LÄNSPUMPEN

70:-

2014:2

Årsmötet 2014

Den 29 mars genomfördes Länspumpens första årsmöte ett strålande vårväder i Göteborg. Deltagarna samlades på Sjöfartsmuseet 11.30 och efter registrering samt en god fralla med kaffe visades utställningen Out to sea? The plastic Garbige project vilket fick deltagarna att tänka till ordentligt. Madeleine Johansson informerade om det ofantligt stora problem som följer av allt vi dumpar i havet och om hur lång tid det tar för naturen att bryta ner. Om Gustaf Wasa hade bytt blöja på sin son Erik på 1500-talet och kastat blöjan i havet hade den inte varit nerbruten än idag.

Förhandlingarna hölls på Sjöfartsmuseet och leddes suveränt av Olle Ohlsson från Bromma. Klubb Maritims ordförande Per Lycke utsågs till justeringsman. Eftersom detta var föreningens första årsmöte måste interimsstadgar och styrelse väljas permanent. De i Länspumpen 2013:2 publicerade stadgarna fastställdes med en ändring av §12 till följande lydelse: Föreningen skall ha en godkänd revisor som väljs årligen.

Medlemsavgiften för 2015 fastställdes till oförändrat 250 kronor.

Efter förhandlingarna åkte vi till Gamla Lundbyskolan på Hisingen där Varvshistoriska Föreningen tog emot oss och visade oss sin stora utställning om varven i Göteborg genom modeller av de tre storvarven. Ett mycket intressant besök som ställde många nostalgiska frågor och minnen.

Årsmötesmiddagen hölls på Novotel vid Klippan i Göteborg och efteråt förflyttade vi oss till Kajutan, Klubb Maritims göteborgsavdelnings fina lokal där samkvämet fortsatte med kaffe, film och mycket gott prat.

Detta var ett årsmöte helt i Länspumpens inriktning med samarbete mellan olika aktörer i sjöfartsklustret. Sjöfartsmuseet i Göteborg, Varvshistoriska Föreningen, Novotel (där Klubb Maritim har ett samarbetsavtal) och Klubb Maritim – Göteborg.

Styrelsen hälsar redan nu välkommen till årsmötet 2015.

Årsmötesförhandlingarna sköttes suveränt av Olle Ohlsson, Stockholm (t v) medan Krister Bång (t h) skrev protokollet.

Efter årsmötesförhandlingarna besöktes Varvshistoriska Föreningens fina anläggning i Lundby gamla skola.

Årsmötesdeltagarna lät sig väl smaka av den framtagna menyn där västkusttorsk var huvudnumret.

LÄNSPUMPEN

Årgång 42. Nummer 170 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 ut av Länspumpen
Sjöfartshistorisk Förening i Göteborg
Organisations nr. 802 472 - 7334

Postadress:
Länspumpen, Box 2156, 433 02 SÄVEDALEN

Årsavgift i föreningen 2014 är 250 kr till plusgiro 81 57 68 - 7.

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

Tryckt hos Göteborgstryckeriet, Mölndal.

Nästa nummer utkommer i maj 2014

Redaktionellt

Vi går nu med stormsteg in i ett nytt år med nya utmaningar och nya möjligheter. Förhoppningsvis gör tidningens utökade omfång att fler läsare kan finna något som intresserar just dem! För nog är det väl så att vi alla har ett allmänt sjöfartsintresse men att vissa områden engagerar lite extra. Skulle just Ditt intresseområde saknas så går det alldeles utmärkt att själv fatta pennan eller plocka fram datorn och börja författa. En liten inledande trevare under Horisonten Runt kan många gånger utmynna i en större artikel på sikt.

Av hävd har vi väl vurmat lite mer för äldre tiders sjöfart och i den här utgåvan kanske man kan undra över tex **Esvagt Echo** och **Tundra Skater** som väl de flesta läsare anser vara modernt tonnage. **Esvagt Echo** har dock sitt ursprung i en ex-svensk trålare och dessa vet vi intresserar många. Det är också trevligt att kunna knyta samman gammalt och nytt. **Tundra Skater** är relativt modern men tillhör ändå en utdöende fartygstyp. Dessutom blir allt som är nytt idag historia imorgon. Vi hoppas ju att dessa artiklar kommer att läsas långt in i en avlägsen framtid.

I början av denna vinter, första helgen då vintern visade sig från sin rätta (värsta?) sida i södra Sverige, höll Länspumpen Sjöfartshistorisk Förening sitt första årliga redaktionsmöte. Vi kunde konstatera att föreningen har vind i seglen och vi känner tillförsikt inför framtiden med god tillgång på material. Inget är dock så bra att det inte går att göra bättre, så vi hoppas som sagt att just Du vill bidra med manus för publicering.

Redaktörerna

Röda-korsbåtar till Holland under andra världskriget 4
Terje W. Fredh
Finska sjömän 8
Gunnar Heikenberg
Nittio centimeter kallt 12
Kurt Karlsson
Sabella och hennes systrar 14
Krister Bång
Den äventyrliga Astrid 21
John E. Persson
Kungshamns slip & Mek Verkstad 24
Edmond Bäck
Tanken Roland bytte namn 27
Terje W. Fredh
På en båt norr om Svalbard 28
Mikael Jönsson
Några människor jag mött i mitt arbete 32
Olle Gustafsson
Från Limhamn till västfronten 34
Anette Sarnäs och Karl Osterman
Maritima motiv 39
Thorbjörn Dalnäs
Vad hände Uddeholm i Nya Caledonien 1940 40
Per-Olof Torwaldson och Bertil Söderberg
Minnen från 20 år som kanalmästare 48
Sven Lundström
S/s Bohuslän 100 år 52
Bertil Söderberg
Horisonten runt 58
Red Jan Johansson
Böcker på frivakten 64
Red Lennart Bornmalm

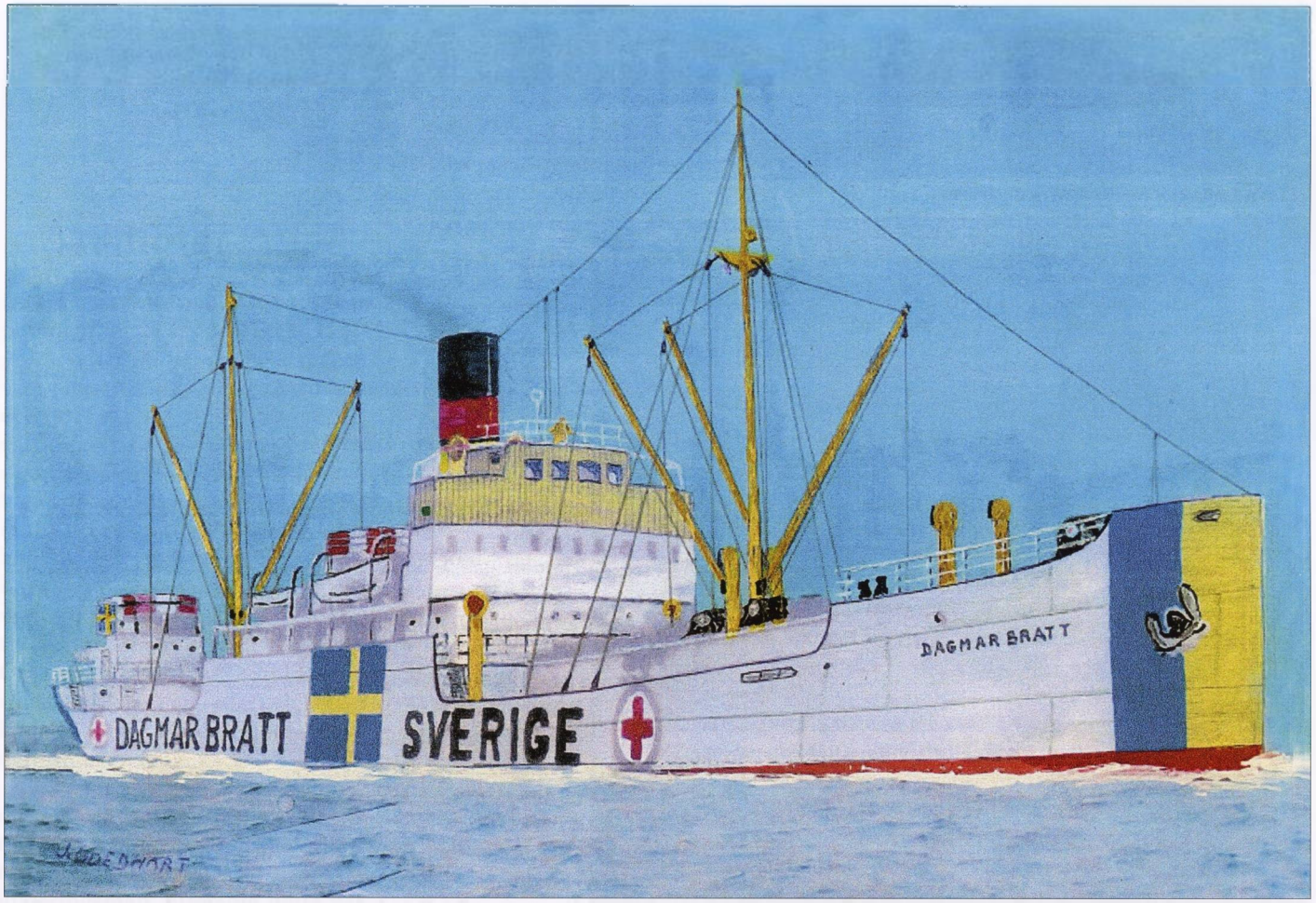
Kan det bli mera bohuslänskt? Ångaren ***Bohuslän*** *i flödande sol bland klippor och skär i Tångenrännan. Foto Krister Bång den 25 juli 2006.*

Stoppdag
för nästa nummer av
Länspumpen är den 30 juli 2014

Nu är Länspumpens nya hemsida sjösatt. Du hittar den på
www.lanspumpen.se

Varför inte gå in på hemsidan nu och titta!

Bilden visar ***Kristian*** *med Scantugs skorstensmärke assisterar* ***Ranie*** *i Vänersborgsviken den 18 februari 1985. Foto Tore Granath*



*Brattrederiernas ångare **Dagmar Bratt** var ett av fartygen som chartrades av Internationella Röda Korset för transport av livsmedel till Holland i januari 1944. De färglagda teckningarna är gjorda av sjöhistoriken Jan Goedhart, Holland.*

Röda-korsbåtar till Holland under andra världskriget

Text och bild Terje W. Fredh

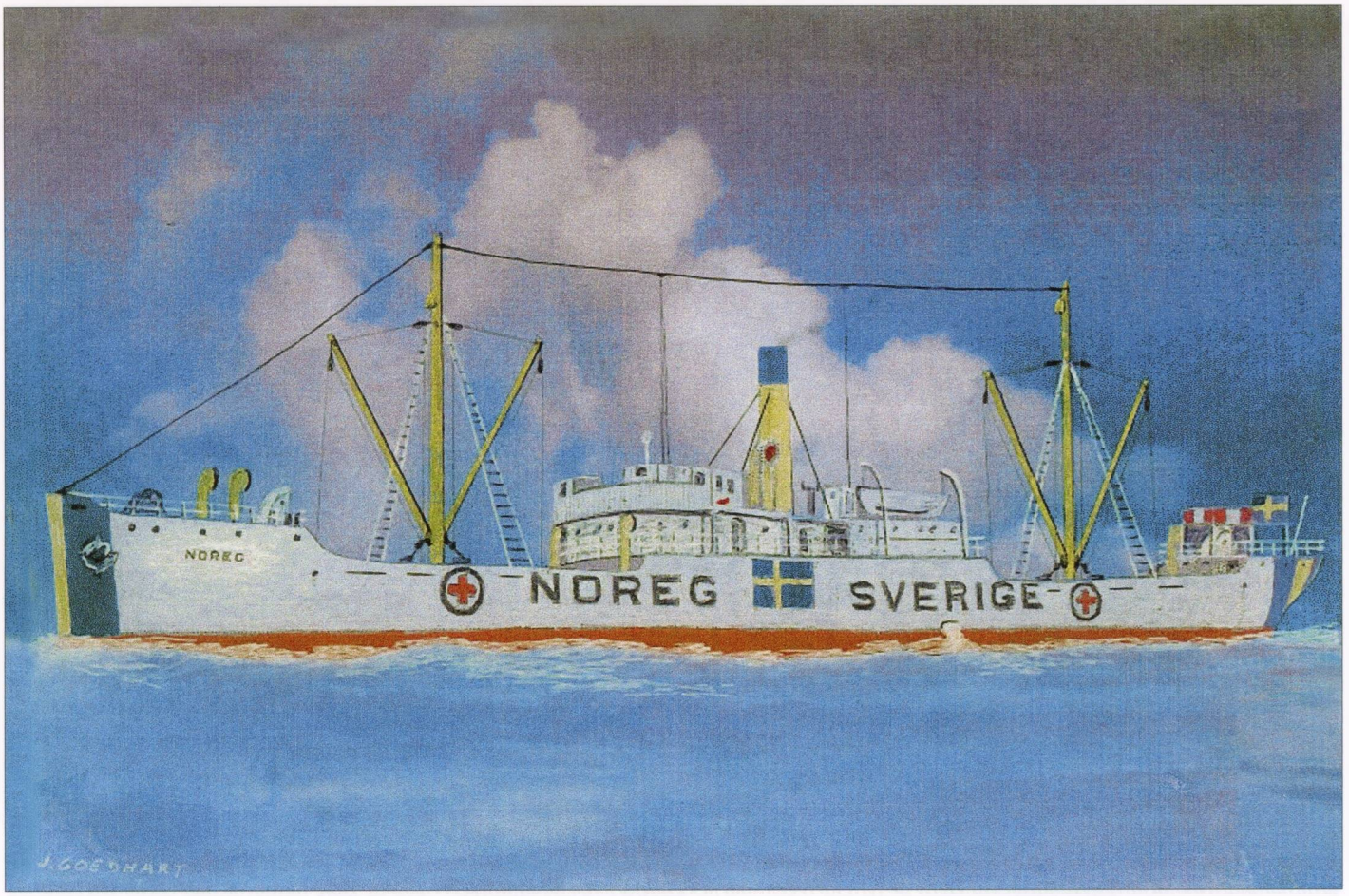
En artikel kan bli verklighet på många olika sätt. Detta har jag fått erfara under mina 50 år som journalist i Bohuslän. En ny erfarenhet fick jag vara med om i början av 2000-talet.

Uppdraget var att intervjua Britt Hegg i Lysekil, som var med när Kungsbackatankern **Trykon** exploderade i Röda havet. På plats hemma hos henne, i ett hus i stadsdelen Kyrkvik i Lysekil, fick jag bästa platsen i finsoffan och kaffe och kakor. Ljudet från en teve hördes från ett annat rum.

När mitt samtal med Britt var klart undrade hon om jag ville hälsa på maken som satt i rullstol och tittade på teve. Jag frågade om han också varit till sjöss. Mannen hette Pelle Alexandersson, född i Strömstadstrakten, och var kock samt steward från 1937. Han tar fram sjömansboken och jag fastnar för ångaren **Noreg**. Ur en låda tar han fram noteringar som han skrivit ner från krigsåren. Resor med malm från Östersjön till tyska och holländska nordsjöhamnar och kolresor i retur till

Förödelsen var stor i Rotterdams hamn i januari 1945 då bilden togs

*Ångaren som lastar kol i bakgrunden i Rotterdam 1944 är möjligen Rexbolagets **Björkö**.*

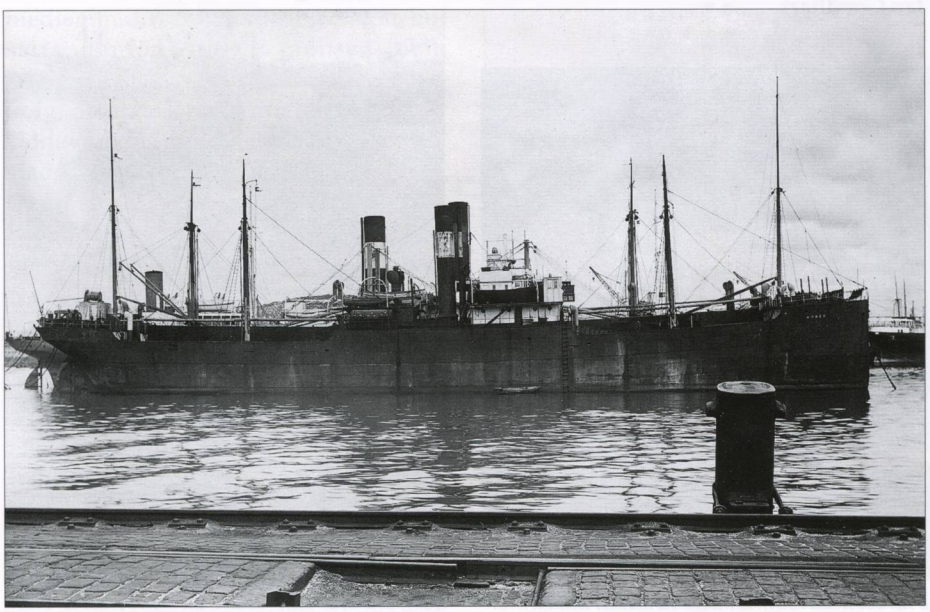


Den gamla ångaren ***Noreg****, byggd 1903, låg upplagd i Göteborgs hamn när man fick besked om att Röda Korset chartrat båten för resa till Holland.*

Sverige. Pelle sken upp när jag frågade om **Noreg**, en gammal sliten ångare, byggd 1903 i Laksevaag, Norge. Ägare var Rederi Ab Fri i Göteborg.

Pelle berättade: I november 1944 låg vi upplagda i Göteborg när skepparen berättade att vi skulle gå för Röda korset till Holland med livsmedel. Besättningen målade skrovet vitt, med flagga, rödakorsmärke, namn och hemland. En bit in i januari kom lasten som var säckar med vetemjöl, honung, rågmjöl, gula ärter, vegetabiliskt fett och potatis. En dag kom det små skutor från norra Bohuslän med sill i tunnor. Vad jag förstod hade Röda korset köpt sill från salterier och fabriker i Gravarne, Strömstad, Lysekil och på Tjörn.

I Göteborg kunde vi också se s/s **Dagmar Bratt**, Transatlantics motorfartyg **Hallaren** samt en schweizisk båt **Henri Dunant** målas om. **Noreg** tillsammans med **Dagmar Bratt** avgick i mitten av januari till Trelleborg dit det kom UD- folk och personer från Internationella Röda korset som jag fick utspisa.

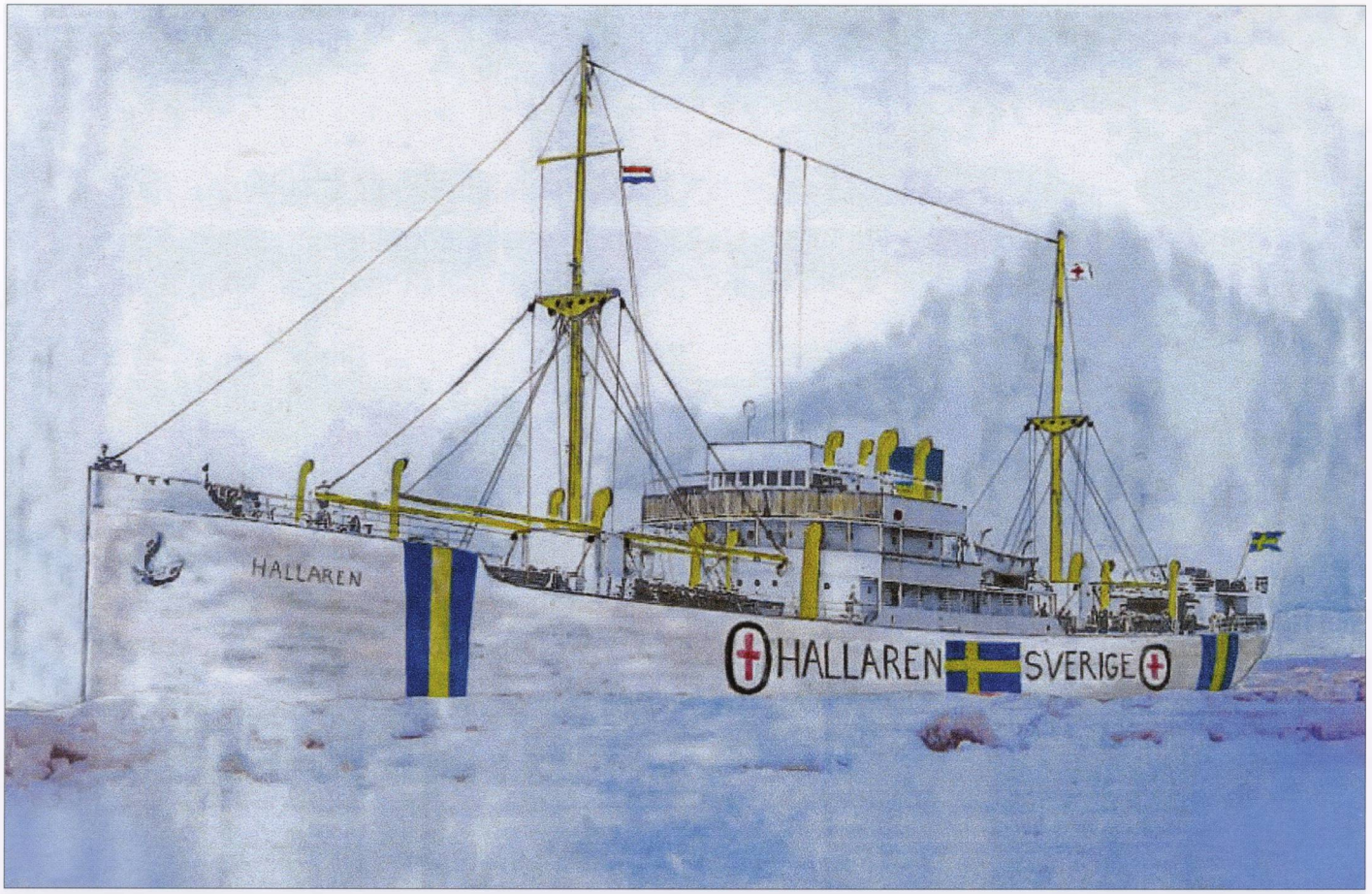


Noreg *i Flackets bojar utanför Masthuggskajen i Göteborg. Arkivbild Bertil Söderbergs samling.*

Genom Kielkanalen

Jag skulle tro att vi hade cirka 4000 ton livsmedel med oss till Holland. Vid Holtenau fick vi tysk lots men märkligt nog inga tyska soldater vilket annars var vanligt. På natten låg vi stilla. Vid Brunsbüttel fick vi tre lotsar och resan gick mycket sakta. Inga vatten var minröjda och eskorten bestod av tre tyska minsvepare. Vi var destinerade till Rotterdam men hamnen var för farlig att anlöpa. I stället fick vi anlöpa Delfzijl. Tydligen hade ryktet om vår ankomst spridit sig för kajen var full av folk. Ingen tysk kontroll utan lossningen började omgående. Tyska soldater hjälpte till med lossningen! Under tiden blev det en presskonferens i salongen. Det kom ett tjugotal personer och det blev trångt, men jag kunde ändå servera smörgåsar och öl till dem.

Delfzijls borgmästare var på plats och berättade att tyskarna hade tagit all livsmedel i Holland till Tyskland. Vår kapten var på sjukhuset men **Dagmar Bratts** kapten Erik Jönsson talade jag med. Vi gjorde ytterligare en resa i mars 1945.



Transatlantics motorfartyg ***Hallaren*** *var ett av de fyra fartygen som fick chartern för Röda Korsets räkning. Hon, liksom de andra svenska båtarna, målades om i Göteborgs hamn.*

Två miljoner höll på att svälta

En av mina vänner är sjöhistorikern Jan Goedhart från Holland. Han upplevde som barn bristen på mat. Över tvåtusen barn dog 1944–1945, dessutom led två miljoner barn av svår näringsbrist. "Tidningar i mitt land skrev om den svenska insatsen. Tyskarna hade tidigare stängt strömmen till bagerierna men nu fick de sätta på den och skaffa fram kol till ugnarna. Den tyska hjälpsamheten berodde på att de kanske skulle undvika att skickas till Sibirien", säger Jan. Att Svenska Röda korset hjälpte Holland var efter påtryckningar från Roosevelt, Churchill och drottning Wilhelmina.

Jan minns att folk på kajen grät när de första slingen med mjölsäckar lossades. Aldrig har svenskt bröd blivit så uppskattat. "Vi har varit ett sillätande land men tyskarna stal till och med matjessillen. Sex sillar per familj blev tilldelningen när den bohuslänska sillen delades ut. Jan berättar att när m/s **Hallaren** skulle lossa i Delfzijl utbröt strider och lasten togs i land i Den Helder i stället. Vi glömmer aldrig den svenska insatsen och dess sjöfolk" slutar Jan Goedhart.

Första båten efter kriget

När **Mongabarra** kom till Rotterdam på sommaren 1945 var jag kock ombord. Vi navigerade genom vrak som låg i floden till en kaj intill en amerikansk libertybåt. Vi kom med mat medan libertybåten lastade kistor med döda amerikanska soldater.

I slutet av 1980-talet bjöd staden Delfzijl sjöfolket från de svenska Röda-korsbåtarna till en minneshögtid. Dit reste Britt Hegg och Pelle Alexandersson för att delta i minnesceremonin.

