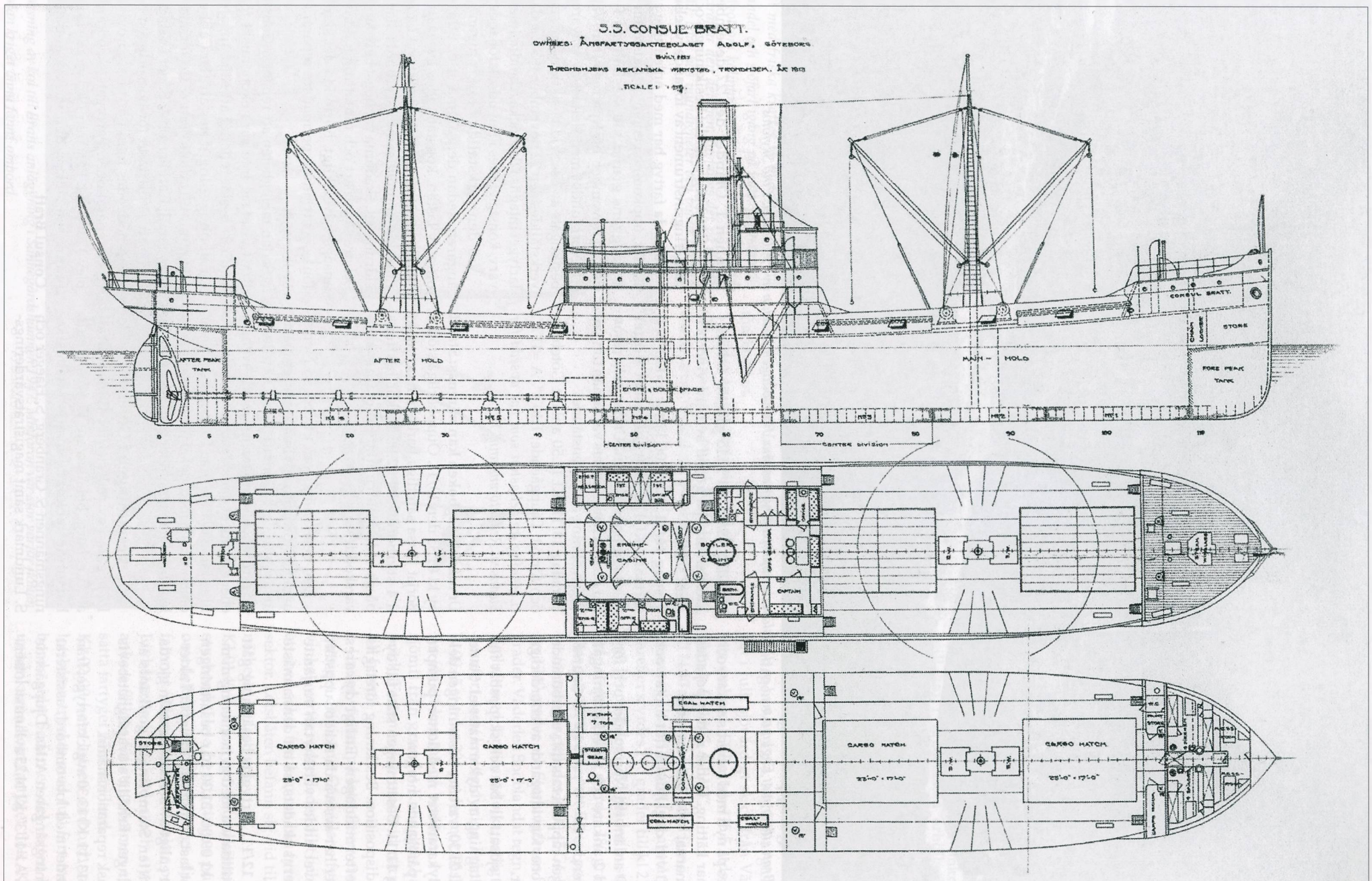
Fotoarkivet c/o Bertil Söderberg, Kupeskärsgatan 69, SE 421 60 V Frölunda

Namn .....

Adress .....

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

Sista beställninsdag är 24 januari 2014
därefter leverans inom 8 veckor



Ritning från Sjöfarts-museet i Göteborg.

Länspumpen 2013:4

DIMENSIONS & PARTICULARS.

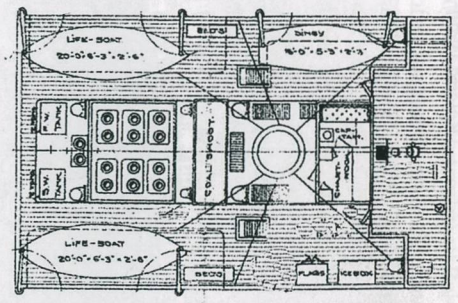
LENGTH OVER ALL		237'-0"
LENGTH BETW. P.P.		226'-3½"
BREADTH MOULDED		36'-4"
DEPTH MOULDED		16'-8"
DRAFT		14'-11½"
GROSS TONNAGE	ENGLISH	1116,6
" "	SWEDISH	1267,6
NET "	ENGLISH	623,5
" "	SWEDISH	876,4
HEIGHT OF ERECTIONS		7'-0"

CLASS: NORSKE VERITAS 1.A.1.
F.W. TANKS — 9 TONS.
ELEKTRIC LIGHT
8 CARGO VENTILATORS 19" DIAM.
DECK PILLARS IN CENTRE OF SHIP ONLY.