Det schweiziska fatyget ***Henri Dunant*** *kom liksom de svenska båtarna från neutrala länder.*

Man försökte hålla igång hamnen trots de stora bombangreppens förstörelse.

Klubb Maritim – förening för sjöfarts- och fartygshistoria

Vid Klubb Maritims jubileumsdag den 24 augusti 2013 gjordes en båttur i Öresund under några timmar med m/s ***Norreborg****. Det blev många fartyg att beskåda bland annat* ***ARM Cuauhtémoc*** *(BE-01), vilket tillhör den mexikanska flottan och är ett träningsfartyg för officerare och kadetter. Segelfartyget är döpt efter aztekriktets sista ledare.* ***Cuauhtémoc*** *har exempelvis vunnit segelfartygstävlingen The Tall Ship's Races vid två tillfällen. Foto Tomas Johannesson.*

Klubb Maritim grundades augusti 1963 i Helsingborg av några fartygsentusiaster. Redan under hösten samma år bildades kretsar i Göteborg, Stockholm och Helsingborg. Vid årets slut hade klubben ett sjuttiotal medlemmar. Verksamheten byggdes sedan upp med ett allt större kontaktnät såväl inom landet som i våra närmaste nordiska grannländer.

Antalet medlemmar ökade successivt under de första årtiondena, men i mitten av 1980-talet expanderade föreningen kraftigt och medlemsantalet ökade snabbt.

Klubb Maritims avsikt var, och är alltjämt, att bevaka handelssjöfarten, huvudsakligen i de nordiska länderna. Klubben beslöt också från starten att ge ut en medlemstidning, som fick namnet *Båtologen*. Den utkommer med sex 68-sidiga nummer helt i färg per år. Redaktör för *Båtologen* är Tomas Johannesson.

Klubb Maritim har idag drygt 4 100 medlemmar, varav omkring 300 är bosatta utanför Sveriges gränser. Inom Sverige finns idag avdelningar i Göteborg, Stockholm, Helsingborg, Malmö, Uddevalla, Lidköping, Kalmar, Halmstad, Gävle, Västervik, Karlshamn och Oxelösund. Varje avdelning liksom Klubb Maritim, leds av en styrelse, som utses vid årsmötet.

I de olika avdelningarna anordnas regelbunden mötesverksamhet och andra aktiviteter, ofta i samarbete med lokala museer och andra organisationer.

Sedan lång tid tillbaka har tre avdelningar egna klubblokaler, i Göteborg med Kajutan, i Helsingborg med Ankaret och Oxelösund med Bruna villan. I Stockholm samlas man oftast i Hartwickska huset. De övriga avdelningarna har sammankomster i lokaler av de mest vitt skilda slag, alltifrån sjömanskyrkor till restauranger och hamnkontor.

Klubb Maritims årsmöten hålls med någon av lokalavdelningarna som värd, allt för att fler medlemmar skall få möjlighet att besöka årsmötena. Det finns ingen bestämd turordning för årsmötena utan var det ska hållas bestäms vid ett årsmöte ett eller två år i förväg.

Klubb Maritim har sedan starten byggt upp ett mycket omfattande bibliotek, där medlemmarna kan låna sjöfartslitteratur och filmer.

Föreningen har även en dokumentationsfond vilken har till syfte:

- att stödja kvalificerad forskning och dokumentation med sjöfartshistorisk anknytning, med avsikt att vunna resultat skall offentliggöras i skriftlig eller digital form
- att därutöver understödja undervisnings- och upplysningsverksamhet i Sverige inom sjöfartshistoria

Stipendier kan endast ges till enskild person som har varit medlem i Klubb Maritim minst fem år, eller till studiecirkel där en majoritet av deltagarna är medlemmar i Klubb Maritim.

Medlemskap är öppet för alla som vill vara med att bevara det maritima kulturarvet. För närvarande är årsavgiften för medlemskap i Klubb Maritim 260 kronor, vilket belopp kan inbetalas på PlusGiro 66 68 87-5 eller bankgiro 705-4430.

Besök gärna Klubb Maritims hemsida www.klubbmaritim,com för mer information om föreningen och de olika avdelningarnas aktiviteter.

Per Lycke, ordförande i Klubb Maritim,
Rickard Sahlsten, ordförande i
Klubb Maritim – Göteborg

Under 1980-talet fanns det kvar mindre fraktskutor som transporterade gods i kustfart. Gunilla från Skärhamn var en av dessa som var i drift fram till den 12 januari 1997, då hon överlämnades av ägaren Ivar Kristiansson till föreningen Mot Bättre Vetande (MBV) på Öckerö. De lät bygga om fartyget till barkskepp vid Ö-varvet. T/s ***Gunilla*** *ägs numera av Öckerö Rederiaktiebolag och hyrs ut till Öckerö seglande gymnasieskola. Seglar då med elever från tre olika program. Varje år besöker fartyget länder i Europa, Syd- och Nordamerika samt Karibien. Foto Örjan Kronvall.*

***Kanangoora** på väg ut mot nya äventyr. Foto Sjöfartstidningens arkiv.*

Finska sjömän

Gunnar Heikenberg

Under mina år i svenska handelsflottan arbetade jag ihop med sjöfolk från många olika nationer. Naturligtvis var det huvudsakligen skandinaviskt sjöfolk, men i vissa båtar, speciellt under 1950-talet, var blandningen stor. Då båten seglade på Fjärran Östern fanns det kineser från Hong Kong eller Singapore ombord liksom australier från landet "down under". Då båten gick på afrikanska trader fanns det afrikaner från huvudsakligen Cape Town ombord.

Men som jag har nämnt så var det huvudsakligen skandinaver som representerade det utländska inslaget ombord på de svenska båtarna som jag var mönstrad i. Det fanns nästan alltid någon finne på varje båt jag var på. Helt generellt var det duktigt och yrkesskickligt sjöfolk. De var oftast relativt tystlåtna, men då de sade något så lyssnade resten av besättningen på dem. Man talar om finsk "sisu" (uthållighet eller kanske ännu bättre segervilja) och sådant har jag upplevt bland de finnar jag seglat ihop med. Att jag gillar sjöfolk från vårt broderland i öster råder det ingen tvekan om. Under några år på 1980-talets början var jag kontrollant på varven i Göteborg vid byggnationen av olika plattformar för offshorenäringen. Där jobbade ett stort gäng finnar med sprutmålning och rengöring av ballast-, färskvatten- och bränsletankar. Det var ett skitigt och ohälsosamt jobb. De kom alltid i tid till jobbet trots att de ibland var ordentligt rödögda efter en kväll i sus och dus, men jobbet skötte de perfekt. Snälla mot sin egen kropp var de inte! Jag gillar finskt sjöfolk!

Knock-out i San Francisco

Jag skall berätta om två finnar som jag arbetet ihop med. Den förste, som hette Pekka, var matros ombord på transaren **Kanangoora** där jag var jungman/lättmatros 1950–1952. Vi gick i en trade mellan Skandinavien och USA:s ostkust och ibland även västkusten. Skogsprodukter, pappersrullar, pappersmassa och sågat virke till USA samt kol i returgods tillbaka.

Jag var 16–18 år. Pekka var något mer än 30 år. Han var otroligt muskulös och var otroligt stark. En gång när båten gjorde en avstickare genom Panamakanalen till San Francisco och vi låg vid Fishermans wharf så gick hela däcksgänget iland för här fanns det ett ställe där någon ur publiken kunde utmana en äldre proffsboxare. Vann utmanaren fick han 100 US-dollar. Det var på den tiden väl en månadslön. Pekka skulle utmana proffsboxaren. Lokalen var ruffig, men spänningen var olidlig då Pekka klev upp i ringen och fick ta av sig på överkroppen och fick ett par boxhandskar på händerna. Kampen blev inte spännande eftersom Pekka fick in ett par ordentliga smällar i första ronden, så proffsboxaren golvades två gånger i första ronden, och han reste sig inte efter andra nedslagningen. Pekka vann på knock-out! Heja Pekka! För 100-dollarn bjöd Pekka däcksbesättningen på en omgång i baren.

Skiträdd i Kotka

Det jag skall berätta om tilldrog sig när **Kanangoora** låg i Kotka i Finska viken och lastade. Jag hade mönstrat upp till lätt-

matros. Det var en vacker sommarkväll, och en stor del av besättningen hade gått iland, dock inte jag eftersom jag inte hade några pengar. Men Pekka var iland. Jag har inte talat om att Pekka bara hade ett fungerande öga i den andra ögongloben hade han ett porslinsöga. När han var bakfull så var det ena ögat rött och det andra var normalt vitt. Han såg hemsk ut. Tyvärr var han ofta bakfull. Hur han hade fått läkarintyg för sjöfolk begriper jag inte. Kanske var det sjömansläkare Aminoff i Stigbergsliden i Göteborg som var en ovanligt god människokännare, som jag tror ibland såg mellan fingrarna.

Denna vackra sommarkväll stod jag akter om midskepps och vaskade mina arbetskläder på en tvättbräda som fanns där. Då kommer Pekka ombord. Han är långt ifrån nykter, gott och väl salongsberusad, och han tar några snedsteg.

"Hej Gunnar, står du här och vaskar kläder då vi andra är iland och går på krogen." Jag talar naturligtvis om att jag inte har några pengar. "Nu Gunnar skall vi se om du är så modig som du säger att du är. Sätt tvättbrädan mot skottet och sätt dig på däcket framför den."

Det var ingen idé att protestera, inte mot Pekka i det tillståndet han var.

"Du, Gunnar, du känner till min kniv "Harald Blåtand". Jag kände till hans kniv, som var lång och alltid välslipad. Han ställde sig på knä framför mig och tog "Harald Blåtand" i sin högra hand. Så började han hugga med kniven ömsom på vänster sida om mitt huvud, ömsom på höger sida, Knivspetsen passerade min nästipp med några centimetrar. Jag var rädd, skiträdd helt enkelt. Men jag satt stilla, blickstilla. Jag blundade. Jag vågade inte röra mig.

Efter en evighet i mitt synfält så slutade han. Jag var oskadad, men darrade i hela kroppen. Men jag vågade inte säga något.

"Du var modig Gunnar, men jag tror att det var nära att du skitit på dig."

"Nu Gunnar skall du följa med mig ner i hytten så skall jag visa dig något som jag inte visat någon annan."

Vi gick ner till hans hytt. Där tog han fram en ask som var gammal, den liknade en gammal albylask. Han öppnade asken och visade innehållet. Det var två svarthåriga plån som låg i asken. "Gunnar vet du vad detta är?" Jag hade inte en blekaste aning vad det kunde vara.

"Jo Gunnar det är ögonbrynen på den första ryssen som jag sköt i finska vinterkriget 1939–1940."

Pekka hade likt indianerna tagit en skalp på den dödade fienden!

Våra vägar skildes något senare då vi båda lämnade **Kanangoora**. Jag såg honom igen 1959 då var han båtsman på Svenska Lloyds **Britannia** på resa till London, och jag var passagerare. Jag hade just tagit

En bild av unge herr Heikenberg. Fotot är från 1954 och Gunnar är 20 år. Vid Jordanfloden, Israel, Döda havet där Johannes döparen verkade. Cirka 400 meter under havsnivån. Söndagsutflykt i regi av Svenska Sjömanskyrkan i Haifa. Foto från författaren.

sjökaptensexamen och var på väg till en ny båt. Vi pratade naturligtvis med varandra om vår gemensamma tid i **Kanangoora**. Sen vet jag inte vart Pekka tog vägen, men håll med om att han var en färgstark personlighet!

Erki, den starke

Den andre finnen som jag skall berätta om hette Erki. Han var matros ombord på den bostadsplattform som jag var skeppare på **Safe Jasminia**. Vi jobbade för Petrobras Brasil och låg i Sydatlanten utanför Rio de Janeiro. Man var ombord i 30 dagar sedan var man ledig i 60 dagar. **Safe Jasminia** var en bostads- och serviceplattform. Vi låg intill en gas- eller oljeinstallation som stod på havsbotten, uppankrade med åtta st ankare som vardera vägde omkring tio ton. Mellan oss och den bottenfasta installationen fanns det en landgång. Den satt fast på installationen och hos oss fanns det en rullbana som den rullade på i sjögången. Men mestadels var det fint väder här nere på dessa sydliga breddgrader. Det var ibland lite sydlig dyning som gjorde att landgången rörde sig. Vi hade bäddplats för omkring 600 personer, två kranar som kunde lyfta över gods från oss till installationen, och så fanns det verkstäder hos oss för svets och rörböjeri etc. Överst på **Safe Jasminia** fanns ett helikopterdäck. All transport av folk gick huvudsakligen med helikoptrar in till basen iland. Det var ett relativt behagligt liv som vi levde här på vår plattform ute i Sydatlanten.

Erki var matros ombord. Han jobbade samma skift som jag gjorde. Han var en man i 40–45 årsåldern, storväxt och muskulös. Här fanns det inte tillstymmelse till onödigt fett. Det enda problemet med Erki var att han inte visste själv hur stark han

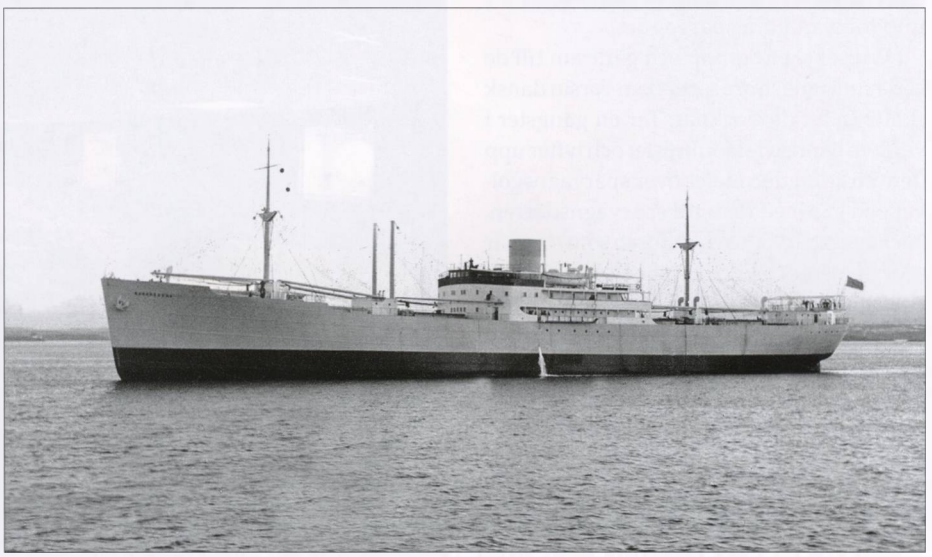
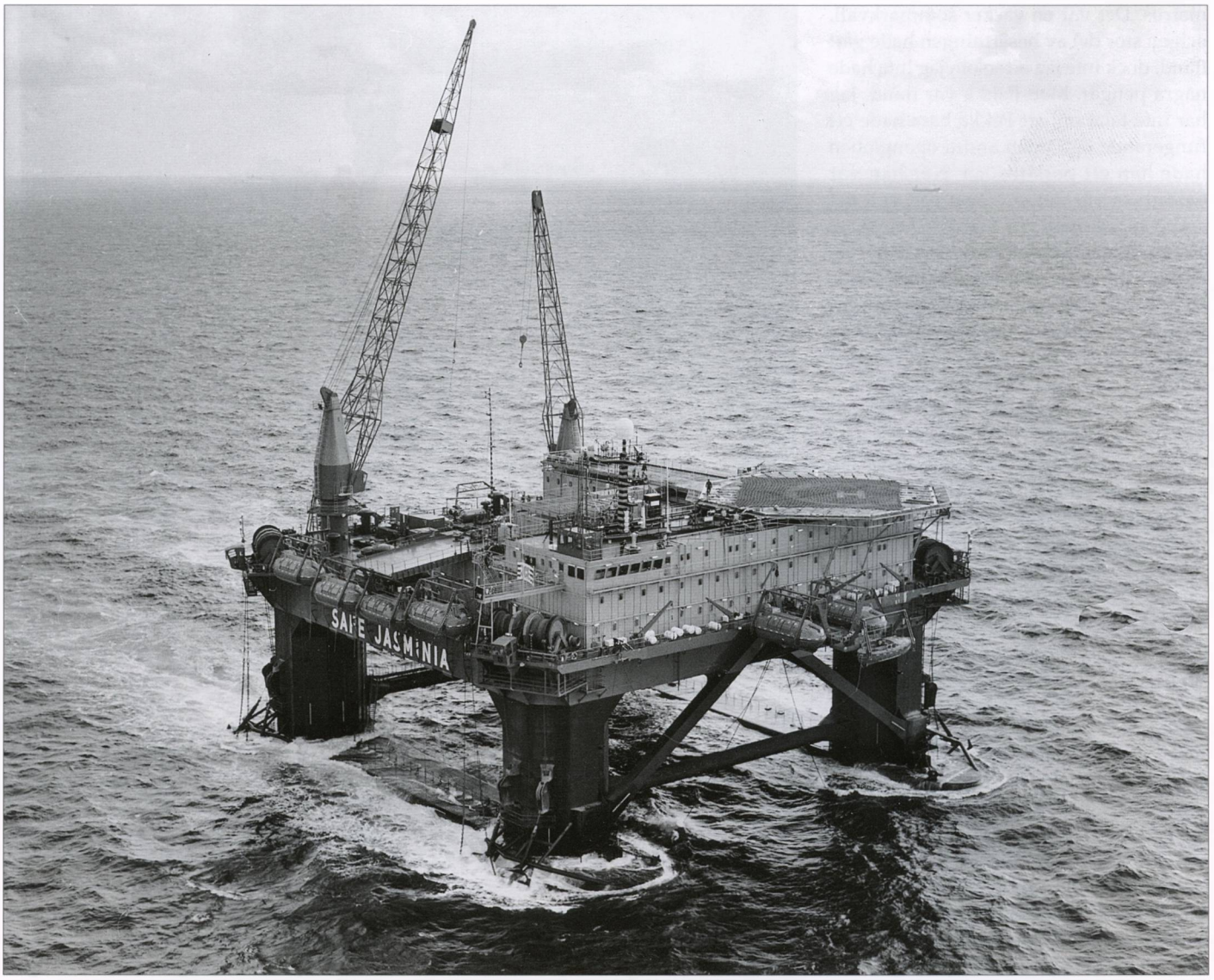


*Bild av ett stilrent linjefartyg från 1930-talet. **Kanangoora** poserar. Foto Sjöfartstidningens arkiv.*



Bostadsplattformen ***Safe Jasminia*** *under förflyttning. Foto Sjöfartstidningens arkiv.*

var. Dessutom talade han dålig svenska.

Det berättades en historia om Erki då han var ute och åkte spårvagn i Göteborg. Det var mitt på förmiddagen en vardag. I samma spårvagn försökte två smågangsters rycka handväskan från en äldre dam. Hon skrek i högan sky. Spårvagnschauffören kunde inte göra något. Han hade fullt upp med att köra spårvagnen.

Då reser sig Erki upp och går fram till de båda smågangstrarna, ger dem varsin dansk skalle så att de slocknar. Tar en gangster i vardera handen i skjortbröstet och lyfter upp dem cirka en decimeter över spårvagnsgolvet och går med dem till spårvagnsdörren. Nickar åt spårvagnschauffören som stannar spårvagnen, och Erki kastar helt sonika ut de två gangstrarna. Erki stryker sina handflator mot varandra och säger högt "Jag kastade av skiten."

Alla passagerarna i spårvagnen jublade och applåderade Erki. Han blev så generad så han steg av vid nästa hållplats. Sådan var han denne store starke finne, en rättskaffens gentleman ut i fingerspetsarna.

Ombord på **Safe Jasminia** hade Erki sin rostmaskin som han använde flitigt. Det fanns heller inte tillstymmelse till rost på hela plattformen. Det såg Erki till att avlägsna. Han körde rostmaskinen så hårt att knogarna på hans händer vitnade. Det var ju inte bra. Jag sade till honom att ställa undan rostmaskinen, men jag fick

Mestadels var det en lugn trivsam tillvaro på ***Safe Jasminia****. Foto Sjöfartstidningens arkiv.*

senare höra att efter en tid så var det full rulle igen med rostbankeriet.

I april månad 1988 började det brinna ombord på gasinstallationen **Enchova** som vi låg intill och servade. Hela den branden har jag tidigare skrivit om och skall inte trötta ut er med. Men Erkis insats vid branden går inte att låta onämnd passera. Han lyckades med stor hjälp av sin enorma styrka se till att den cirka tio ton tunga landgången ej skadade våra livbåtar, utan lugnt och stilla firades ner i havet då **Safe Jasminia** hivades ut från **Enchovas** närområde. Den hängde lodrätt ner i havet från **Enchovas** nedre däck. Då branden var släckt efter 30 dagar så kunde vi plocka upp landgången och börja använda den igen. Här tjänade rederiet stora pengar!

Brasiliansk teve och press gjorde stora reportage om branden och som befälhavare fick jag stort beröm. Men hade jag inte haft tillgång till sådana besättningsmän som Erki och hans kolleger, så kunde det mycket väl blivit en stor katastrof. Se på olyckan på **Piper**-plattformen i Nordsjön som var likvärdig den på **Enchova**. Den olyckan inträffade några månader efter branden på **Enchova**.

Under olyckan på **Enchova** dog ingen människa. Vid olyckan på **Piper** dog omkring 170 personer. Orsak: Det var i ledningscentralen explosionen började. Alla i ledande ställning slogs ut, och det gavs inga order hur man skulle agera. Folk

*Aluminiumlandgången mellan **Enshova** och **Safe Jasminia**. Foto Gunnar Heikenberg.*

blev vilsna och gjorde ingenting. Därför brändes så många till döds.

Slutet för Erki

1990 såldes **Safe Jasminia** till Brasilien. Delar av besättningen fick erbjudanden om att stanna kvar. Bland annat jag, men jag ansåg det relativt osäkert och återvände till Nordsjön. Naturligtvis såg jag till att Erki följde med.

Men det var inte densamme Erki som kom tillbaka till Nordsjön. Jag såg hur denne mönstermänniska sakta bröts ned. Han hade inte alltid varit snäll mot sin kropp. Till sist var vi tvungna att sjukavmönstra honom.

Han hade fått cancer. Man strålade honom. Men det gick hela tiden utför och han låg ofta inlagd på Borås lasarett. Erki hade inte så många vänner och han ringde ofta till mig. Jag kommer speciellt ihåg vårt sista samtal.

"Gunnar tror du att jag kommer till himlen nu när jag skall dö?"

"Det tror jag säkert att du gör Erki, men varför frågar du om det?"

"Jo, du förstår Gunnar, här finns så många elaka människor runt mig just nu, och dom skall ju först ha plats i helvetet och då finns det ingen plats där åt mig därför tror jag att jag kommer till himmelen, eller vad tror du Gunnar."

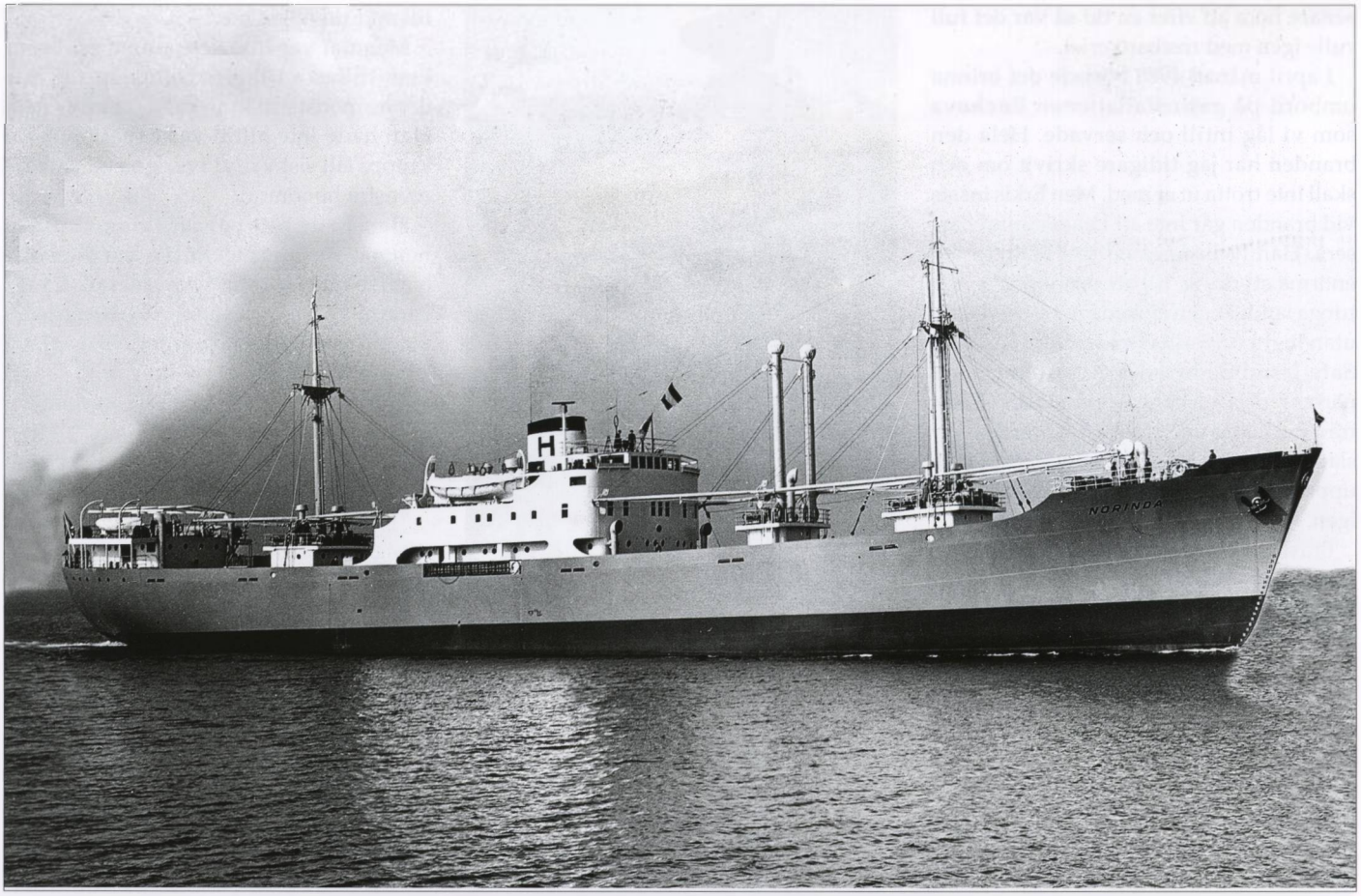
"Jag tror helt säkert att Du kommer till himmelen Erki, helt säkert."