ENGINE & BOILERS.

CYLINDER DIAM.	17" — 27½" — 46"
STROKE LENGTH	30"
MAIN BOILER	D= 15'-0", L= 10'-6".
HEATING SURFACE	2305 SQ FEET
PRESSURE	180 LBS PR. SQ INCH.
INDICATED HORSE POWER	700
SPEED LOADED	ABOUT 9,5 KNOTS.
CONSUMPTION OF COAL	11 TONS.
DONKEY BOILER	D= 7'-0", L= 6'-5".
HEATING SURFACE	382 SQ FEET.
PRESSURE	100 LBS PR. SQ INCH.

STEAM AND HAND STEERING GEAR.
STEAM WINDLASS
4 STEAM WINCHES — 3 TONS
1 ST. WINCH AFT INSTEAD OF CAPSTAN.
16,7 TONS PR. INCH AT SUMMER LOAD LINE.



WATER BALLAST.

FORE PEAK TANK	50 TONS
NO. 1 TANK	37 "
" 2 "	47,5 "
" 3 " BOTH SIDES	65 "
" 4 " " "	35 "
" 5 "	80 "
" 6 "	31 "
AFTER PEAK TANK	39,5 "
TOTAL	382,0 TONS

HOLD CAPACITIES.

	BALES	GRAIN
MAIN HOLD	39980	42590 CUB. F.
AFTER "	32630	34170 " "
POOP	1700	1870 " "
BRIDGE PORT SIDE	2150	2450 " "
" STARB. "	2400	2700 " "
" FRONT	2270	2510 " "
NO. 1 HATCH	1230	1060 " "
" 2 "	1230	1060 " "
" 3 "	1230	1060 " "
" 4 "	1250	1060 " "
FORE UPPER PEAK	730	820 " "
	85980	91150 CUB. F.

BUNKER CAPACITIES.

BUNKER BELOW DECK PORT SIDE	72 TONS
FORE BUNKER BELOW DECK STB.	28 "
AFTER " " " "	48 "
COAL SHOOT	198 "
PERMANENT BUNKERS	163½ TONS
BRIDGE PORT SIDE	50 "
" STARB. "	69 "
" FRONT	52 "
TOTAL BUNKERS	320½ TONS

TONS Á 45 CUBIC FEET PR. TON.

ALL MEASURES ENGLISH.
ALL PARTICULARS ARE BELIEVED TO BE CORRECT BUT NOT GUARANTEED.

"Consul Bratt" försvinner

En av Göteborgs gamla bra och fina båtaar "Consul Bratt", har efter sin grundstötning utanför Gävle för en tid sedan sålts till upphuggning.

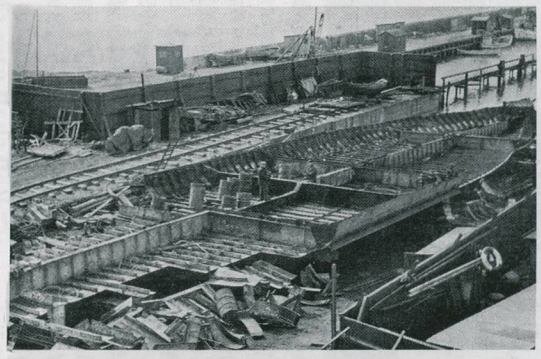
Consul Bratt tillhörde Ångfartygs A/B Adolf i Brattkoncernen, är byggd i Norge 1913 och mätte 1 760 tons d. w. Efter grundstötningen bogserades hon till Lindholmens varv för närmare undersökning, men rederiet fann, att hon skulle bli för dyrbar att reparera. I dagarna har hon sålts till firman Carl Persson & Söner i Ystad för upphuggning. Ystadsfirman är en av de mest moderna i sin bransch och har en stor och omfattande skrotrörelse.

Ur Ny Tid 3 december 1954.

Byggd 1913. Reg.nr 5543. Dimensioner: 1760 tdw, 1167 brt, 797 nrt. Längd 68,7 m, bredd 11,07 m, djup 4,36 m. Foto Terje Fredhs negativsamling Klubb Maritim - Göteborg.

Källor
Eva Persson, Assuransföreningen, haverirapporter
Landsarkivet, Göteborg, Brattrederiernas arkiv
Sjöfartsmuseet, Göteborg
Författarens samling om Brattrederierna

Exit Consul Bratt



Herr redaktör.

Härmed en hälsning från Ystad. Bilden är från Ystads Skeppsvarv, där göteborgsångaren Consul Bratt möter sitt slutliga öde. På översta bilden tas själva bottenskalet upp på slipen vid varvet. Själva nedskrotningen försiggår annars vid Revhuskajen, där Persöner har en upplagstomt för skrot.

Andra fartyg som skrotats ner här i Ystad de senaste åren är bl. a. Lister, Koster, Skagen, Parma, Wandia, Vestanhav, Allan, Viking, Kattegatt, Frida, Torfrid, Axel, tågfärjan Malmö.

Ystad i april 1955. **O. Björler**

Kring Kajutlampan, Svensk Sjöfarts Tidning 1955.