"Tack Gunnar."

Efter samtalet ringde jag upp Borås lasarett och talade med avdelningen där Erki låg. Man lovade att ta väl om hand honom.

Några dagar senare avled Erki. Vi var inte många som var med på begravningen. Det var några finska släktingar, hans exfru och jag. Hans aska spreds ut, som det anstår en äkta sjöman, utanför Vinga.

*Det var en våldsam brand som utbröt på gasinstallationen **Enshova** i april 1988, Foto Gunnar Heikenberg.*



***Norma** levererades från Öresundsvarvet 1952 till Rederi Ab Höganäs med namnet **Norinda.** Foto SST arkiv.*

Nittio centimeter kallt

Kurt Karlsson

Under andra halvan av 1960-talet arbetade jag på Transmarins **Norma**. Hon var byggd 1952 och lastade 3500 ton. Det var ett typiskt svenskt fartyg för den tiden. Med en överbyggnad midskepps där befäl och kökspersonal bodde och inredning akterut för den övriga besättningen. Alla hade en egen hytt. Något som var ovanligt på den tiden. Några hytter var byggda så att den ena hytten hade underkojen och den andra överkojen. Hytterna var visserligen små men det var ett eget krypin. Traditionsenligt hade motormännen sina hytter på babordssidan och matroserna på styrbord. Egen toalett eller tvättställ var inte att tänka på. Vi som bodde i aktern delade på två toaletter varav den ena hade ingång från utifrån däck. Däck och maskin hade förstås var sitt tvättrum. Det var det noga med. Kranarna på tvättställen var fjäderbelastade för att spara vatten. När man skulle tvätta sig fick man först blöta ner sig i duschen. Därefter tappa upp vatten i tvättstället och tvåla in sig. Det hela avslutades med en avsköljning i duschen. En omständlig procedur. Men det gällde som sagt att spara på vattnet. Tvättmaskin tillhörde sällsyntheterna till sjöss på den tiden. Ville man ha rena kläder var det baljan och händerna som gällde.

Vi var drygt tjugofem man ombord. Det kan jämnföras med dagens minimibesättningar. I dag skulle det inte ens vara hälften så många på ett fartyg av motsvarande storlek. Transmarin tillhörde väl kanske inte det mest eftertraktade rederiet bland sjöfolk. Det innebar att vi hade många roliga figurer ombord. Så livet på båten blev därefter.

Manskapets mäss var placerad i aktra masthuset så vår stackars mässman fick springa över däck med maten då köket låg midskepps. I mässen fanns det tre bord med plats för totalt fjorton personer. Varje bord skulle ha sin karott med potatis och sin skål med köttbullar och så vidare. Det blev mycket springande. Det gick väl an när det var fint väder, men tyvärr är det ju inte alltid så. Det kan inte ha varit lätt att balansera med brickor fulla med mat över däcket när båten stampade och rullade i hård sjö. Inte nog med det. Det kanske regnade eller snöade också.

Diskmaskin var ett okänt begrepp. Alla tallrikar och bestick måste diskas för hand. Något pentry fanns det inte plats för. Mässman hade ett litet utrymme på en kvadratmeter att arbeta i. Den enda mo-

Om fartyget

Norma byggdes 1952 på Öresundsvarvet som **Norinda** för Rederi Ab Höganäs i samma stad. Transmarin inköpte fartyget i september 1963 då hon fick namnet **Norma**.

I juni 1968 fick hon grekisk flagg och lämnade Uddevalla den 3 juli med namnet **Sea Breeze**.

I mars 1973 fick hon cypriotisk flagg med namnet **Yzona**.

Under 1976 lades hon upp i Eleusis utanför Piraeus och övergavs.

Under juni månad 1977 blev hon nerskrotad i Grekland vilket dock rapporterades först 1985.

*En manskapshytt på **Norma** var inte lika lyxig som en befälshytt. Foto SST arkiv.*

derniteten vi hade var en kokplatta och ett kylskåp som fungerade när det själv ville. Ovanpå masthuset stod det fyra vinschar. När dessa gick under lastning eller lossning var ljudnivån i mässen sådan att man knappast kunde tala om lugn och ro till maten.

Vi var ofta i Marocko och lastade sand (fosfat). Den där sanden trängde in över allt. Det hjälpte inte hur noga maten täcktes över innan den bars från köket. Den var ändå full med sand när vi fick den. Det nästan gnisslade mellan tänderna när man åt.

Norma var byggd för att gå på tropikerna. Den enda isolering som fanns i masthuset var tio millimeter stålplåt och fem millimeter tjocka masonitskivor. Att sedan masten och två ventilatorer var dragna rakt genom mässen gjorde inte saken bättre. Det gick bra när vi var söderöver. Men när båten sattes in på norrlandskusten vintertid var det inte längre lika behagligt. De två elementen hade inte en chans mot kung Bore när han slog till med tjugo, trettio minusgrader. När det var som kallast satt vi och åt fullt påklädda med jacka, mössa och vantar. Och man var hela tiden tvungen att röra på fötterna för durken (golvet) var iskall. Temperaturen i mässen mätte vi i centimeter. En dag var det nittio centimeter kallt enligt tumstocken. Då var skottet (väggen) täckt med ett tjockt islager så långt upp från durken. Det var inte bara vi som frös. Vattnet till mässen frös i rören också. Så även det måste bäras. Det var värst när lastrummen var tomma. Det blev mycket bättre när de fylldes med pappersmassa för den isolerade bra underifrån.

Jag var elektriker ombord. Det var tufft att ligga ute på däck och arbeta med havererade vinchar när det var så kallt. Med tanke på alla små skruvar och muttrar gick det inte att ha handskar på sig. Jag hade ett avkapat oljefat som jag eldade i när det var ett stort jobb på gång. Detta för att ha något att värma frusna fingrar.

Trots att det många gånger var kämpigt ombord och att det var lite si och så med både det ena och det andra, så var det den båt som jag har trivts bäst på. Om det vore möjligt att leva om en tid i sitt liv så skulle jag välja det dryga året jag var ombord på **Norma**.

Manskapsmässen. Foto SST arkiv.

***Sabella** på ett solglittrande Öresund den 9 maj 2010. Foto från rederiet.*

Sabella och hennes systrar

Krister Bång

Egentligen var byggmaterialet trä ute 1968, åtminstone för byggandet av fiskefartyg i Sverige. Visserligen gjorde man i Skredsvik ett sista försök när man byggde **Tel Aviv** 1969. Sedan var det så gott som slut på att bygga fiskefartyg av trä.

Men i Norge var man på hugget

I Norge förde man en debatt om hur man skulle minska kostnaderna och göra byggandet av fiskefartyg mer effektivt. Varje fiskare hade fram till dess haft sina egna speciella önskemål vad beträffar längd, bredd och djup och så vidare. Varje fartyg var anpassat efter sin ägare. Det fanns inga gemensamma riktlinjer.

Båtservice Verft i Mandal i södra Norge antog utmaningen om att bygga en ny fiskebåtstyp av laminerat trä i serieproduktion. Man genomförde möten med fiskare från Lofoten för att få deras synpunkter på ett passande fartyg i 50-fotsklassen för varierat fiske. Resultatet av dessa samtal blev ett fartyg med 50 fots längd (16,35 meter) och 14,8 fots bredd (4,40 meter) med styrhytten i fören och med mäss, WC och tvättstuga akter om styrhuset på babordssidan. På så sätt fick man en väl skyddad arbetsplats på däck och besättningsutrymmena blev också mycket goda.

*Fiskefartyget **Aldebaran** har just övertagits av skotska fiskare på slipen hos Knippla Skeppsvarv. Foto Krister Bång den 8 mars 1974.*

Detta nyskapande projekt genomfördes i samarbete med Norges Universitet för Vetenskap och Teknologi, Norska institutet för träteknik och Det norske Veritas. Fartygen fick en fullständig klass av Det Norske Veritas.

Lanseringen

Byggandet av de två första enheterna i serien, **Glunt** och **Gill** sammanföll med bildandet av den så kallade Idébanken, ett projekt av Norges Television som leddes av teve-personligheten Erik Bye. Genom dessa teveprogram presenterades en rad goda idéer från hela landet.

Fiskebåtsprojektet var en av de innovationer som togs upp i programmet och Båtservice fick en bra kanal att marknadsföra sitt fiskefartyg.

Men det blev en bumerang

Det första fartyget i serien hade nätt och

jämt sjösatts i november 1967 och visats i teve då en storm av kritik bröt ut, speciellt från västra Norge, där man gav projektet tummen ner utan att någon egentligen hade sett eller prövat konceptet. Man tyckte helt enkelt inte att ett varv från södra Norge som inte hade någon erfarenhet av att bygga fiskebåtar skulle lägga sig i utvecklingen av fiskefartygen.

Den normala proceduren när det gällde nykonstruerade kustfiskefartyg var att de skulle godkännas av den norska fartygsmyndigheten baserad på Det Norske Veritas regler. I teveprogrammet tyckte man att det naturliga sättet att finansiera byggandet skulle vara genom National Fishery Bank of Norway i Bergen.

Komplikationer

För att få lån i denna bank måste fartygstypen vara godkänd av den norska fiskerimyndigheten, vilket den inte var. Det spelade ingen roll att typen godkänts av en högre teknisk myndighet. Det gick till slut prestige i ärendet mellan den norska staten och det privata Veritas.

Varvet var dock övertygat om att finansieringen skulle lösa sig och satte igång med byggandet av nio enheter.

Själva fartygstypen var före sin tid med styrhytten placerad förut. Undervattenskroppen var så utformad att den lätt släppte vattnet vilket medförde lägre drivmedelsförbrukning. Dessutom var fartygen byggda som häcktrålare.

Det första fartyget i serien fick namnet **Glunt** och därför kom serien att kallas Gluntserien.

Tre enheter till Sverige

Lennart Andersson och sonen Kjell Lennartsson på Källö-Knippla hade hört talas om denna fartygstyp som de fann mycket intressant. Genom förmedling av Björn Traung på Ab Nautic i Göteborg beställdes ett fartyg vid Båtservice som fick byggnummer 565. Hon levererades i juli 1968 som **Aldebaran** (GG849) till knipplaborna. Fartyget användes till fiske med vad, garn och tråll men hade egenskapen vid trålning att det rullade mycket. Båten blev också för liten och i februari 1974 såldes **Aldebaran** till två fiskare i Fraserburgh, Skottland.

Kjell Lennartsson berättar:

"Jag hade en kompis som frågade mig om jag ville vara med att fiska i Algeriet några vintrar, och det hade jag inget emot. En dag 1984 när jag gick där i hamnen i Algér fick jag syn på en båt som var så lik **Aldebaran** så jag gick dit och tittade. Och det var vår gamla båt! En av ägarna i Skottland hade drunknat och den andre hade sålt båten till Algeriet där den nu fiskade räka. Tyvärr kunde jag inte se vad den hette för namnet var inte skrivet med vårt alfabet utan på arabiska."

Tvåan kommer till Sverige

På grund av svårigheterna med finansieringen och att få den nya fartygstypen accepterad lades flera av nybyggen upp vid varvet utan att det fanns köpare. Sålunda låg **Kvisla** vid varvet då hon i november 1970 inköptes av R Ljungsvik & Co i Göteborg. Innehavare av detta bolag var skeppsmäklarna Rolf Ljungsvik och Jörgen Carlsson som senare skulle låta höra talas om sig i många olika sammanhang. När det gällde förbindelserna med Norge var det Rolf Ljungsvik som skötte dem.

När köpet skedde hade Ljungsvik redan kontakt med Lunds Universitet och sålde fartyget direkt till dem som gav nybygget namnet **Carolina**. Universitetet skulle ha fartyget som forskningsfartyg i Öresund och hon ersatte ett äldre fartyg med samma namn som 1970 sålts till Thyborøn. Till skeppare ombord på nyförvärvet utsågs Åke Möller på Ven och det var också där fartyget låg då det inte användes.

Forskningsfartyg tradition

Det första forskningsfartyget som byggdes för att användas av universitetet i Lund kom till vid Rosättra Varv vid Vätösund utanför Norrtälje redan 1914. Det var egentligen en större motorbåt som av den kände konstruktören C.-G. Pettersson förvandlat till ett undersökningsfartyg. Båtens namn var **Sven Nilsson**. För den som vill läsa om den lustfyllda leveransresan från Stockholm till Skåne rekommenderas Eric Hallbergs artikel i Länspumpen 2006:4. Fartygets hemmahamn var Barsebäckshamn där det också

***Aldebaran** har just lämnat Fiskhamnen i Göteborg i den härliga vårsolen den 20 mars 1970. Foto Krister Bång.*

fanns ett marinbiologiskt laboratorium. Båten fanns kvar i universitetets ägo ända fram till 1945 då den såldes för 600 kronor. Vidare öden okända.

Vem var då Sven Nilsson som givit fartyget sitt namn? Han levde mellan 1787 och 1883 och blev alltså 96 år gammal. Han var professor i naturalhistoria vid Lunds universitet. Han brukar kallas den svenska ornitologins fader och han var också arkeolog. Hans byst pryder parken Lundagård i Lund.

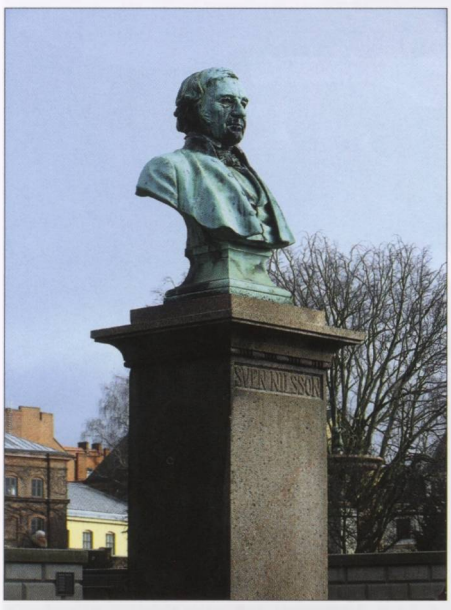
Thelma ersätter Sven Nilsson

Sedan dröjde det fram till oktober 1956 innan Lunds Universitet skaffade sig ett nytt forskningsfartyg. Då föll valet på fiskefartyget **Thelma** av Falkenberg. Detta fartyg var byggt 1917 vid Klippans varv av O Guldbrandsen & Co för fiskare på Hälsö. Där hörde hon hemma fram till 1946 då hon såldes till Falkenberg. Hon fick behålla sitt namn under sin tid i Lund.

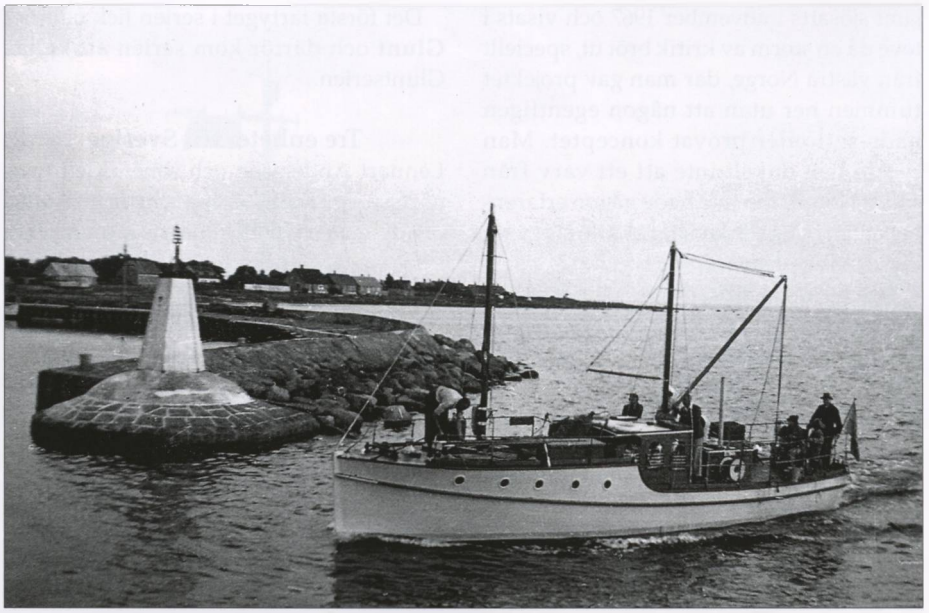
Bertil Hanström

I oktober 1962 bytte universitetet fartyg igen. Då såldes **Thelma** till den kände varvsmannen och fartygsförmedlaren Sigward Carlsson på Knippla. Han hade i sitt stora varulager den gamla räktrålaren **Rando** som han erbjöd universitetet i byte. Hon inköptes av universitetet för 33000 kronor och fick namnet **Bertil Hanström**. Till befälhavare ombord utsågs Åke Möller, som då bodde i Eslöv. Fartygets hemvist blev Lomma. Fartyget blev kvar i universitetets ägo fram till oktober 1968 då hon blev via R Ljungsvik & Co Ab i Göteborg såld som fritidsbåt till Helsingborg.

Bertil Hanström (1891–1969) var professor i Lund. Hans stora intresse var ryggradslösa djur men han ägnade sig också åt



En byst av professor Sven Nilsson står i Lundagård, Lund. Foto Eric Hallberg den 20 februari 2014.



*Forskningsfartyget **Sven Nilsson** var ett smäckert fartyg konstruerat av C.G. Pettersson. Foto från Lunds universitet.*

*Forskningsfartyget **Bertil Hanström** (GG 69) på slipen (t v) vid Knippla Skeppsvarv. Foto från Lunds universitet.*

däggdjur. Han var styrelseledamot i Skånes Naturskyddsförening och en mycket aktiv forskare. Han fick ett fartyg uppkallat efter sig medan han ännu var i livet.

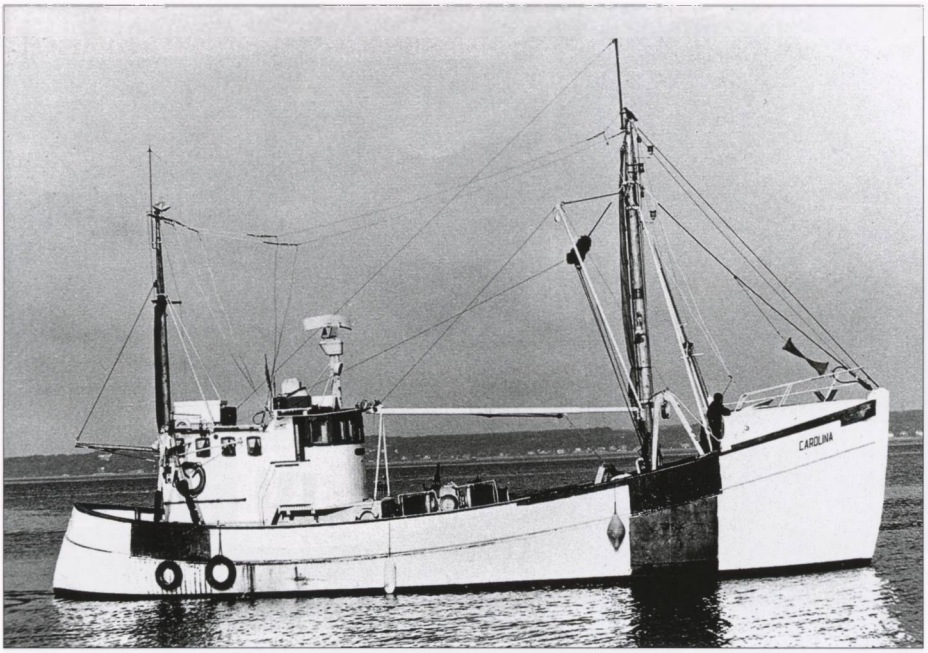
Danskt fiskefartyg ersatte

Som ersättning köptes universitetet ett mycket nyare fartyg, nämligen danska **Milton**. Säljare var R Ljungsvik & Co Ab i Göteborg som var en mycket aktiv fartygsförmedlare. Sålunda hade bolaget i september 1968 avyttrat fiskefartyget **Catania** av Kungälv till Hirtshals och som dellikvid erhållit **Milton**. Detta fartyg var byggt 1957 i Hirtshals och alltså bara 11 år gammalt. Detta fartyg ansåg Lunds Universitet var bra och köpte in det. Hon fick namnet **Carolina**.

Namnet Carolina

Att fartyget fick namnet **Carolina** var inte så konstigt. Lunds Universitet grundades

Lunds universitets officiella sigill.



*Danskbyggda **Carolina** fick en mycket kort tid som forskningsfartyg.*

1666. Skåne hade blivit svenskt område genom freden i Roskilde 1658 och tiden 1654–1718 kallas i svensk historia för den karolinska tiden då Sverige styrdes av kungarna Karl X Gustaf, Karl XI och Karl XII. Det ursprungliga namnet på Lunds Universitet var *Regia Academia Carolina* (Kungliga Karolinska akademien). Och ett sätt att påminna oss om detta var att ge fartyget namnet **Carolina**.

Kortlivad

Bertil Hägerhäll, som var aktiv forskare i Lund vid denna tid minns:

"Under en kort period i slutet av 1960-talet hade vi ett gammalt danskt fiskefartyg. Hon var ett klart felköp som universitetsförvaltningen köpte billigt utan att konsultera oss forskare för att ta reda på om hon var lämplig. **Carolina** var relativt stor och förhållandevis djupgående. Hon lämpade sig därför inte alls för de undersökningar på grunt vatten som vi behövde utföra. Hon hade dessutom gått på industrifiske i Nordsjön så vi lyckades aldrig få bort lukten av halvrutten fisk ur lastrummet. En liten anekdot i sammanhanget. Universitetet ville först döpa henne efter den förre professorn i zoologi Bertil Hanström. Han levde fortfarande vid den här tiden. När han fick se fartyget för första gången lär han ha sagt: "Ni får inte döpa också henne efter mig. Tänk om mina vänner får höra på radion: Bertil Hanström driver redlös i Öresund." Hon såldes därför redan efter något år.

Carolina användes bland annat för att mäta föroreningar i vattnet utanför Simrishamn innan man började släppa ut lortvatten för att sedan, efter man startat med detta, kunna mäta förändringarna. Det var tydligen ingen på den tiden som kommit på idén att överhuvudtaget inte släppa ut lortvatten?

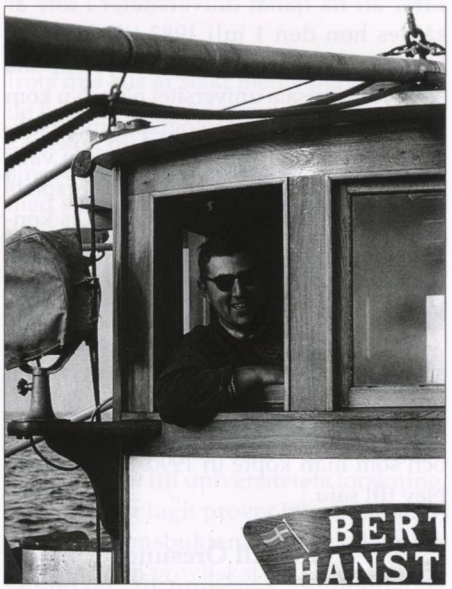
R Ljungsvik & Co i Göteborg fick åter träda in i handlingen för att rädda situationen. Man tog danskbygget i byte och erbjöd nybygget (se ovan) som ersättning. **Carolina** (I) såldes tillbaka till Danmark och verkade som fiskefartyg fram till 1990 då hon såldes till Holland.

Nya Carolina tar över

Som ovan nämnts fick universitetet ett alldeles nytt forskningsfartyg 1970. Man beskrev henne så här:

Carolina är en häcktrålare med radar, Decca, UHF, autopilot med fjärrmanövrering samt hydraulisk vinsch. En 150 hk dieselmotor ger henne en fart av 9 knop. Styrhytten ligger långt fram och ger båten en speciell prägel. Genom detta arrangemang får man ett exceptionellt stort arbetsdäck akter om hytten. Båten har ett litet lättarbetat kraftblock samt aktermast där man kan staga upp ett segel. I däckshuset finns byssa, mäss samt ett litet agnhus som norrmännen använde vid linefiske. På mellandäck finns skans för besättningen. I lastrummet är inrett ett litet laboratorium.

Carolina fick snabbt epitetet Öresunds viktigaste fartyg. Hon är sundets hälsovårdspolis och en slags larmklocka som är i ständig beredskap att värna om miljön. Det är från **Carolina** som de viktiga proverna av vatten, bottenbeskaffenhet



Skepparen Åke Möller var en samlande kraft under alla år. Här i styrhytten på Bertil Hanström. Foto från Lunds universitet.

***Carolina** på en av de otaliga turerna på Öresund. Foto Tomas Johannesson den 11 augusti 1981.*

och växt- och djurliv i Öresund tas. **Carolina** är centralpunkten för all forskning i Öresund. Så skrev Helsingborgs Dagblad.

Skeppare Åke Möller

Redan omkring 1960 blev Åke Möller skeppare ombord på universitetets forskningsfartyg och han blev kvar på universitetets fartyg så länge de fanns kvar. Han flyttade till Ven där också forskningsfartygen låg förtöjda när de inte var i tjänst. Åke Möller fick tidigt "titeln" universitetsskeppare vilken titel han var ensam om. Åke är mycket kunnig och gladlynt och ibland muntrade han upp studenter och forskare genom att spela dragspel.

Carolina försvinner från Öresund – tillfälligt

Efter att ha tjänat universitetet i tolv år såldes hon den 1 juli 1982 till Sveriges Geologiska Undersökning (SGU) i Uppsala som står Uppsala universitet nära. Nu kom fartyget att utföra geologiska undersökningar i hela vårt land. Då hon inte var i tjänst hade hon sin ordinarie tilläggsplats i Fyrisån i Uppsala nedanför SGU:s kontor. För att öka bekvämligheten byggdes däckshuset om och förlängdes vid Holms Varv på Råå 1984.

Med tiden blev fartyget för litet och SGU såg sig om efter ett större och mera lämpat fartyg. Ett sådant fann man i **Ocean Surveyor**, en katamaran byggd i Mandal 1984 och som man köpte in 1990. Så **Carolina** blev till salu.

Åter till Öresund

Helsingborgs Kommun inspekterade fartyget i Uppsala den 19 december 1989 och sedan de kommunala kvarnarna arbetat kunde kommunen den 4 april 1990 inköpa fartyget för 650 000 kronor. Det var kommunens starka engagemang på

Skeppsborstmasken Sabella pryder fartygets skorsten. Foto Krister Bång den 22 januari 2014.

***Carolina** efter ombyggnaden under sin tid som uppsalabåt. Foto i Helsingborg den15 september 1985 av Örjan Kronvall.*

***Sabella** under ett varvsbesök i Gilleleje, Danmark den 28 juni 2005. Foto Krister Bång.*

ett aktivt deltagande i miljöforskningen. Fartyget skulle användas till undersöknings- och forskningsverksamhet av den marina miljön. Kommunen uppdrog åt det kommunala bolaget Helsingborgs Bogser Ab att genomföra köpet. Nu döptes fartyget om till **Sabella**.

Namnet Sabella

Vad är då Sabella? Inte är det någon kortform av Isabella, utan är namnet på en havsborstmask *Sabella penicillus*. Den lever i lerrör som har sitt fäste i lerbotten eller är förankrade i skal. Denna havsborstmask har inget tydligt huvud utan en praktfull tentakelkrona som den fångar mannaregnet av plankton från ovan med. Tentakelkronan dras omedelbart in i röret om något farligt närmar sig. Fartyget Sabellas skorstensmärke föreställer en sådan tentakelkrona

Ny försäljning

Ganska snart kom kommunen på att det vore bättre att någon utomstående drev fartyget. Den 29 december 1993 såldes därför fartyget för 300 000 kronor till det nybildade Sabella Hb. Detta bolag

ägdes av den danske medborgaren Bent Elgaard från Randers (50 %), dennes sambo Ulla Karlsson (40 %) samt skepparen Alex Persson (10 %). Bolagets verksamhet skulle vara att bedriva miljövård, provtagning, passagerarfart, rehabilitering och fisketurer med mera, vilket ju starkt påminde om fartygets tidigare användningsområde. Den 31 december 1995 överfördes fartyget på det nybildade Sabella Ab för 510 000 kronor. Samtidigt lämnade Alex Persson verksamheten.

Nya turer

Efter att varit i detta bolags ägo i fjorton år såldes **Sabella** den 1 januari 2009 till Shipboat TL Ab (Thomas Lindblom) i Limhamn. Aktierna i detta bolag inköptes den 1 maj samma år av Kenneth och Tomas Olsson i Helsingborg som efternamnet till trots inte alls är släkt med varandra. Men de har andra beröringspunkter nämligen kärleken till havet. Båda växte upp i Helsingborgstrakten och kom tidigt i kontakt med sjöscoutkåren på Råå där de fortfarande är aktiva. Kenneth har sedan 2000 varit skeppare på turfiskebåtar i Skåne och 2007 började han på **Sabella**.

*Ägarna till **Sabella** och **Nina**, Kenneth Olsson (t v) och Tomas Olsson (t h) är inte alls släkt. Här ombord på Nina. Foto från rederiet.*

*Rederiet har utökat verksamheten med skonare **Nina**. Här befinner hon sig i Råå hamn. Foto från rederiet.*

Stor variation

Sabella används idag till många olika verksamheter. Hon används fortfarande till Lunds universitets marinbiologiutbildning och till universitetets forskning. Fartyget har tagit prover från bottenfaunan i Laholmsbukten, Skälderviken och Öresund och provfiskat för Fiskeriverket. Men till största delen är fartyget sysselsatt med exkursioner för Helsingborgs utbildningsnämnd. Skolklasser från femte klass och upp till gymnasiet får biologi- och miljöundervisning ombord ute på Öresund. Hon används av kommuner från Höganäs i norr till Falsterbo i söder. Under 2013 genomfördes 170 sådana utbildningsturer.

Under åren 2007–2013 användes **Sabella** sommartid som "Möllebåten" med guidade turer runt Kullaberg två gånger om dagen samt två gånger i veckan till kvällsfisketurer i närområdet. Denna verksamhet vid Mölle avslutades dock under 2013.

Under höstarna, när sillen går till, räcker de existerande turfiskebåtarna i Helsingborg inte till och då går också **Sabella** på sådana turer. Hon är lämplig för det lite mindre företaget eller fiskeklubben och används också till släktträffar, kamratgäng och så vidare. Fartyget har certifikat för 29 passagerare.

På vintern används företaget till spökgarnsdraggning. I Öresund finns ett stort antal övergivna nät på botten som utgör fara för bottenlivet i sundet. EU har gått

***Relax** kom till Sverige som ett tomt skall. Här kommer hon till Hönö under bogsering från Mandal den 22 september 1971. Foto Krister Bång.*

*Förutom till fiske användes **Kaskelot** till en semesterresa till Skagen. Här anländer man dit den 30 juli 1998. Foto Krister Bång.*

*Fritidsfartyget **Kaskelot** passerar Burö färjeläge den 29 mars 2009. Foto Krister Bång.*

in och delfinansierar verksamheten för att finna dessa garn. Strax söder om Helsingborg hittade man nyligen en stor silltråll övergiven vilken inte borde finnas där eftersom trålning i Öresund är förbjuden.

Bolaget har sedan 2012 utökat sin verksamhet genom att man köpt in skonaren **Nina**. Hon används mest under sommaren. Under 2013 gjordes 45 turer med **Nina** från Helsingborg, varav 15 var öppna turer. Hon används alltid som matbåt som till exempel räkfrossa eller sill- och potatiskryssningar. Det finns 13 kojer ombord för den som vill hyra fartyget för en längre tid.

Under 2014 utökas användningen av **Nina** sommartid. **Sabellas** tjänstgöring i Mölle dras in till förmån för **Ninas** utökade sommarprogram.

Det tredje fartyget från Mandal

Det tredje fartyget från Båtservice i Mandal var bara ett skrov när hon inköptes av R Ljungsvik & Co Ab i Göteborg den 6 november 1970. Priset var därefter, 85 000 kronor. Hon gavs pro forma namnet **Relax**.

Skrovet hämtades i Mandal med bogserbåt och kom fram till varvet på Hälsö den 22 september 1971 för utrustning. Sedan den var klar såldes hon den 5 december 1971 till Ab Hydroconsult i Uppsala där hon fick namnet **Kaskelot**.

Spin-off

Hydroconsult var ett spin-off företag från Uppsala universitet institutionen för fysisk geografi. Företaget grundades 1962 och är verksamt över hela världen. **Kaskelot** användes dock endast i hemmavattnen. Fartyget fick hemort i Göteborg och till skeppare anställdes Karl Hagsköld. Efter det att **Kaskelot** sålts var han verksam på Tjärnö Marinlaboratorium som skeppare på dess forskningsfartyg.

Fiskefartyg

I oktober 1991 var tiden som forskningsfartyg slut och fartyget såldes till fiskaren Sune Hagberg på Bohus-Björkö och ändrades till fiskefartyg med distriktsnummer GG 845. Namnet **Kaskelot** passade ju bra även i den nya verksamheten.

I augusti 2007 köpte Sune Hagberg ett annat fartyg, **Lisa Maria**, varefter **Kaskelot** omregistrerades till fritidsfartyg.

I april 2010 såldes hon till Stanisław Panek Transport Morski, Tczew i Polen. Därefter finns det inga uppgifter om fartyget.

Staden Tczew i Polen är belägen omkring 3 mil uppströms floden Wisła från mynningen och hette tidigare under tysk förvaltning Dirschau. Här var Gustaf II Adolf och krigade på 1620-talet men framgången för hans del uteblev.

***Astrid** av Enkhuizen i Engelska kanalen den 21 april 2011 fotograferad av Fotoflite.*

Den äventyrliga Astrid

John E. Persson

Det råder förbistring om när och var hon byggdes. Enligt Lloyds Register var det i the Hauge 1924, enligt svensk skeppslista i Vlaardingen 1924 och enligt Wikipedia i Scheveningen 1918. Det enda man är rörande enig om är att skeppsbyggaren hette Greg van Leeuwen.

Vid Hollands nordsjökust i närheten the Hauge, s´Gravenhage eller bara Haag, kärt barn har många namn, ligger Scheveningen. Vlaardingen däremot ligger i Rotterdams tassemarker förbundet med floden Maas av en smal kanal. Det är tveksamt om man kunde bygga ett så stort fartyg där; så låt oss lita på Lloyds uppgift.

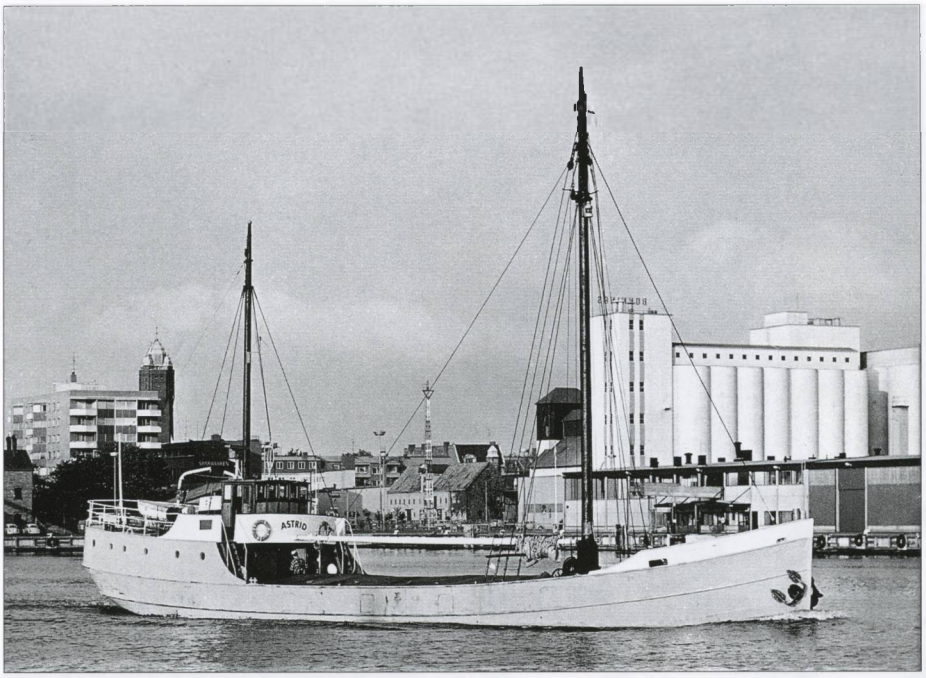
Årtalet då? Gunnar Ståhl skriver i sin bok om Skillinges skutor att bygget påbörjades 1918 men på grund av konjunkturerna efter första världskriget fanns ingen köpare. En sådan dök inte upp förrän 1921. Han bodde i Dortdrecht och hette Nicholas Müller. Och nybygget kunde levereras i januari 1924. Skutan döptes till **Wuta**, vilket är en förkortning för "Wacht uw tijd af". Som kanske kan översättas med "Bida din tid"?

Wuta hade ett 100 fot långt stålskrov och var försedd med en poop på 25 fot i vilken hela besättningen bodde. Hon var riggad som loggert, en holländsk lastdragare med trapetsformat segel, men försågs för säkerhets skull med en 2-cylindrig fyrtaktsdiesel tillverkad av Gasmotorenfabrik Deutz A/G i Köln.

I juli 1937 sålde Müller skutan till ett partrederi i Skillinge för 30 000 gulden. De döpte skutan till **Astrid**, ett fornnordiskt namn som lär betyda "gudaskön". Befälhavare och störste delägare med 27/128 blev styrmannen Frances Ellēry Frohm. Näst störst andel hade brodern Albert Edmund som ägde 25/128 och som mönstrade bäste-man. Bröderna var båda födda i New York, fast familjen flyttat tillbaks till Skillinge sedan Edmund fötts 1911.

Huvudredare för **Astrid** blev John Botvid Bengtsson som idkade både handels-, jordbruks- och kvarnrörelse i byn. Som om detta inte vore nog var han betrodd som ordförande såväl i byns kommunal- som fattigvårdsstyrelse och revisor i Sparbanken. Men han var försiktig med pengar och satsade bara 3/128 i skutan. Bröderna Frohm verkar haft svårt att få djärvare delägare i rederiet, 28 ortsbor vågade bara satsa 1/128 var. 1943 övertog Edmund befälhavarsysslan i **Astrid** och han skulle behålla den tills hon såldes. Efterhand löste han in åtskilliga andelar och 1963 ärvde han alla broderns. Till slut var han så gott som ensam ägare.

1957 ansågs den gamla Deutz-motorn ha tjänat ut. Den byttes mot två 6-cylindriga fyrtakts Penta-dieslar som, via en växel, var kopplade till propellern. Samtidigt riggades **Astrid** ner och bytte skepnad från



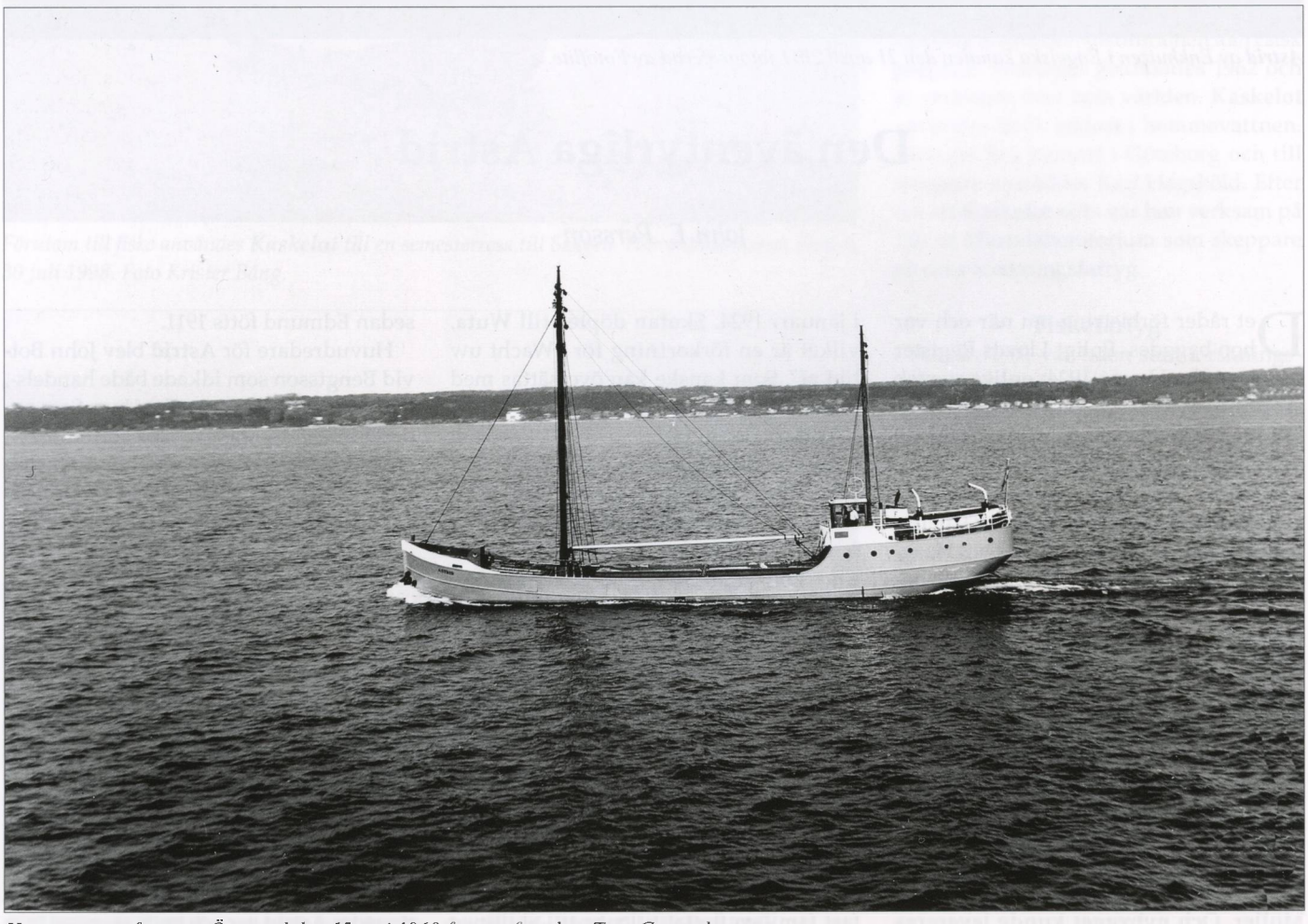
***Astrid** i sin krafts dagar, tvåmastad och med namnet på bryggvingen. Foto ur Örjan Kronvalls samling.*

motorseglare till motorfartyg. Tyvärr var den nya maskinen ett sorgebarn som ofta krånglade. 1964 hade ägarna tröttnat på eländet och **Astrid** fick nu en rekorderlig 3-cylindrig fyrtaktare från Jönköpings Motorfabrik.

Under sin skillingetid sysselsattes **Astrid**, som bara lastade knappt 200 ton, i kustfart mellan svenska och danska hamnar, mest med bulklaster av spannmål, raps, sockerbetor eller kalksten. Under andra världskriget gjorde hon ett antal resor till Gdynia, som då av ockupanterna döpts om till Gotenhafen, för att släpa kollaster till Sverige. En period på 1960-talet, då hennes skeppare blivit sjuk, låg hon upplagd i Skillinge. För att klara finanserna gjorde hon dagsturer med sportfiskare och sommartid bedrev krögaren på Kyhls restaurang kaférörelse i hennes lastrum.

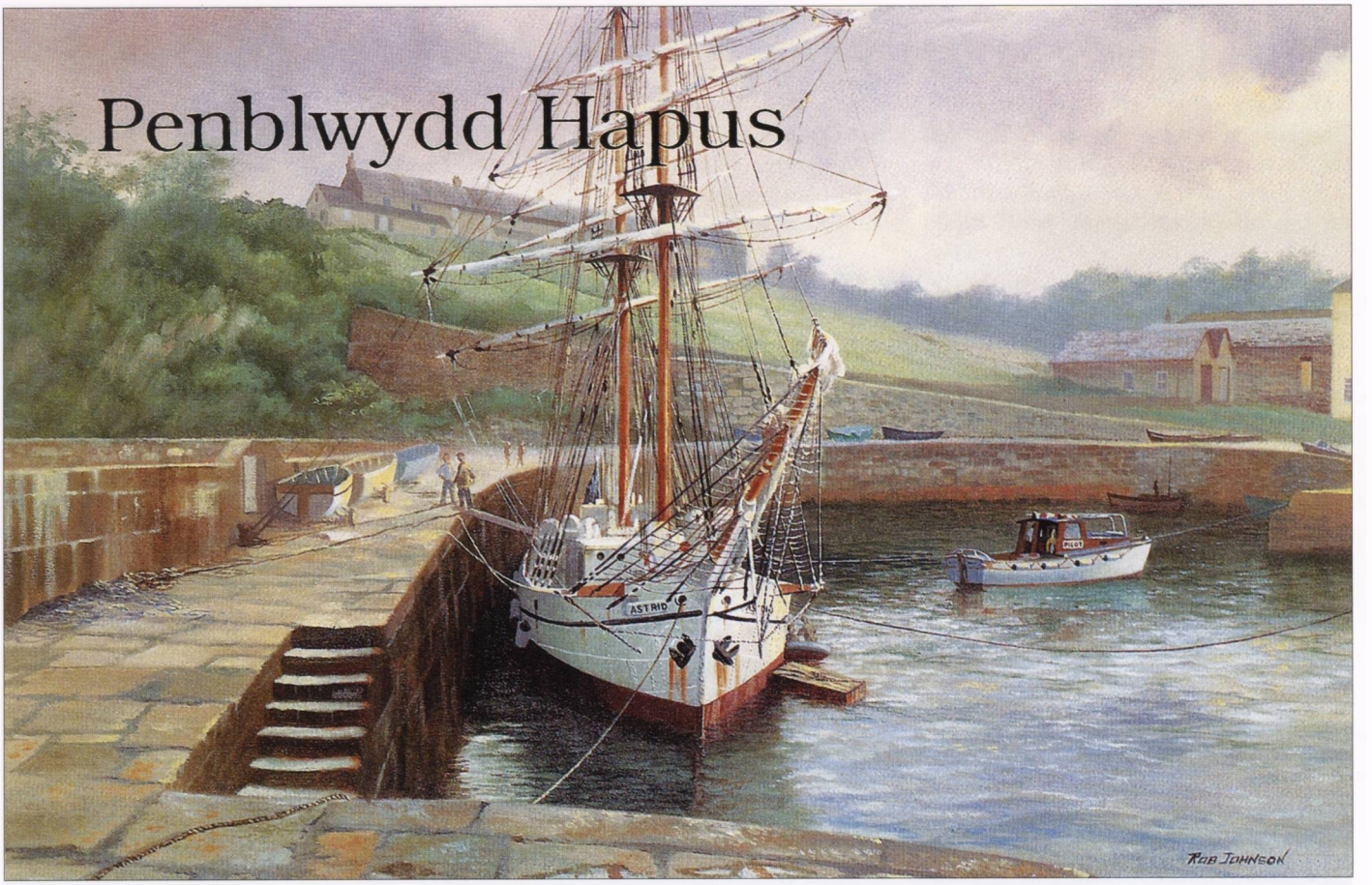
1976, då befälhavaren nått pensionsåldern, såldes **Astrid** till Tripoli i Libyen. De nya ägarna sysslade, enligt rykten, med skumraskaffärer. I skutan lastade de ett större parti hasch och styrde sedan mot en nordeuropeisk hamn. Den 13 juli 1977, då hon befann sig 16 nautiska mil från Dungeness fyr, hade brand utbrutit ombord. Tre man omkom vid branden medan två personer lyckades lämna fartyget och försvinna. Dessförinnan hade de lämpat haschlasten överbord. Den drev senare iland på holländska kusten.

Det utbrända fartyget bogserades till Newhaven där det såldes i november 1979. Här hittades hon av två pensionerade marinofficerare, Graham Neilson och John Amos, som räddade **Astrid** från skärbrännarna. De drömde om att skapa ett seglande skolfartyg för ungdomar av henne, och bildade "The Astrid Trust". Genom insamlingar och donationer kunde de finansiera en total ombyggnad av fartyget. Det tomma skrovet befriades från poopen akter och i stället inreddes lastrummet för besättning och elever. Dessutom byggdes



Här passerar fartyget Öresund den 15 maj 1960 fotograferad av Tore Granath.

Penblwydd Hapus



Astrid genom konstnären Rob Johnsons ögon liggande i en liten hamn i Cornwall 1982.

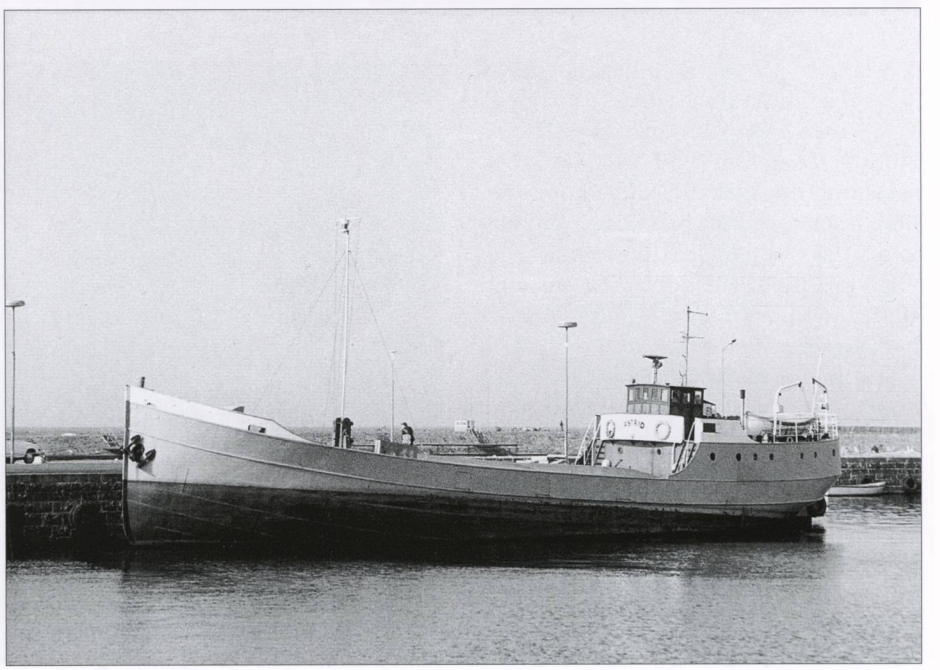
två däckshus, det aktra med karthytt och förråd. **Astrid**, som fick behålla namnet, riggades som brigg och visade sig bli överraskande välseglande. Hon deltog varje år i veteranfartygsseglingar och 1996 vann hon sin klass i "Tall Ships Race".

1998 köptes **Astrid** av det holländska paret Pieter och Ineke de Kam och byggdes om för lyxigare charterresor. Under däck fick man in tolv tvåmanshytter, fem duschrum och sex toaletter, förutom ett välutrustat kök. I förliga däckshuset inreddes matsal och en mysig bar. Samtidigt fick **Astrid** en Scania diesel på 280 kW. Hon kunde göra sin första resa med passagerare år 2000.

Onsdagen den 24 juli 2013 befann sig **Astrid**, under befäl av den nu 62-årige Pieter de Kam, utanför Cork på Irland. Hon deltog med 50 andra fartyg i en "seglingsparad" från Oysterhaven till Kinsale anordnad av Irish Sailing Association. Ombord på **Astrid** fanns, förutom 7 besättningsmedlemmar, 23 passagerare som kom från Irland, England, Belgien, Holland, Frankrike och Spanien. På förmiddagen fick hon motorhaveri och befälhavaren försökte segla briggen fri från kusten. Med pålandsvind misslyckades detta och **Astrid** grundstötte på den klippiga kusten. På samma plats som fyrmastbarken **Falls of Garry** sjönk 1911.

Fyra livräddningsbåtar från Cork och två helikoptrar anlände inom en halvtimma. **Astrid** började sjunka omkring klockan 12 och de ombord samlades på däck. Det blåste tio sekundmeter sydligt med en våghöjd på fyra meter. Trots detta lyckades man rädda samtliga ombord utan att någon skadades. Senare sjönk briggen helt och endast riggen syntes vid högvatten.

Sex veckor efter grundstötningen bärgades vraket av **Astrid** med hjälp av en pontonkran. Vraket lyftes på en läktare som bogserades in i Kinsales hamn. Vid inspektion kunde man konstatera att kölen och åtskilliga spant var knäckta. Dessutom har bordläggningsplåten, på grund av ålder, blivit utmattad och spröd. Det troliga är att **Astrid** aldrig kommer att segla igen.



*Avriggad i väntan på försäljning ligger **Astrid** i hemmahamnen Skillinge den 9 maj 1975. Foto Krister Bång.*

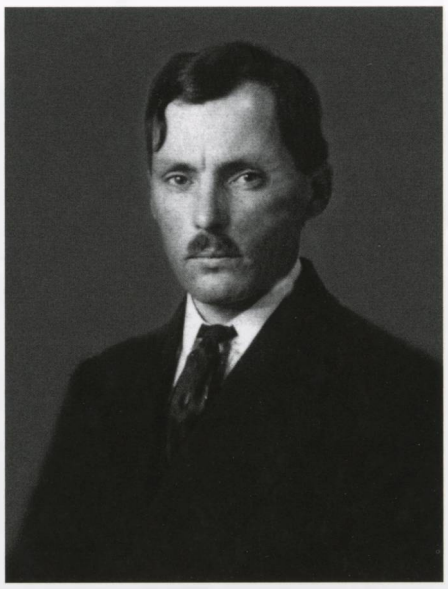
Kungshamns Slip och Mekaniska Verkstad vid Roparebacken den 23 juni 1966. Ytterst syns LL 948 ***Grassy*** *från Gravarne. Den engelska kuttern på slipen är* ***Mersey*** *från Fisketången. Foto Curt S. Ohlsson.*

Kungshamns Slip och Mekaniska Verkstad vid Roparebacken, Gravarne

Edmond Bäck

Rörelsen startades i februari 1925 av ingenjör Rudolf Thryselius (1889–1957) från Gravarne och elektrikern Hilding Bengtsson (1902–1991) från Hasselösund. I april 1931 lämnade Hilding Bengtsson företaget och Rudolf Thryselius blev ensam ägare till firman. Läget var väl inte alltid det bästa om man skulle komma dit utan båt eftersom det bara fanns en liten stig över bergknallen. Väg kom inte förrän på 1950-talet, men å andra sidan var de flesta båtburna.

Vid samtal med John Thryselius sommaren 1991 berättade denne följande: Firman har genom åren gjort åtskilliga motorinsättningar och det i stor skala speciellt för Skandia-Verken och dess råoljemotorer. Under storhetstiden sysselsattes ända in på 1960-talet 23 man som mest. Sliptagningar och övriga reparationer på fiske- och fraktfartyg har genomförts och genomförs fortfarande.

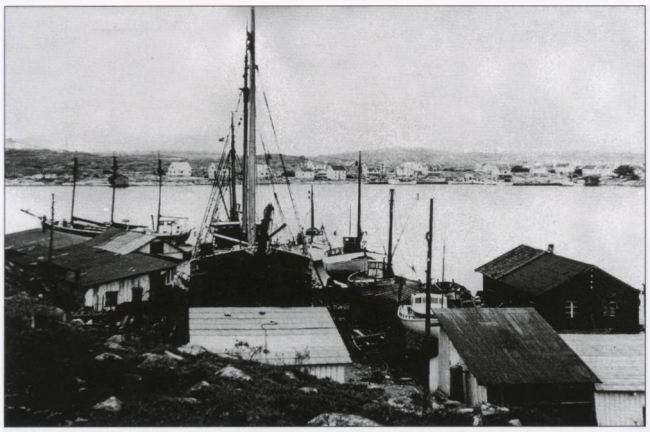


Rudolf Thryselius var en av de två grundarna till Kungshamns Slip och Mekaniska Verkstad. Foto från Edmond Bäck.

Numera har man endast en slip i motsats till förr, då det fanns två.

Vi hade ett gott namn om oss att kunna sätta in vinschar på fiskebåtar och det blev åtskilliga som försågs med dessa. De var av egen konstruktion. Dessutom konstruerades däcksmaskiner som bland annat på 1950-talet gick till Ryssland. Vi utförde även allehanda svarv- och svetsarbeten samt övriga reparationer. Vi hade också gjuteri. Vi gjorde bland annat propellrar till fiskebåtar och stativ till däcksmaskiner: Gjuteriet fanns kvar i firman ända fram till 1982.

Dessutom gjorde vi 5–6 motorer under 1930-talet. De var på 5 hk. En ägdes bland annat av Abba, som de hade i en julle och körde i en 8–10 års tid mellan Abba och Rösholmen. Än idag finns det nya delar till en motor på firman! Alla delarna ligger nedpackade, med frislagsregulator, vevaxlar, kannor, cylindrar och allt som



Kungshamns Slip och Mekaniska Verkstad 1940–1941. Foto genom Edmond Bäck.

hör till en motor. Hans Oskar Hasslöf har dessa nu.

Firman startades bland annat av Johns far Rudolf Thryselius och när denne dog 1957 övertogs firman av John och hans svåger Tage Jansson. Vi hade firman till årsskiftet 1981–1982, då den övertogs av Hans Oskar Hasslöf, och som fortfarande driver den i sin ägo (1991). Lilla slipen användes till och med 1986, och den skrotades 1988. John Thryselius berättar vidare, att han fortfarande arbetar kvar i firman. På senare år har 3–5 man sysselsatts. De äldre kontorsbyggnaderna med mera revs och en ombyggnad skedde under åren 1991–1992, då en marina skapades under Hans Oskar Hasslöfs ledning. Marinan är enligt Hans Oskar Hasslöf nedlagd 2007, via telefon med denne den 30 november 2009.

John berättar att man, när det begav sig, kunde ha ända upp till tre fiskebåtar på varje slip! Numera är det betydligt mindre. Verkstadsrörelsen har avtagit betydligt. Nedgången började märkas redan på 1970-talet.

Karl-Erik Johansson i Hasselösund berättade 1991 att Rudolf Thryselius tillverkade en del motorer under 1930-talet. De var på 5 hk och två av dem blev hemmahörande i Hasselösund. Det var nog 1934 om jag inte missminner mig. En hade Hilmer Mattsson och den andre ägdes av Anders Olsson.

En gång ilsknade Anders Olsson till, när motorn stannade, och han fick ro iland. "Nu skall Thryselius få tillbaka motorn!" Men dagen därefter kom Paul Berndtsson från Roparebacken med båt och motor i reparerat skick. Så var allt bra igen.

Karl-Erik Johansson berättade att Thryselius hade ett mycket gott namn om sig när det gällde vinschar och var och varannan fiskebåt installerade vinschar på Roparebackens verkstad, däribland finns det en sådan ombord på **Asta**.

Karl-Erik Johansson berättade en liten anekdot som här framförs. En gammal gubbe i Hasselösund, Niklas hette han, var född i Fykan och omkring 80 år gammal. Han hade alltid för sig att hummertinorna varje gång måste sättas ute vid Soteskär, för att ge bra fångst!

Många tyckte, och däribland en gumma vid bryggan, att det var allt en dryg sträcka att segla och ro och dessutom tungt, för en fiskare i den åldern. Hon föreslog Niklas att installera en tändkulemotor i jullen för att underlätta arbetet! Men så ångrade gumman sig plötsligt, när hon kom att tänka på att hon hade kanske lurat gubben, som nog var väl gammal för att klara av motorgörat. Hon sade då: "Nej förresten, han är nog för gammal." "Ja, det har du rätt i, sade Niklas, jullen är nog för gammal!" Slagfärdig var Niklas och humor hade han!

Arne Hedlund i Hovenäset, som tidvis arbetade hos Rudolf Thryselius, när

Tre sliphalade fiskebåtar och kuttern ***Mersey*** *från Fisketången vid Kungshamns Slip och Mekaniska Verkstad den 23 juni 1966. Den mellersta fiskebåten är SD 34* ***Örnen*** *av Hamburgsund. Foto Curt S. Ohlsson.*

arbetsbrist uppstod i den egna firman, berättade att man på 1930-talet alltid hjälpte varandra i branschen, med både arbetskraft och reservdelar.

På min fråga till John Thryselius om han hade samarbete med andra firmor i grannskapet, så berättade han att ett visst samarbete förekom med Hasselösund Mekaniska. "Verkstaden" hade bildats 1946 av Göte Tollesson och som vid årsskiftet 1954–1955 sålt den till sin bror Tolle Tollesson och Anders Almqvist. Ägarförhållandena i denna firma har sedan ändrat sig från och till och ägs numera (1991) av Jens Niklasson och Herder Hasslöf.

År 1982 sålde John Thryselius varvsrörelsen till Hans-Oskar Hasslöf, som drev denna vidare. John Thryselius arbetade sedan kvar i företaget till sin pension 1991. Hasslöf lade ned sliprörelsen 1992 och lät sedan bygga bodar avsedda för industriändamål på delar av varvsområdet och uppförde också en större byggnad för pub- och restaurangrörelse. Denna öppnades under namnet Moby Dick. Hasslöf bildade bolaget Roparebacken Fastigheter Ab vilket var ägare av byggnaderna och markområdet. Hasslöf sålde sedan bodarna som fristående fastigheter till enskilda ägare och Roparebacken Fastigheter Ab med den större byggnaden övertogs senare av Roger Gillholm i Kungälv. Därefter hyrdes restaurangfastigheten av Västkustfamiljen. Den senare var ett behandlingshem för kriminella och/eller missbrukare. Efter att Västkustfamiljen lades ned 2010 har lokalerna stått oanvända

Roparebacken och slipen 10 år senare. Fiskebåten till höger är LL 321 ***Sandvik*** *från Smögen. Foto Curt S. Ohlsson i juni 1976.*

Ett stort tack riktas till John Thryselius, Hans Oskar Hasslöf och Anita på kontoret!

Fotnot: Artikeln har tidigare varit publicerad i Lysekils-Posten den 26 februari 2010

Vi drar i Österled av Roy Andersson

Boken skildrar sjömanslivet under 1950-talet, både ombord och iland. Den som seglade till sjöss på den tiden fick uppleva många unika och ibland bisarra händelser som här skildras med humorn som viktigaste ingrediens. De flesta av dessa händelser är självupplevda av författaren själv, men en del är också unika historier som andra har upplevt och berättat, men som här presenteras som självupplevda för att berättelsen skall bli mera levande.

Dina sjömansberättelser var mycket roliga att läsa, det var länge sedan jag läste något så roligt och för att jag också varit till sjöss, de var så på pricken igenkännande. Valet av fartyg med bommar och luckor med riktiga presenningar kan inte vara bättre som omslag. Jag tror det speglar tiden för dina mycket roliga historier väl. De påminner om de historier jag brukar höra från min far som var lots och som kunde många skrönor och historier från världens hav. Det är synd att åren går så fort, det är nog inte så många kvar som kommer ihåg den här tiden, jag missade den precis och de som var något äldre än jag kom från just dessa båtar. I och med att jag kan identifiera mig med språkbruket och miljön blir dessa historier så fantastiskt roliga.
Goda Sjömanshälsningar från Nils Wigsten, sjökapten.

Tack för många goda skratt, det har varit mycket roligt att läsa boken.
Göran Furedal, sjöingenjör.

Tack för en oerhört rolig berättelse. Det var som att vrida klockan tillbaka 40 år då jag själv seglade på östern. Indonesisk kustfart med Kungsbackas M/T Palma, efter nio månader ombord var det "rött i avräkningen" d.v.s. jag hade tagit ut lite mer än jag tjänat. Jag önskar att jag själv hade fört någon form av dagbok om alla dråpliga händelser som inträffade.
Anders Ericson, 2:e maskinist M/S Stena Nautica.

Se även recensioner i Båtologen nr 4, 2013.

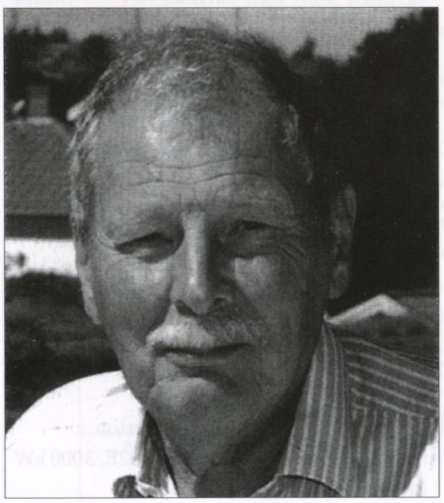
Pris 200:-/st inkl. porto inom Sverige. Boken kan beställas på följande e-postadress: roy.andersson@mailbox.calypso.net

Tankern Rolands namnbyte

Terje W. Fredh

*LPG m/t **Roland** vid leveransen från Howaldtswerke-Deutsche Werft AG i Kiel (NB 1191). Arkivfoto Bertil Söderberg.*

Bohus-Malmön (fd Malmön, fd Olofsholm) är mest känd för sina stenhuggare. Bland skutor och småfraktare var Malmön ofta första lastageplatsen när man startade vårseglationen. De som arbetade på havet var för det mesta fiskare, men på 1950-talet fanns även några fraktbåtar på Bohus-Malmön, tex **Veronica**, en fd ahlmarkare. En del mönstrade på större fartyg. En av dessa var Kjell Andersson som sedan många år bor i Australien. På somrarna återvänder han hem till sin ö i Bohuslän.



*Kjell Andersson var förste maskinist ombord i LPG m/t **Roland**. Foto Terje W. Fredh.*

Han började sjölivet på pappans skuta **Bromö** ex **Storfursten** och fortsatte som maskinelev på **WR Lundgren**. Han läste till sjöingenjör och berättade om en udda resa då båten skiftade namn men detta anmäldes aldrig till svenska myndigheter.

Händelsen

Något år var han 1:e maskinist i Broströms LPG tanker **Roland** som chartrats av norska Mundogas. Befälhavaren på den resan hette Emil Backman. Tankern gick med ammoniak, buten och propan. En resa kom order att **Roland** skulle gå till Persiska Viken och lasta ammoniak. Ombord visste alla att sådana laster inte fanns där. När **Roland** var på väg dit, tog rederiet bort båtens positioner i *Svensk Sjöfarts Tidning*, *Göteborgs-Posten* och *Göteborgs Handels och Sjöfartstidning*.

När vi kom till Viken fanns det några tankers med just ammoniak. När vi lastat var destinationen Lourenco Marquez i Mozambique. Efter ett par dygn kom order från befraktaren Mundogas att namnet **Roland** och hemmahamnen Göteborg, skulle målas över i stäven och aktern och ersättas av **Lady Bird**. Vi frågade oss varför men fick inga svar. Till sist fick vi veta att lasten och dess mottagare stoppats av FN som då hade en blockad av varor till Mozambique, Lourenco Marquez där vi skulle lossa. Vi irrade runt till en rad länder och målade till slut åter dit namn och hemort. Efter flera månader blev vi av med lasten i Middlesbrough.

Kjell kom att segla med bl a **Brosea**, **Pacific Ocean**, **Andros** och **Milos**. År 1972 gick han iland i Australien där han startade en egen maskinfirma. Bland annat byggde hans firma kylcontainers för Klinge, Thermo King, Finsam, York, Mitsubishi och Daikin. Han blev ombud för Rolls-Royce och Kamewa och reste runt i Fjärran Östern. Kjell arbetade också som sakkunnig i rättegångar som avsåg kylda varor.

Många udda båtar har jag farit i, säger Kjell men namnbytet på Roland var det märkligaste.

På en båt norr om Svalbard

Mikael Jönsson

På en båt norr om Svalbard, hur hände det egentligen? Jag är biolog och hade precis fått ett nytt jobb som forskare på Lunds universitet. Jag började i november och skulle arbeta med små fiskyngels syn. Jag hade i princip varit där i en månad när min chef kommer och i förbifarten säger att han blivit inbjuden att åka till Svalbard och undersöka synen hos två torskfiskar som finns runt Svalbard. Det var polartorsken (*Boreogadus saida*) som finns i hela Norra ishavet och vår vanliga Atlanttorsk (*Gadus morhua*) som genom uppvärmningen av havet nu också fanns runt Svalbard. Tyvärr hade han inte tid att åka just då. Turen var planerad till mitten på januari, och så här i efterhand förstår jag att han inte var helt övertygad om att det skulle bli en angenäm utflykt. Jag antog att det var ett skämt, jag hade ju precis börjat, men jag insåg lite undermedvetet att det kanske var allvar, så en vecka senare var jag tvungen att fråga: och givetvis var det skarpt läge. Forskningsfartyget skulle lämna Tromsø i Nordnorge den 7 januari och jag skulle hoppa på båten på Svalbard den 9:e efter någon dag på laboratoriet i Longyearbyen, den största orten på Svalbard. Där skulle jag också få tillfälle att träffa min samarbetspartner i projektet och diskutera igenom provtagningen.

Mina första tankar var att jag inte hade varit på en båt på många år, om man inte räknar roddbåtar och kanoter på sjöar. Dessutom blev jag alltid sjösjuk på stora färjor som barn, men det här skulle bli annorlunda och intressant! Nästa tanke var att det nog var värt det, för man kan ju se isbjörn på Svalbard, så det var bäst att packa kameran direkt så jag inte skulle glömma den. Med facit i hand kan jag konstatera att jag lika väl kunde ha lämnat kameran hemma, eftersom jag inte fick se någon isbjörn, eller andra djur för den delen, förutom fiskarna som jag skulle ta prover från.

Flygresan till Svalbard

Efter några veckors förberedelse när det gällde utrustning och samordning, då allt jag behövde antingen fanns i min packning eller på plats i Longyearbyen, så var det dags att åka till Kastrup för att flyga till Longyearbyen, med ett antal mellanlandningar. Allt gick enligt planen men landningen på Svalbard var något av det värsta jag varit med om, och då hade jag ju ännu inte varit ombord på båten. Dagen innan kunde inte flyget från Tromsø landa för landningsbanorna på Svalbard var igenisade. Det planet lämnade istället Tromsø 20 minuter innan vårt, och precis innan landningen fick vi reda på att det planet hade klarat att landa eftersom landningsbanorna var "sandade": och det kändes tryggt! När vi kom tillräckligt nära marken såg vi att det i princip var snöstorm och planet gick in väldigt snett på grund av vinden. Då önskade jag bara att de skulle sätta ner planet så fort som möjligt medan jag krampaktigt höll mig fast i armstöden på stolarna, hur nu det skulle hjälpa. Tyvärr kändes det inte bättre av att vara på marken då det upprepade gånger kändes som om planets hjul låste sig, och det började glida i sidled för att någon sekund senare räta upp sig igen. När planet äntligen stod stilla och jag tittade ut insåg jag hur långt norrut jag faktiskt var och att en av mina barndomsdrömmar nu gått i uppfyllelse.

Forskningsfartyget Helmer Hanssen

Fartyget som jag skulle följa med var forskningsfartyget **Helmer Hanssen** som idag ägs av Tromsø universitet och sköts

Akterdäcket under en provtagning inne i en av fjordarna. De två stora vajertrummorna till trålen syns på vardera sidan om tråldäck och längst akterut hänger de två stora trålborden.

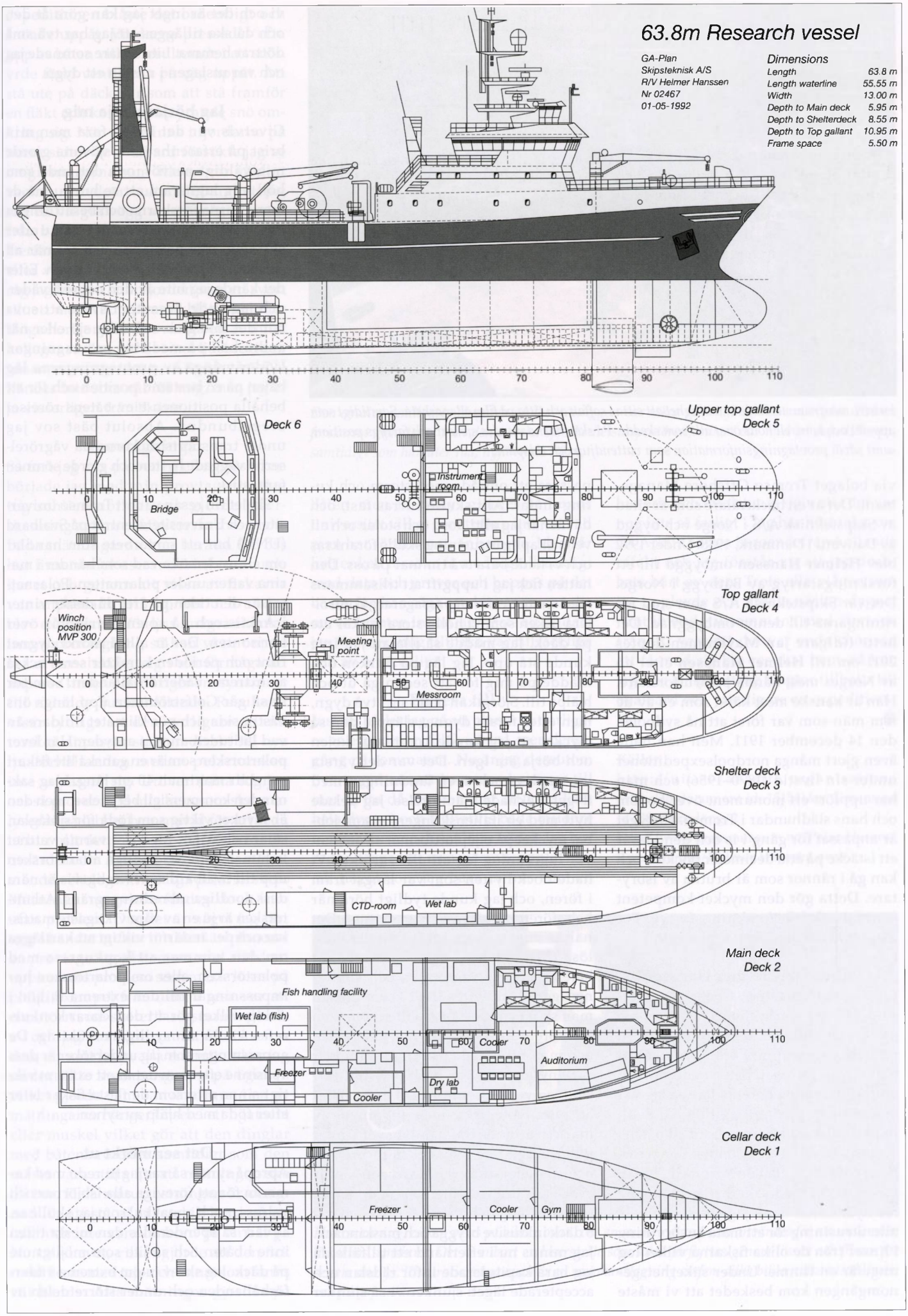
Undersökningsfartyget **Helmer Hanssen** ägs av Tromsö universitet. Tromsö Offshore står för bemanningen. Fartyget utnyttjas främst av Tromsö universitet, Institutet för marin forskning i Bergen samt Universitetscentret på Svalbard.

Användningsområdet är inom fiskeri, marinbiologi, geologi och oceanografi. Fartygets utrustning, som vinschar och provtagningsutrustning är anpassad för att kunna genomföra olika undersökningar inom dessa områden.

Helmer Hanssen är givetvis utrustad med olika ekolod och fiskluppar. Givarna/mot tagarna finns på ett centerbord som kan sänkas ner 3,5 meter under kölen.

Speciella utrymmen finns i form av datorcentral, hörsalar och till och med ett gym. Det finns 21 hytter ombord med plats för totalt 40 personer. Besättningen är på 11 man; befälhavare, styrman, maskinchef, maskinist, steward och fem man på däck.

Klass	DnV Ice 1A
Längd loa	63, 80 m
Bredd	13,00 m
Djup (shelterdäck)	8,55 m
Brutto	2052 registerton
Motor	Wärtsilä 8R32E, 3000 kW
Marschfart	12,5 knop
Maxfart	16 knop


63.8m Research vessel
GA-Plan
Skipsteknisk A/S
R/V Helmer Hanssen
Nr 02467
01-05-1992
Dimensions
Length 63.8 m
Length waterline 55.55 m
Width 13.00 m
Depth to Main deck 5.95 m
Depth to Shelterdeck 8.55 m
Depth to Top gallant 10.95 m
Frame space 5.50 m
Deck 6
Bridge
Upper top gallant
Deck 5
Instrument room
Top gallant
Deck 4
Winch position MVP 300
Meeting point
Messroom
Shelter deck
Deck 3
CTD-room
Wet lab
Main deck
Deck 2
Fish handling facility
Wet lab (fish)
Freezer
Cooler
Dry lab
Cooler
Auditorium
Cellar deck
Deck 1
Freezer
Cooler
Gym

I instrumentrummet hade vi möjlighet att sitta i soffan och titta på film eller arbeta. Samtidigt som uppsikt och kontroll hölls över allt som skedde. På skärmarna visades sjökort och fartygs position, samt såväl provtagningsinformation som vattendjup och tidsplan.

via bolaget Tromsø Offshore Management. Det är en häcktrålare som är ritad av Skipsteknisk A/S i Norge och byggd av Danyard i Danmark, 1988. Under 1992 blev **Helmer Hanssen** ombyggd till ett forskningsfartyg av Båtbygg i Norge. Det var Skipsteknisk A/S som stod för ritningarna till denna ombyggnad. Det hette tidigare **Jan Mayen** men döptes 2011 om till **Helmer Hanssen** efter en av Norges mest kända polarutforskare. Han är kanske mest känd som en av de fem män som var först att nå sydpolen den 14 december 1911. Men han hade även gjort många nordpolsexpeditioner under sin livstid (1870–1956) och man har uppfört ett monument över honom och hans slädhundar i Tromsø. Fartyget är anpassat för gång i is och den klarar ett istäcke på åtta decimeter tjocklek och kan gå i rännor som är brutna av isbrytare. Detta gör den mycket kompetent som ett arktiskt forskningsfartyg. För mer tekniska detaljer (se faktaruta!)

Ombord på Helmer Hanssen

Efter en del laboratoriearbete på universitetet i Longyearbyen och några möten så var det äntligen dags att gå ombord på båten som anlänt från Tromsø ett halvt dygn försenat. Båten hade stött på en rejäl storm på Barents hav så jag var synnerligen glad att jag flög till Svalbard istället för att gå ombord på båten i Tromsø. Efter det att vi lämnat Longyearbyen blev dock glädjen kortvarig. Innan första mötet med säkerhetsgenomgång för nyanlända hann jag sätta upp hela min utrustning för att mäta ljusbrytning i linser från de olika fiskarna vilket tog ungefär en timme. Under säkerhetsgenomgången kom beskedet att vi måste passera ett område med storm och kulingvindar. Allt skulle surras fast, och då menar jag allt! Bord och stolar och all vetenskaplig utrustning skulle förankras och vi hade bara två timmar på oss. Den natten fick jag i uppgift att tillsammans med en mer erfaren passagerare kontrollera fisken som vi höll i stora tankar ute på däck. Jag mådde så illa att jag inte kunde stå upp. Jag låg på durken och klädde på mig för att sedan gå ut och hjälpa till. Sjösjukan höll i sig i två dygn, men efter första dygnet släppte den så mycket att jag kunde komma ur kojen och börja äta igen. Det var det värsta jag upplevt och även landningen med flyget bleknade i jämförelse. Jag delade hytt med en italiensk ingenjör som jobbat mycket på oljeplattformar så om han var lugn antog jag att allt var okej. Vi hade dock hytten som var längst fram i fören, och jag kunde tydligt höra när hela fören på båten var ur vattnet. Det hände ungefär samtidigt som det viktlösa tillståndet infinner sig precis när båten passerar vågtoppen och vänder ner igen. Man lyftes lite i kojen medan man spänt väntade på smällen som kom när fören dunsade rakt ner i vågdalen och man funderade på hur långt under vattenytan man var. Helt plötsligt förstod jag varför det i princip är omöjligt att hitta biologiska undersökningar av marina miljöer i Norra ishavet under polarnatten. Jag blev också förundrad och imponerad av vad fartygen klarar av. Det är ju ingen liten båt utan den är 64 meter lång och 15 meter bred och har 6 däck inklusive brygga och maskindäck. Jag minns nu i efterhand ett tillfälle då jag bara kapitulerade inför rädslan och accepterade läget: sjunker vi så sjunker vi och det är inget jag kan göra åt det, och då ska tilläggas att jag har två små döttrar hemma. Lite senare somnade jag och var utslagen i nästan ett dygn.

Jag börjar vänja mig

Givetvis var det ingen fara men min brist på erfarenhet och sjövana gjorde mig väldigt nervös, och det enda som höll mig lugn vara att se hur lugna de mer erfarna forskarna och besättningen var. Lika jobbigt som det var under stormen, lika befriande var det när all sjösjuka släppte helt efter två dygn. Efter det kände jag inte av den oavsett väder, och jag hade dessutom svårt att sova när det inte gick ordentlig sjö eller när andra höll på med sina provtagningar. Under många av provtagningarna låg båten på en bestämd position och för att behålla positionen blev båtens rörelser oregelbundna. Absolut bäst sov jag under transportsträckorna då vågrörelserna vaggade hytten och gjorde sömnen fantastisk.

Skälet till resan var att Tromsø universitet och Universitetscentret på Svalbard (UNIS) har ett samarbete som handlar om att undersöka vad som händer i marina vatten under polarnatten. Polarnatten är den tiden på året då det är vinter i Arktis och då solen aldrig går över horisonten. Det är alltså mörkt dygnet runt och perioden karakteriseras också av extrema väderförhållanden. Som tur är så går Golfströmmen upp längs öns västra sida och gör klimatet mildare än vad latituden annars antyder. Här lever polartorsken som är en ganska lite fiskart som blir maximalt 40 cm lång. Idag saknar den kommersiell betydelse, men den är mycket viktig som föda för sjöfåglar, sälar och valar. Med det varma vattnet kommer den mer sydliga atlanttorsken upp till Svalbard som vanligtvis är nära dess nordliga utbredningsgräns. Atlanttorsken är ju en av våra viktigaste matfiskar och det är därför viktigt att kartlägga om den kommer att konkurrera med polartorsken, eller om polartorsken har anpassningar till den extrema miljön i Arktis vilket gör att den klarar konkurrensen från sin sydligare släkting. De anpassningar som jag undersöker är dess synsinne eftersom det är ett extremt viktigt sinne eftersom de flesta fiskar letar efter föda med hjälp av synen.

Det ser mörkt ut

Apropå synen så var jag ju redo med kameran för att föreviga alla isbjörnar och valrossar och annat kul som jag skulle se. Tyvärr så spenderades den mesta tiden inne i båten och så lite som möjligt ute på däck. Jag skrev ju om extrema väderförhållanden och under större delen av

expeditionen blåste det ordentligt och snöade uppåt. Vindarna pressades ofta upp av båten vilket resulterade i att snön yrde förbi ventilerna på väg uppåt. Att stå ute på däck var som att stå framför en fläkt och konstant ha yrande snö omkring sig. När vi låg inne i fjordarna på norra sidan av Svalbard försökte jag se omgivningarna som alla sa var väldigt vackra, men det resulterade bara i att jag såg en vit-grå vägg av snö några meter från båten i alla riktningar. När vi på återfärden hade en klar kväll, eller dag eller vad det nu var för tid på dygnet, såg jag bergen runt fjorden som en svart siluett mot ett djupt mörkblått skimmer längs horisonten. Det var då en av mina kolleger sa, "nu går det mot ljusare tider, innan man vet ordet av så är det vår". Det kändes inte som vår för mig, men jag är ju visserligen från Skåne...

Den absolut vanligaste fångsten under trålningen var räkor som infångades i mängder. Två av forskarna diskuterar med den norska sjösäkerhetsinspektören, vilken var med på expeditionen, samtidigt som han äter råa, nyfångade räkor.

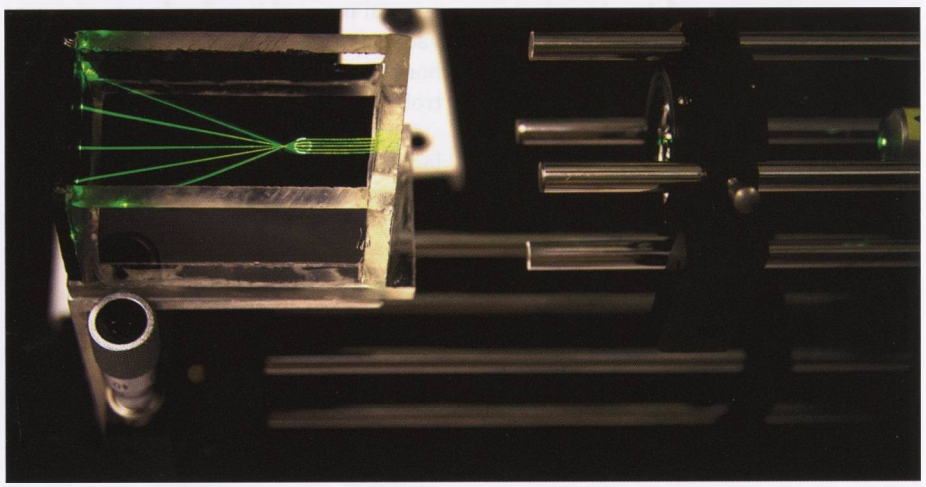
Provtagningar

Så fort jag var på benen efter sjösjukan började jag med min provtagning. Jag tog schlierenbilder och gjorde laserskanning av linser från torskarnas ögon. Båda mätningarna kan berätta för oss hur linserna fokuserar det inkommande ljuset och genom att vissa av fiskarna var anpassade till mörker och andra blev exponerade för ljus i några timmar innan provtagning så kan vi se om de två arterna skiljer sig i sin förmåga att anpassa linsen och därigenom synsinnet till rådande ljusförhållande. Resultatet visar tydligt att den sydligare atlanttorsken anpassar sin syn direkt till nya ljusförhållanden medan polartorsken inte anpassar sig. Utöver detta tog jag också prover med mig hem som ska analyseras på labbet hemmavid för att reda ut hur allt detta hänger ihop och för att utvärdera om Atlanttorsken utgör ett hot mot den ekologiskt viktiga polartorsken. Mätningarna genomfördes dock inte utan problem. Om det är något jag lärt mig så är det att hur bra man än planerar en provtagning så kommer det alltid att uppkomma problem som måste lösas på plats. Exempel från denna resa var att elmotorn som sköter laserscanningen la av och jag var tvungen att försöka fixa den; en natt hade alla Atlanttorskar jag undersökte svampangrepp på ögonen vilket gjorde dem oanvändbara; i en av mätningarna hänger linsen i ett ligament eller muskel vilket gör att den dinglar med båtens rörelser samtidigt som den måste vara stilla för att mätningen ska bli bra. Hela mätutrustningen är designad för att stå på ett stabilt bord på ett labb och inte vara ombord på en båt på Norra ishavet, vilket gjorde att den fick modifieras med tejp och annat som fanns till hands. Alla mätningar gjordes på båten, men all analys gjordes på Lunds universitet vilket gör att man inte vet vad man har förrän man är hemma. Man får helt enkelt försöka få med sig tillräckligt med data och prover och hoppas på det bästa. Jag kan säga att det var en ganska nervös väntan innan jag visste att de data jag fått med mig tillbaka var tillräckliga och av bra kvalitet.

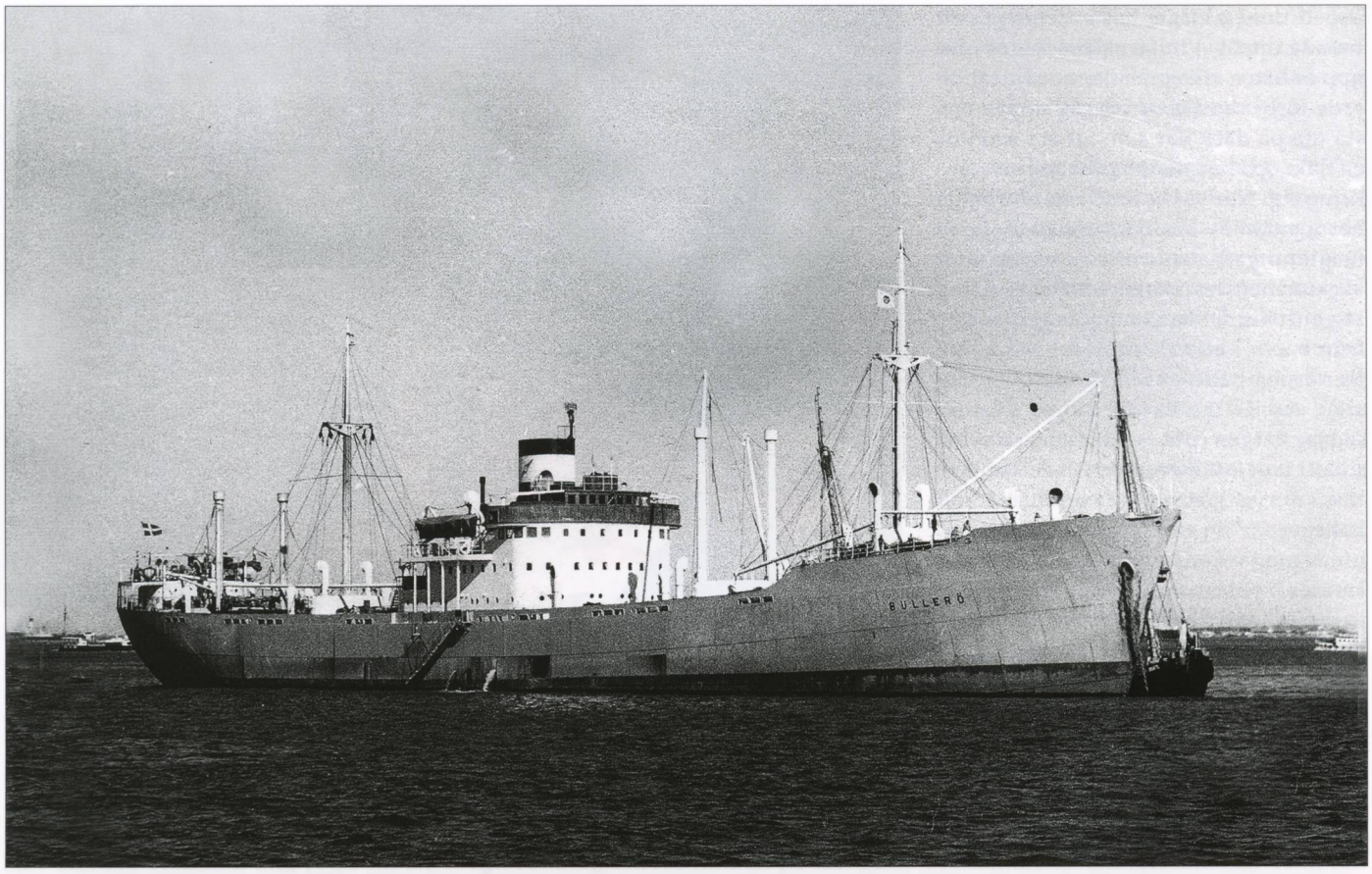
En resa till

Just nu håller jag på att planera ytterligare en expedition till Svalbard, men denna gång på sommaren. Nu är jag dessutom övertygad om att kameran kommer till mer nytta då det kommer att vara ljust hela dygnet och troligtvis både mildare temperaturer och snällare väder. Jag har redan förpassat min sjösjukeupplevelse till något som jag bara minns som en historia och intalat mig själv att "det var nog inte så farligt". Jag har hört talas om att Arktis har en beroendeframkallande effekt och jag förstår nu att jag drabbats hårt av den. Trots alla plågor som jag upplevde och arbete nästan dygnet runt ibland, tillsammans med stressen från att veta att det var enda chansen att få med sig bra resultat hem, så kan jag inte hjälpa att jag längtar tillbaka till Svalbard och ytterligare en expedition.

Källor:
http://uit.no/ansatte/organisation/artikel?p document id=151541&p dimension id=88172&p lang=2
http://www.frammuseum.no/Polar-Heroes/Crew-Heroes/Helmer Hanssen.aspx



Laserscanning, vilken visas på bilden ovan, var en av metoderna som användes för att undersöka fiskarnas synsinne. Det är enbart en laserstråle som sakta förflyttas genom linsen och filmas för senare analys. Illustrationerna ovan är en sammanslagning av fem olika bilder vilka visar linsen och fokuspunkten



***Bullerö** var byggd redan 1939 som **Hemland** för Ångfartygs Ab Tirfing och köptes av Rexbolaget 1950. Ur Donald MacFies negativsamling.*

Några människor jag mött i mitt arbete

Olle Gustafsson

Motorman Nilsson

Man träffar många olika slags människor när man seglar till sjöss. Man kommer också sina skeppskamrater närmare när man både arbetar och bor nära varandra.

En äldre man minns jag ganska väl trots att vi aldrig seglade tillsammans särskilt många månader.

Mannen hette Nilsson, förnamnet vet jag inte ens om jag visste på den tiden. Jag var sedan ungefär ett halvår tredje maskinist i Rexbolagets malmtanker Lindö, min första båt som maskinist, när Nilsson mönstrade på sommaren 1959. Han var en äldre man, född på 1890-talet, stor och kraftig och nästan flintskallig. Han talade inte någon utpräglad dialekt, men det gjorde sällan äldre sjömän. Den hade slipats bort under åren tillsammans med skeppskamrater från hela landet och från många andra länder också för den delen.

Nilsson var nog ganska ny som motorman. Han hade seglat eldare under många år, men vid denna tid var det inte så lätt att få ett sådant jobb när ångbåtarna försvann ur svenska handelsflottan i rask takt. Att skolas om till motorman när man är i 60-årsåldern är inte så lätt och Nilsson lyckades väl inte heller så bra med det.

Jag minns inte så mycket om hur arbetet gick för honom på Lindö. Han gick dagman och jag gick ju vakt och hade en ung motorman på min vakt. En sak minns jag emellertid. Vi skulle ha pannrengöring och jag sa till honom att krypa ner genom manluckan på panntoppen. "Kryper jag ner där kommer jag aldrig upp genom det hålet igen" sa gubben. Nilsson hade en rejäl mage så jag vågade inte tänka på vad som skulle hända om vi inte fick upp honom, så jag satte honom på ett annat och troligen bekvämare jobb.

Förste maskinisten blev arg när jag talade om detta.

"Det är klart att vi hade kunnat dra upp honom. Han är ju bara lat" sa han och tyckte jag hade varit mesig, men det är inte så lätt alla gånger att som ung och oerfaren maskinist basa en gubbe, äldre än min far.

Tyvärr så skötte Nilsson sig inte så bra, så efter någon månad fick han sparken. Jag minns fortfarande mycket väl när han skulle mönstra av på Helsingborgs redd. Vi var på sydgående, han var ordentligt full så med båsen som övervakare packade en styrman hans fåtaliga ägodelar i en gammal och sliten resväska. Han låg back på lönen så för att bokföringen skulle gå ihop fick man sätta upp några timmars övertid och det resulterade i att han mönstrade av med ungefär en tia i avmönstring. Andre styrman slog en tamp om midjan på honom när han skulle klättra ner för lotslejdaren, ilsken och förbannad över denna, i hans ögon nesliga behandlingen var han också. Jag undrar än i dag vad han gjorde när han stod på kajen i Helsingborg en sommarsöndag med en väska med smutskläder och tio kronor. Man kom inte särskilt långt på en tia ens på den tiden.

Året efter vikarierade jag som maskinist i samma bolags Bullerö. Jag mönstrade i Luleå där vi lastade malmslig för Camden i USA. På vägen skulle vi gå in på Rivöfjorden i Göteborgs inlopp för bunkring och komplettering av besättningen. Det fattades

två motormän. Dessa skulle komma ut med bunkerbåten. Bunkringen skedde en vacker försommarnatt och eftersom jag skulle assistera försten var jag också uppe fast min vakt, åtta-tolv var över. "Kolla att vi får ombord de där två motormännen" sa försten. Nere i bunkerbåten stod en man plus båtens skeppare. "Vi skall ju ha två motormän" sa jag till skepparen. Ja sa han, men den andre var så full så han kom inte in genom gaten. Med viss möda kom den ensamme motormannen uppför lotslejdaren och när han kom upp på däck såg jag ju vem det var – Nilsson. Han var klädd i en, åtminstone tidigare, elegant tweedkostym men var i övrigt ingen vacker syn och nykter var han inte heller. Detta gjorde ju just då inte så mycket, han skulle ju inte törna till förrän nästa morgon.

Denna gång hade jag mer med honom att göra. Det var mycket jobb i den gamla båten så jag jobbade i regel övertid på eftermiddagarna efter min vakt och hade då ofta Nilsson till hjälp. Det visade sig att bara man inte gav honom mer tekniska sysslor arbetade han bra och någon sprit fick han ju inte köpa ut under veckodagarna. Som dagman var han ju ledig lördag eftermiddag och söndagar.

Vi kom med tiden till Camden, som ligger mittemot Philadelphia och låg där i 14 dagar inklusive kollastning tvärs över floden i Philadelphia. Jag besökte flera gånger den Norska Sjömanskyrkan och träffade en trevlig norsk sjuksköterska som jobbade deltid där. En söndag var hon med mig ombord. När vi gick in i överbyggnaden såg jag Nilsson sitta på en pollare på poopen.

Nästa dag nere i maskinrummet arbetade jag som vanligt med Nilsson. Han sa "Jag såg att du kom ombord med ett fruntimmer i går. Du skall akta dig för fruntimmer, det blir bara trubbel." Jag protesterade och sa det var en fin och ordentlig flicka och förresten vad vet du om det. Jag har varit förlovad en gång sa Nilsson, men det gick åt helvete. Hon hade fått ihop det med en annan karl när jag kom hem från sjön. Det visade sig att han hade seglat på Kina i ett par år. Skrev ni inte tillvarandra då frågade jag. Jag skickade några vykort sa Nilsson. Så gick det med den förlovningen, man kan kanske förstå flickan.

Norska sjömansprästen hade lagt märke till honom där han satt på söndagseftermiddagen på pollaren. Vem är det, frågade han mig. Mannen ser på något sätt ut som han ägde båten.

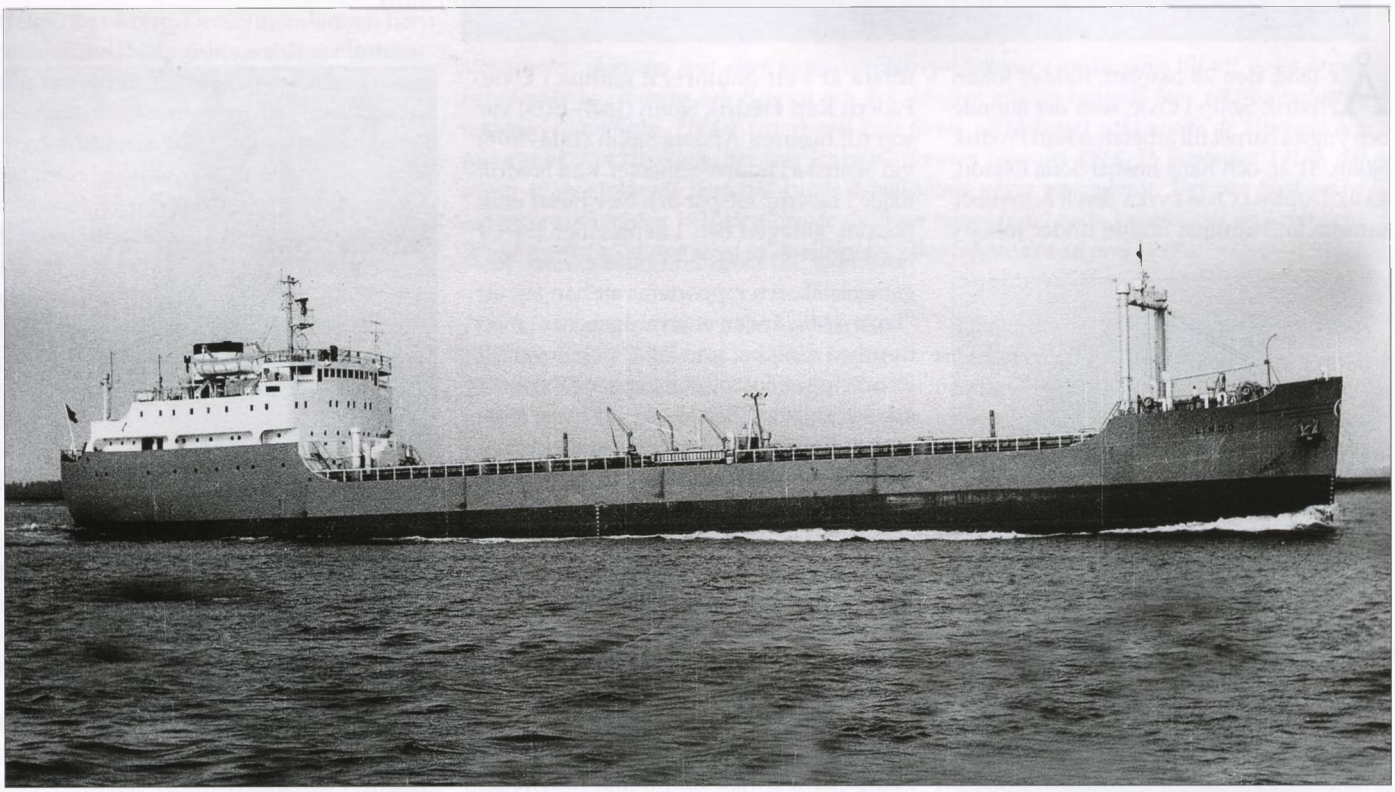
I övrigt är det inte så mycket att säga om den resan. Både Nilsson och jag mönstrade av i Göteborg inför nästa resa till USA. Efter det har jag aldrig sett honom mer.

På Bullerö kom jag närmare Nilsson. Han berättade en del om sitt liv. Det mesta har jag glömt så här mer än 50 år efteråt, men några saker kommer jag ihåg. Han hade börjat segla till sjöss före första världskriget. Det betyder att han hade arbetat till sjöss ungefär 50 år när vi seglade ihop. Han hade varit ute under båda världskrigen med allt vad det innebar av påfrestningar. Han berättade bland annat att han under kriget mönstrat av en båt i Bristol. När han och en kompis fått ut sina pengar, inklusive krigsrisk, hade de så mycket pengar att de tog en taxi till London!

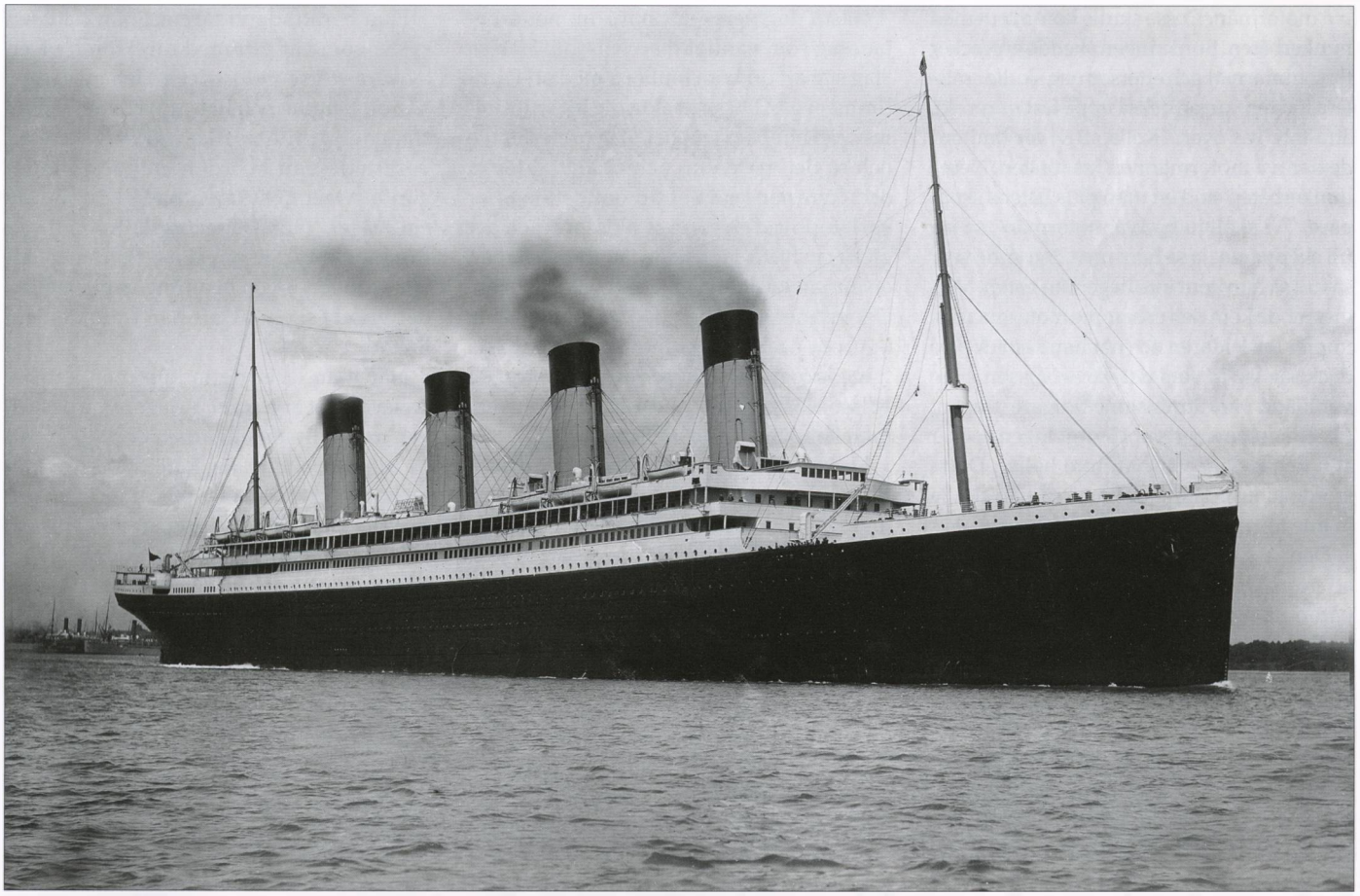
Han berättade vidare att han hade en syster som var gift med direktören på en av våra större industrier i Mellansverige. "Är du hemma och hälsar på dem ibland" frågade jag lite nyfiket. Jo, det var han berättade han och den en gång så eleganta tweedkostymen hade han fått av sin svåger. Vi undrade förstås ombord vad direktören tyckte om sin svåger, men det var tydligen ingen brytning dem emellan det visade sig ju av att han träffade dem ibland.

När man läser detta kan man kanske tycka att det är bara en A-lagare jag beskriver, men Nilsson har arbetat och gjort rätt för sig hela sitt liv. Jag kan inte tänka mig att han någonsin hade gått till socialen och bett om hjälp. Sådana sjömän som Nilsson höll sig i hamnarna när de väntade på ny hyra och tog pengarna slut sov de ute eller i någon tom järnvägsvagn. Mat försökte de få genom att söka sig till manskapsmässen i inneliggande båtar och alltid någon skanskalle förbarmade sig över dem och såg till att fick mat när den ordinarie besättningen hade ätit. Detta är något som jag själv har bevittnat.

Hur länge Nilsson fortsatte att segla till sjöss vet jag naturligtvis inte, men bara på hösten 1959 måste han ha haft svårt att få en ny båt, han var i 65-årsåldern, det var ont om steambåtar och i motorbåtar var han ju inte så attraktiv. Han hade levt ett hårt liv, missbrukat sprit, varit utsatt för asbest, koldamm och andra mindre trevliga substanser så någon lång och behaglig ålderdom låg nog inte framför honom.



Rederi Ab Rex byggde en serie malm- och tankbåtar i Kiel i slutet av 1950-talet. Här är ***Lindö*** *som omnämns i texten. De var ganska små med ett dwt på endast 5540. Bild ur Donald MacFies negativsamling.*



*RMS **Olympic** levererades 1911 från det berömda skeppsvarvet Harland & Wollf i Belfast till White Star Line, Liverpool. Fartyget var det första i en serie om tre i Olympic-Class ocean liners. De andra var **Titanic** och **Britannic**. RMS **Olympic** var trupptransportfartyg under första världskriget och Johan Fredrik Sjölin reste med henne från Kanada till Liverpool hösten 1916. Foto arkiv Sjöfartsmuseet, Göteborg.*

Från Limhamn till Västfronten – en sjömans liv och död

En berättelse av Anette Sarnäs och Karl Osterman

År 1888, den 28 oktober, föddes Johan Fredrik Sjölin i Oxie, som det åttonde och yngsta barnet till arbetaren Karl Fredrik Sjölin, 41 år, och hans hustru Sofia Olsson, 43 år. Döptes i Oxie kyrka den 8 november samma år. Familjen bodde under Johans första år i ett onumrerat gathus i Oxie. Fadern Karl Fredrik Sjölin (1847–1925) var son till husaren Anders Sjölin (1814–1876) vid Skånska Husarregementet. Karl Fredrik följde i faderns fotspår och blev husar efter honom, antagen den 1 september 1868. I november 1873 skadad under exercis. Regementsläkaren rapporterar att han fått ett "brott å öfra änden af armbågsbenet", med minskad rörlighet som följd, att han var till fortsatt krigstjänst oförmögen samt minskad arbetsförmåga. Efter sex år vid husarregementet begärde han avsked för sjuklighet vilket han fick den 20 juni 1874. Den forne husaren blev nu arbetare.

Vid sju års ålder var det tid för Johan att börja småskolan i Limhamn den 16 april 1895. Som lärarinna fick han Anna Jönsson. År 1898 blev det uppflyttning till folkskolan. Av någon anledning gick han inte alls i skolan 1901. Då var han 13 år, gammal nog för att arbeta, så kanske fick han hjälpa till och bidra till familjens försörjning. Avgångsexamen fick han den 2 juni 1902. Hans avgångsklass hade 24 elever, och sett till betygen låg han i den "bättre" halvan

Ovan John Fredrik Sjölin efter att han tagit värvning som soldat
Bild t v John Fredrik Sjölin som soldat vid Aldershot Camps.

av klassen. I avgångsbetygen hade han 2,5 i historia, övriga ämnen i medel 2. Hans sämsta betyg var i sång. Endast en elev till fick ett så dåligt betyg i den sköna konsten. Så 1902 var det en ung pojke, kanske tondöv och fullständigt omelodisk, men med ett brinnande intresse för historia, som nästan var redo vuxenlivet. Förmodligen började han nu arbeta, kanske som springpojke, eller biträde, eller stallpojke hos någon åkare, eller medhjälpare, hantlangare, lärling på någon av fabrikerna; snickerifabriken, presenningsfabriken, superfosfatfabriken? Det var på det sättet pojkarna från 12/13 års ålder började sitt arbetsliv.

Ut i världen

Att arbeta inom sjöfarten liksom inom fisket, eller handelssjöfart var vanligt i Limhamn under denna tid. Den 19 april 1905, 16 år fyllda, skrev Johan in sig vid Helsingborgs Sjömanshus som jungman. Skonaren **Silva** var en man kort, så Johan mönstrade på. Hyran blev satt till 18 kronor per månad. Tips om tjänsten hade han fått av limhamnsredaren Per Andersson. Fartyget avgick den 24 april under befäl av sjökapten Emil Carlsson med last av järnskrot till Gävle. Resan tog lång tid. Först den 8 maj var hon framme. Den 30 december samma år mönstrade Johan av i Helsingborg efter sin första sjöresa.

Tydligen var sjölivet något som passade Johan ty den 23 mars 1906 mönstrar han på barkskeppet **Abraham** som jungman. Hyran var nu höjd till 30 kronor per månad. Fartyget hade kommit till Malmö den 2 oktober 1905 med last av stenkol från Grimsby och var efter lossning upplagd i Malmö för vintern. Den 29 mars lämnar hon hamnen med hjälp av bogserbåten **Flintränn**an som drar ut henne på redden till en kostnad av 25 kronor. Därefter sätts kursen mot Karlskrona. Fartyget gick oftast ut på engelska hamnar med trä och props och med hem kol och koks. I november samma år hade Johan fått nog av sjölivet. Om det var för arbetet, kamratskapet, eller något annat vet vi inte. Men den 24 dennes när fartyget kommer till Grimsby passar Johan på att rymma. Hur han tog sig hem vet man inte, men då och då angjordes hamnen av svenska fartyg som hade Malmö som första hamn. Så vi kan anta att han kom till Malmö denna väg.

I mars 1909 inskriven som värnpliktig med nr 70-3/09 i Lunds rullföringsområde, Malmö södra inskrivningsområde för Södra Skånska infanteriregementet. Grundutbildningen tog omkring nio månader, så Johan bör ha exercerat fram till december detta år.

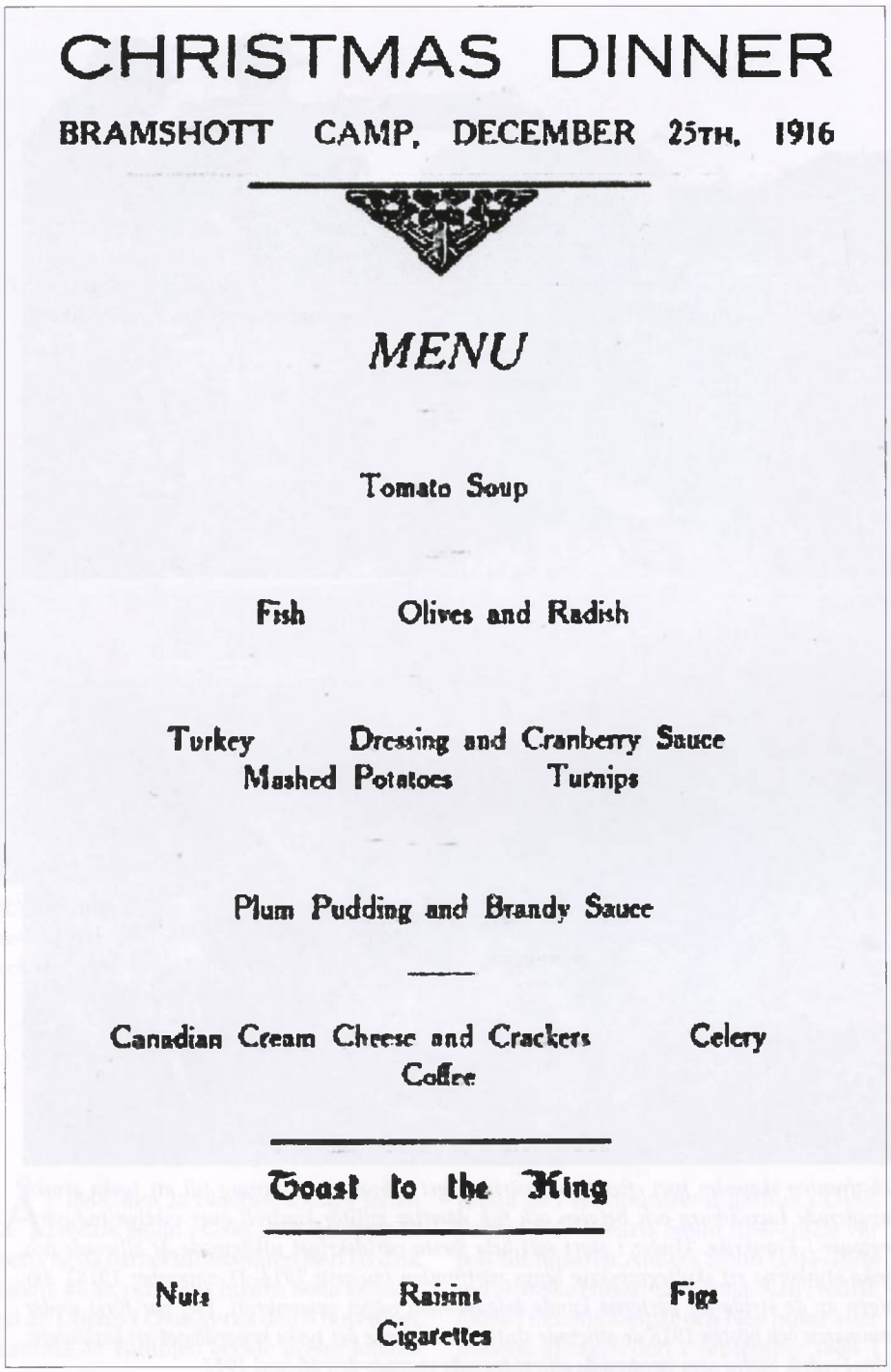
Den 10 april 1910 gifte sig Johan med Anna Karolina, född Hansson, i Limhamns kyrka. Anna var född den 10 september 1889 och dotter till en fiskarfamilj. John och Anna kom att få två pojkar, Gunnar född 1910 och Bertil född 1912. Bertil kom att följa i sin fars fotspår och blev även han sjöman. Familjen hade det ganska knapert. Mellan 1909 och 1914 var medelinkomsten för Johan omkring 1 000 kronor per år. 1913 noteras sjukdom i hemmet varför inkomsten sjönk till 0 kronor.

Västfronten skapades kort efter första världskriget utbrott i anslutning till att tyska armén invaderade Luxemburg och Belgien och fick därefter militär kontroll över viktiga industriregioner i Frankrike. Under i stort sett hela första världskriget utkämpade de allierade och tyska styrkorna ett skyttegravskrig längs västfronten (augusti 1914–11 november 1918), där ingen av de stridande parterna kunde åstadkomma något genombrott. Det var först under sommaren och hösten 1918 de allierade slutligen tvingade det tyska kejsardömet att kapitulera. John Fredrik Sjölin som stred på de allierades sida stupade den 18 juni 1917.

Mordet på Österrike-Ungerns tronföljare, ärkehertig Frans Ferdinand och hans hustru i Sarajevo den 28 juni 1914 gav upphov till den lokala kris som ledde till första världskrigets utbrott. I morgontidningen den 5 augusti kunde Johan läsa att världsbranden utbreder sig. England förklarar Tyskland krig. Detta skedde strax efter 19.00 kvällen innan då den engelska ambassadören sir Edward Gochen infann sig på utrikesdepartementet i Berlin och förklarade England i krig mot Tyskland.

Den 9 mars 1915 låg bogserbåten **Flintränn**an på Malmö redd och väntar att den norska fullriggaren **Songvig** skall ge klartecken för bogsering in till hamnen. Fartyget kom närmast från Mejiilones i Chile lastad med salpeter. Fartyget hade sin hemort i Christiansand och som skeppare hade hon Nils Tobiassen. Den 31 mars infördes fartyget till torrdockan där det kom att utföras diverse arbeten, bland annat reparation av donkeypannan.

Den 12 april mönstrade Johan på som matros med en hyra av 75 kronor per månad. Förutom Johan bestod besättningen av 23 man. Den 19 blir hon utbogserad av två bogserbåtar. För den inbitne forskaren kan meddelas att kapten Tobiassen fick betala 344 kronor till Malmö Bogserbolag



CHRISTMAS DINNER

BRAMSHOTT CAMP, DECEMBER 25TH, 1916

MENU

Tomato Soup

Fish Olives and Radish

Turkey Dressing and Cranberry Sauce
Mashed Potatoes Turnips

Plum Pudding and Brandy Sauce

Canadian Cream Cheese and Crackers Celery
Coffee

Toast to the King

Nuts Raisins Figs
Cigarettes

Middagsmenyn för juldagen 1916 vid Bramshott Camp.

för utförda tjänster. Fartyget var nu redo att avsegla tom till S:t Thomas på Jungfruöarna, dåvarande danska Västindien. Den 17 juni var fartyget framme. Därefter noteras Mobile 1 september, Bordeaux 24 oktober, dito 30 december, Savannah 10 februari, samt Philadelphia 23 februari.

Innan vi fortsätter berättelsen gör vi en tillbakablick på **Songvig** ex **Halewood** byggd 1885 vilken kom att göra flera långresor över haven, från England till San Francisco, Guatemala, Melbourne och Canada. I Europa besöktes hamnar i bland annat England och Belgien. Hennes sista resor innan försäljningen till Norge var; avgick San Jose den 31 juli 1907 till Newcastle NSW, Panama, Royal Roads (Victoria B.C). Ankom Esquimalt i British Columbia den 13 november 1908 för uppläggning. Året därpå såldes hon till Arendal i Norge. Satt i fart mellan Amerikas västkust och Australien mars 1911.

Vi återgår nu till fartygets ankomst till Philadelphia dit det anlände 23 februari 1916 och kom att bli liggande till 19 april då hon avgick till Glouchester. Under denna tid lämnade Johan fartyget och tog sig till Lunenburg i Canada, där han den 3 april anmälde sig som frivillig till 219th Bn. Omedelbart påbörjades grundutbildning i Aldershot Camps, vilken bestod av exercis, taktik, skytte, närstrider samt rekognosering. Under utbildningen sänder Johan ett vykort till hustrun.
"Till Mrs Anna Sjölin, Västra Hamngatan, Limhamn, Sweden.
Härmed sänder jag mitt fotografi
J.F. Sjölin.
Jag är nu vid kulsprutekompaniet" (stämplat 12 augusti 1916 i Aldershot).

Det är inte säkert att släkt och vänner blev förvånade över hans beslut då militäranda låg i släkten. Farfar Anders Sjölin (1814–1876) var husar vid Skånska Husarregementet 1836–1868. Fadern Karl Sjölin (1847–1925) antogs som husar 1868 och tog över faderns plats i regementet (fadern hade då tjänstgjort i över 30 år). Möjligen blev Johan påverkad av kriget då fartyget låg i Bordeaux i oktober 1915.

Efter avslutad grundutbildning gick Johan och hans kamrater ombord på passagerarfartyget s/s **Olympic** den 12 oktober 1916. Vid ankomst till Liverpool, sex dagar senare, delades männen upp som förstärkningsmanskap på 85th Bn (Nova Scotia Highlanders) och 25th Bn. Efter ankomst följde mer exercis i form av vapenträning, marscher, gräva skyttegravar och gasmaskträning. **Olympic** sattes in i trupptransporter mellan USA, Kanada och Europa i september 1915. Totalt skeppades 188000 man. Fartyget var byggt 1911 av Harland & Wolff i Belfast för White Star Line i Liverpool, tonnage 45324 brt. Innan ändring till trupptransportfartyg tog hon 1054 passagerare i första klass, 510 i andra klass, samt 1020 i tredje klass, besättning 860. Fart 22 knop. Fartyget skrotades i september 1937.

Ur inskrivningsdata

Private No. 283321 Sjolin, J.F.
Yrke: Sjöman.
Militär erfarenhet: Svenska armen.
Närmaste anhörig: Anna Karolina Sjölin, hustru, V. Hamngatan 11, Limhamn.
Ålder: 27 år och 5 månader.
Längd: 5 fot 9 inches (ca 175 cm).
Bröstkorgens mått när helt expanderad: 38 inches (ca 96,5 cm).
Hy: Ljus.
Ögon: Blå.
Religiös tillhörighet: Lutheran.
Inga speciella kännetecken.
Förberedelser för fronttjänst.
Namn: J.F. Sjölin, menig Unit 17. Kanadensiska Reservbataljonen.

Krigstestamente

I händelse af min död giver jag all min egendom och lösören till min hustru fru Anna Karolina Sjölin, Kalkbrottsgatan no 11, Limhamn, Sverige.

(Sign) J.F. Sjölin

Rang vid Regementet: Menig. 17 Can. Res. BN. Datum 6/4 1917.

Till Frankrike

Johan anlände den 22 april 1917 antingen till Boulogne eller Etaples. Förutom Sjölin fanns vid samma tid tre andra skandinaver i batal-

jonen, korpral Nils Amoth från Hardanger, menige Fritz N. Gustafsson från Göteborg och sergeant Alexander H. Larsen från Sandefjord. Den 23 januari 1917 fördes Johan över till 17th Reserven och dagen innan ankomsten till Frankrike överförd till 85th (Nova Scotia Highlanders). Tillsammans med 36 andra soldater (med efternamnet på P-W) kom han som förstärkning till 85th som låg som reserv vid Berthonoval Wood inte långt från staden Arras i Frankrike. John blev placerad vid Kulsprutekompaniet.

Fritz N. Gustafsson uppgav i sina värvningshandlingar att han var född i Göteborg den 21 maj 1891 och att han var sjöman. Han var i verkligheten född den 21 maj 1881 i Ucklums församling, son till backstuguhjon Gustaf Nilsson och hans hustru Anna Charlotta. Han överlevde kriget.

Ur krigsdagboken 1917

12 juni, fint och varmt. På eftermiddagen skickades männens packningar till transportlinjen inför förflyttning till frontlinjen. På kvällen förflyttades bataljonen kompanivis till linjen och avlöste 102:dra Bn. Under avlösningen genomförde fienden motanfall, men drevs tillbaka av vårt artilleri och kulspruteeld. Fienden använde gas och förorsakade förluster inom B och D kompanierna. 29 soldater gasade, till sjukhus. (fosgen gas)

13 juni, fint och varmt. Fienden tämligen aktiv med granater, även gas. Arbetstrupper. Dödade 5 meniga, 1 sergeant, sårade 29 man.

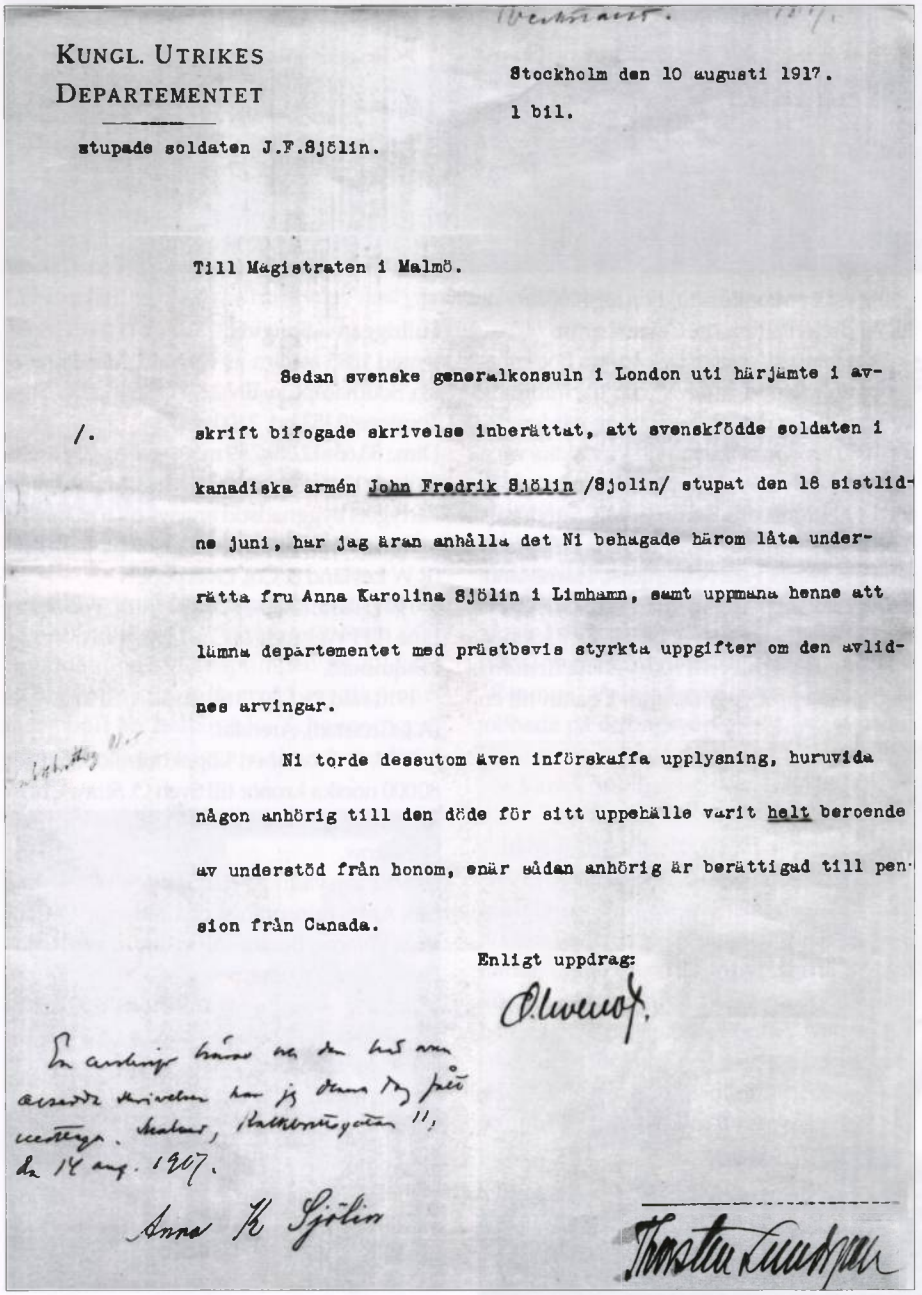
14 juni, fint och varmt. Fiendens artilleri aktivt på kvällen under en kort period. Intog skyttegravarna Callous och Candle. Rensade och förbättrades. Arbetstrupper som i går natt. Dödade 2 meniga, 3 sårade.

15 juni, fint och varmt. Löjtnant H.A. Crawley sårad av krypskytt. Föregående nätters arbete fortsatte. Mycket kraftig beskjutning under natten. 4 meniga sårade.

16 juni, fint och varmt. Löjtnant Chipman dödad. Arbetstrupper samma som i går. Trupper bar stokes bomber upp till linjen. Fienden försökte sig på en räd på The Triangle, men efter "a hard grilling" upphörde artillerielden på bägge sidor. Dödade 10 meniga, 7 sårade.

17 juni, fint och varmt. Fiendens artilleri aktivt på morgonen. Omkring 04.30 anföll en fiendetrupp en av våra posteringar men drevs bort av vår trupp med gevärsgranater. Arbetstrupper samma som tidigare nätter. Burit granater, ammunition och även trupper som arbetat dag och natt med att ändra floden Sourchez lopp. Vårt artilleri använde gasgranater under natten och kulsprutorna var aktiva. Dödade 1 menig, 12 sårade, 2 sjuka.

18 juni, fint och varmt. Fiendens artilleri periodvis aktivt under dagen och tämligen stilla under natten. Arbetstrupper som vanligt. 9 meniga skickades till Brigarden för Tumpline party. Dödade 5 meniga däribland J.F. Sjölin, 12 sårade, 2 sjuka. Sjölin begravdes vid Lens. Efter kriget flyttades Sjölin till North Angres British Cemetery.



KUNGL. UTRIKES DEPARTEMENTET

Stockholm den 10 augusti 1917.

1 bil.

stupade soldaten J.F.Sjölin.

Till Magistraten i Malmö.

Sedan svenske generalkonsuln i London uti härjämte i avskrift bifogade skrivelse inberättat, att svenskfödde soldaten i kanadiska armén John Fredrik Sjölin /Sjolin/ stupat den 18 sistlidne juni, har jag äran anhålla det Ni behagade härom låta underrätta fru Anna Karolina Sjölin i Limhamn, samt uppmana henne att lämna departementet med prästbevis styrkta uppgifter om den avlidnes arvingar.

Ni torde dessutom även införskaffa upplysning, huruvida någon anhörig till den döde för sitt uppehälle varit helt beroende av understöd från honom, emär sådan anhörig är berättigad till pension från Canada.

Enligt uppdrag:

Anna K Sjölin

Delgivelsen från svenska utrikesdepartementet till Anna Karolina Sjölin att hennes make John Fredrik Sjölin stupat den 18 juni 1917 vid Västfronten.

Svenskar i Canadian Expeditionary Force

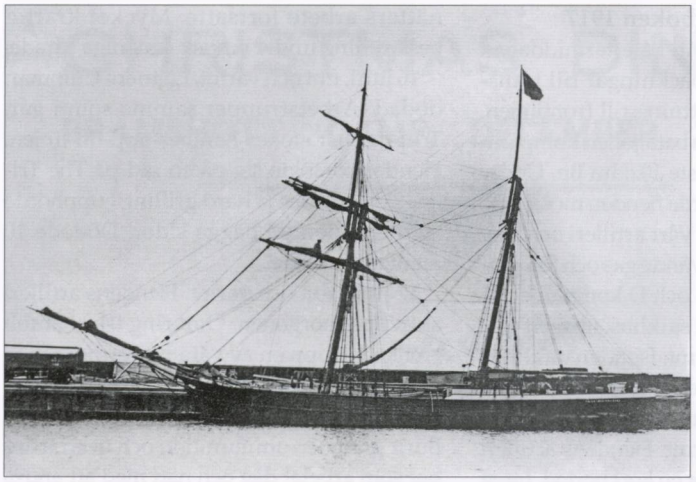
Över 600 svenskfödda män anmälde sig som frivilliga eller inkallades (i slutet av kriget). Två skandinaviska enheter sattes upp: 197th Bn (Vikings of Canada) och 223th Bn (Canadian Scandinavians). Ett 50-tal stupade eller dog av skador.

Bouppteckning

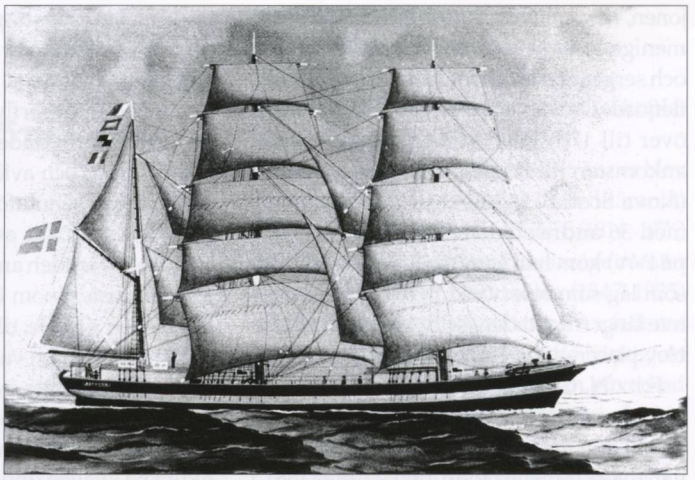
År 1918 den 29 januari förrättades i Malmö å magistratens vägnar bouppteckning efter Sjömannen Johan Fredrik Sjölin, född den 28 oktober 1888, skriven i Limhamns församling härstädes enligt inkommit meddelande från kanadensiska registreringsbyrån i London af den 23 november 1917, varit inskriven som soldat under no 283321 i 85th kanadensiska bataljonen samt stupat den 18 juni 1917 och begravs vid Lens i Frankrike. Såsom sterbhusdelägare antecknades den avlidnas hustru Anna Karolina Sjölin, född Hansson, samt deras i äktenskap födda barn: Sonen Gunnar, född 10 september 1910. Sonen Knut Bertil, född 20 februari 1912.

För vilka två omyndiga deras bemälda moder och fiskaren Anders Hansson i Limhamn den 29 januari 1917 av rådhusrätten härstädes förordnat till förmyndare. Vid förrättningen infann sig personligen änkan, medhavande fullmakt från Anders Hansson. Boets tillgångar befanns vara 665 kronor och 84 öre.

Fartygen:
Skonaren **Silva**
Byggd av ek och fur 1860 i Aalborg av B J



*Skonaren **Silva** var det första fartyget John Fredrik Sjölin var mönstrad inom som jungman.*



*Ombord i barkskeppet **Abraham** från Bergkvara var John Fredrik Sjölin mönstrad som jungman 1906.*

Bonnesen.
Tonnage 119,04 brt, 103,69 net.
Dim 23,66×6,60×3,2 m.
Reg-nr 2528/Signal JFPQ.
Byggd som **S J Lund** för partrederiet Chr. Simoni, Aalborg.

1895, 1 april, såld för 4000 kronor till partrederiet C H Witt, Helsingborg, R/N **Silva.**

1895, 11 november, grundstötte och sjönk i Västerviks skärgård på resa Helsingborg–Stockholm med superfosfat. Bärgad och införd till Västervik för repration. Åter i fart i december samma år.

1901, 19 mars, anmäld ägd av partrederiet Per Andersson, Limhamn.

1909, 5 maj, inköpt för 1000 kronor av Måns Ohlsson, Malmö.

1909, 24 maj, såld till Lorenz C. Åhlström, Pukavik.

1910, 1 augusti, såld på auktion efter dödsboet L.C. Åhlström för 500 kronor till firma Lundström & Nilsson, Karlshamn.

1912, 1 augusti, såld för 1200 kronor till Edvard Johansson-Barton, Karlshamn.

På resa Kerteminde–Stettin i barlast skulle fartyget söka lä den 22 december 1915 på aftonen i SV storm i Tromper Wiek på Rügen, råkade komma för nära land och strandade vid Nobbin. Övergavs av besättningen och blev vrak.

Barkskeppet **Abraham.**
Byggt av ek och fur i Oskarshamn av skeppsbyggmästare C Thoren.
Tonnage 383,67 brt, 338,67 net, 570 tdw.
Dim 42,84×9,76×5,5 m.
Reg-nr 2316/signal HPLT.

Byggt som **Ostindia** för handelsbolaget G&F Johansson, huvudredare Fredrik Johansson, Oskarshamn.

1899, sålt på konkursauktion för 4000 kronor till Andreas Pettersson, Oskarshamn.

1900, augusti, sprang läck i norra Bottenhavet på resa Sandö–Lübeck med trä, införd till Sundsvall där det vid besiktning värderades för 1080 kronor. Bogserad till Vindskärs varv.

1900, 12 oktober, såld i kondemnerat skick för 1400 kronor till Karl Kjerling, Sundsvall. Såld efter några dagar för samma belopp till handelsbolaget F&E Nätterquist, Härnösand. Utöver de 1400 kronor man betalade fanns det räkningar att betala på 1296,49 kronor. Förbyggdes vintern 1900/01 vid firmans varv av skeppsbyggmästaren J. Saltin till en kostnad av 20000 kronor. Från vattenlinjen och uppåt blev förbyggnaden så gott som fullständig med nya timmer, ny bordläggning och garnering samt nytt däck och däckshus. Fick därefter namnet **Abraham.**

1902, mars, såld till partrederiet Bengt Nilsson, Ragnabo, Bergkvara.

1912, 9 mars, ny huvudredare Per Carlsson, Söderåkra.

1913, november, sprang läck på resa Härnösand–Köpenhamn, men kunde ta sig in till Kalmar och bogserades därefter till Köpenhamn för upphuggning.

*Fullriggaren **Songvig***

Fullriggaren **Songvig.**
Byggd 1885 av järn av Oswald, Mordaunt & Co, Southampton. BN 227.
Tonnage: 2153 brt, 2100 net.
Dim.: 83,66×12,23×7,59 m.
Sjösatt 13 juni, gudmor Miss Mary Jones. Fartygets byggnadstid angavs till 6 månader.

Byggd som **Halewood** för Halewood Co Ltd (R W Leyland & Co), Liverpool.

1909, såld för £ 3500 till Gulf Transport Line (J H Welsford & Co), Liverpool övertogs i Esquimalt.

1910, såld för £3175 till Skips A/S Halewood (A.J. Grefstad), Arendal.

1913, 9 december, köpekontrakt, såld för 80000 norska kronor till Sven O. Stray, Christiansand S, R/N **Songvig.** Vid köpet liggande i Glasgow.

1920, försvann på resa Buenos Aires–Aarhus. Antas minsprängd den 8 februari utanför Vega i Norge. Besättningen om 26 man följde fartyget ner i djupet.

Källförteckning

Båtologerna Erik Hag och Tore Olsson.
Klubb Maritims Bibliotek
Krigsarkivet i Stockholm.
Lunds Landsarkiv.
Malmö Stadsarkiv.
National Library of Scotland.
Sjömanshusens arkiv från Helsingborg, Malmö, Trelleborg.
Stadsarkivet i Christiansand.
Egna anteckningar Karl och Anette.

Del av Maritiman samt Kvarnberget med gamla Sjöbefälsskolan.

Torrskodd under Göta älv

Torbjörn Dalnäs

MARITIMA MOTIV:

Jag ställer mig lite frågande till vännen Terje Fredhs opus "Världens största marina målning" i Länspumpen nr 2013:4. I själva verket finns den på betydligt närmare håll än holländska Scheveningen. Nämligen längs väggarna i underjordiska kulvertar på Ryaverket i Göteborg.

Rasmus Augustsson guidar grannen Rosenhills förundrade föreståndare Agneta Swenson.

Ett tips nådde mig 2010 om sjöstadens mest undanskymda sevärdhet, som visade sig vara något alldeles uppåt väggarna. Så småningom etablerades kontakt med pensionerade driftsteknikern Lennart "Rasmus" Augustsson, som i hela 34 år jobbade på reningsverket vid Rya skog på Hisingen.

– Världens bästa skitjobb, enligt honom själv.

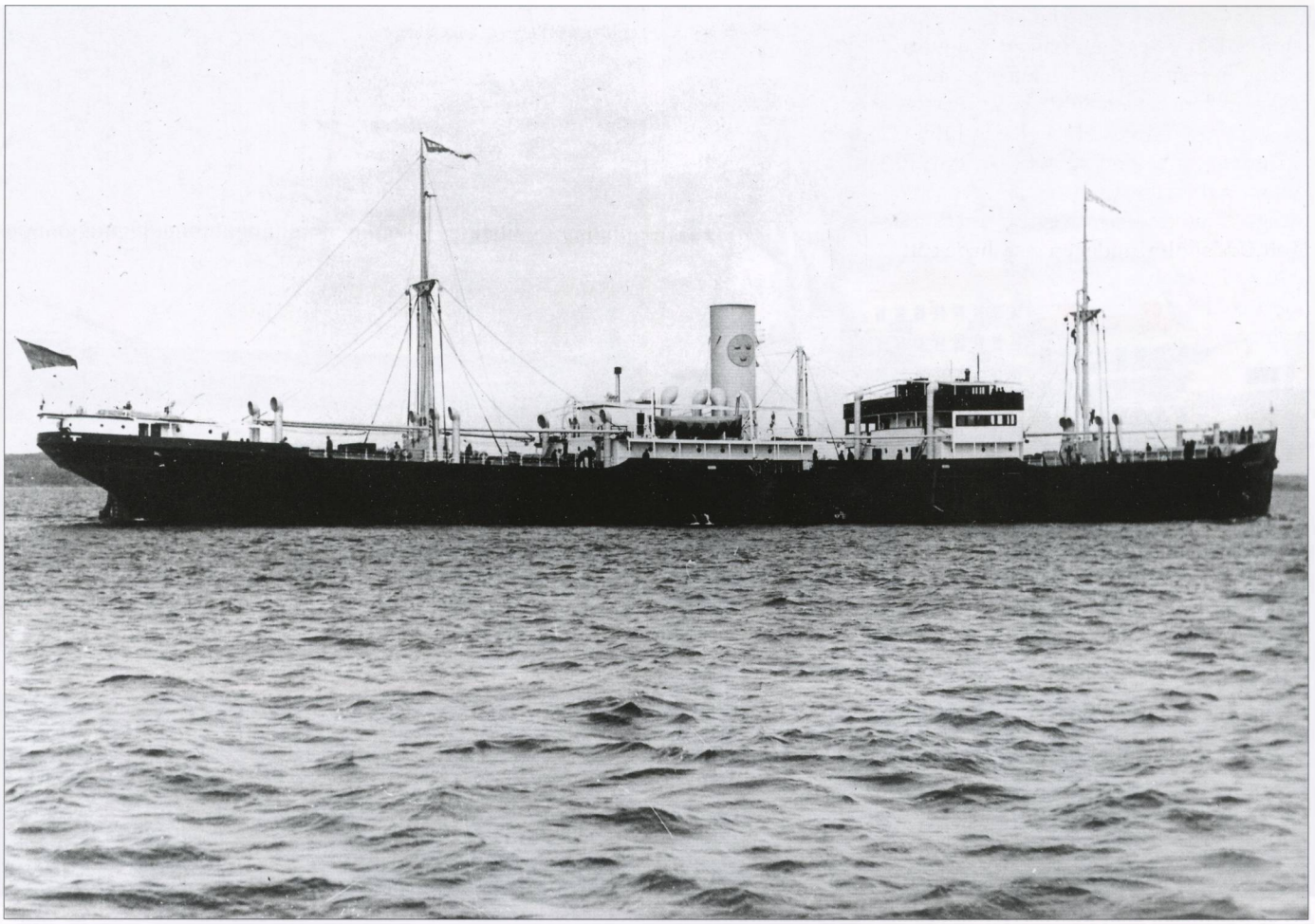
Idén föddes år 2000. Ett reportage om Norra älvstranden av G-P-reportern Gert Malmberg illustrerades med panoramabilder. Rasmus såg framför sig något liknande längs de trista kulvertarna mellan kontoret och själva reningsverket. Sagt och gjort. Konstnären Pontus Andersson städslades för ändamålet och inledde arbetet 2001. Ryaverket stod för färg och del av hans arbetstid. Andra företag längs älven fann för gott att sponsra "sina" strandavsnitt, för att vara säkra på att komma med.

Invigning skedde 2007. Men 2012 kunde Pontus Andersson lägga till Vinga som valfri start- eller slutpunkt, med Sjöfartsverket som sponsor.

Rasmus brukar rycka in som guide för att visa sitt skötebarn – världens största muralmålning som skapats av en enda konstnär. Denna status bekräftas av Guinness World Records på ett tjusigt certifikat.

Konstverkets yta sträcker sig över 726 kvm. Där skildras Göteborgs pulserande hamnmiljöer, från Vinga och älvens mynning uppströms till Alelyckans vattenverk. Verkets totala längd är 273 meter. Kulvertarnas klarblå golv förenas med väggmålningens nedre del, älvens vatten. Likt Jesus går vi på vattnet, eller snarare på älvens botten. Längs promenadvägen ser vi ett myller av karaktäristiska byggnader och fartyg passera revy.

Här i underjorden finns även annat att förundras över. Exempelvis enorma pumpar som är goda för 6 000 liter per sekund. I samband med visningar erbjuder Ryaverket en 20 minuter lång informationsfilm om verksamheten. Verket drivs av det kommunala bolaget Gryaab, som ägs av Göteborg och ett halvdussin grannkommuner.



*Motorfartyget **Uddeholm** på leveranstur från Eriksbergs Mekaniska Verkstad den 20 oktober 1934. Arkivfoto från Tore Olsson.*

Vad hände Uddeholm i Nya Caledonien 1940?

Per-Olof Torwaldson och Bertil Söderberg

Min gode vän Per-Olof Torwaldson visade mig några foton på Svenska Amerika Mexiko Liniens fartyg **Uddeholm**, där fartyget står på grund i Nya Caledonien under andra världskriget. En släkting till Per-Olof var med på resan och nu undrade Per-Olof om jag visste vad som hänt. Eftersom det tydligen inte skrivits någonting om denna händelse, blev jag intresserad och vi tillsammans beslöt att ta reda på så mycket som möjligt. I rederihistoriken av Tomas Johannesson om SAML i Båtologen nämns ingenting om denna händelse, vilken kunde blivit en totalförlust av **Uddeholm**.

Uddeholm hamnade utanför spärren 1940 och kom 1941 att insättas i Göteborgstrafiken. På den femte resan som lejdbåt, på resa till Göteborg, förliste hon utanför Sydnorska kusten efter att gått på tyska minor.

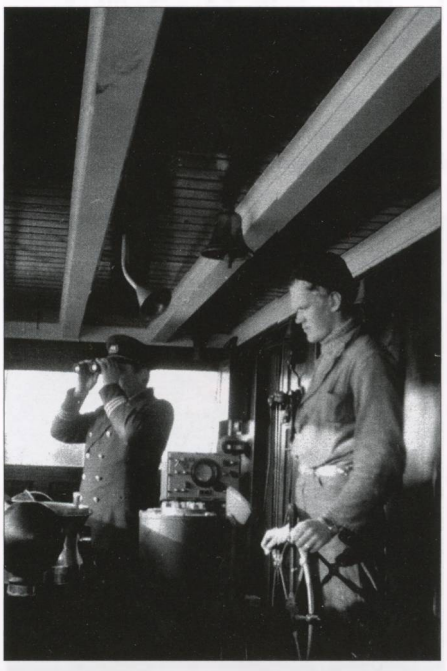
Bertil Söderberg

Per-Olof berättar

När jag var i sjuårsåldern hände det ibland att det luktade kaffe i vår trappuppgång. Det var min mor som rostade råkaffe i gasspisens ugn. Kaffet hade hon fått av en sjöman, som min ena syster hade träffat och som var styrman på en lejdbåt som hette **Uddeholm.** I hopp om att min mor skulle bli hans svärmor försåg han henne med råkaffe som tagits omhand från de säckar som råkat gå sönder i lastrummen.

Sommaren 1942 kunde vi läsa i tidningen att **Uddeholm** hade blivit minsprängd utanför Sydnorge, att besättningen hade räddats och var på väg till Göteborg.

Styrmannen blev fänrik i flottan och 1944 gifte han sig med min syster. Efter krigsslutet kom han tillbaka till Svenska Amerika Mexiko Linien, från 1946 Svenska Amerika Linien och blev överstyrman på **Tunaholm**, **Danaholm** och **Stegeholm**. På **Stegeholm** vikarierade han som befälhavare när den ordinarie var ledig och



Styrhytten tagen i nordligare vatten och efter att Uddeholm hamnade utanför Skagerakspärren 1940.

1955 blev han ordinarie befälhavare på **Erholm**. Där avled han hastigt i januari 1956 på en resa mellan Canada och Israel.

När jag flera år senare tittade i min systers gamla fotoalbum hittade jag bilder av **Uddeholm** och delar av besättningen som av naturen att döma var tagna på sydliga breddgrader. Min syster berättade då att **Uddeholm**, under en resa, hade gått på grund vid Nya Caledonien och blivit liggande där ganska länge men mycket mera visste hon inte. På någon av bilderna såg jag en man som jag kände igen. Han var från Bovallstrand och var båtsman på **Uddeholm**. När jag träffade honom i Bovallstrand, frågade jag honom om vad som hade hänt mellan grundstötningen vid Nya Caledonien och minsprängningen utanför Sydnorge. Han var då ganska gammal och hade tyvärr svårt med minnet så det gav inte mycket.

På baksidan av en bild hade min svåger skrivit att **Uddeholm** låg i Nahouébukten och med hjälp av Google hittade jag den på nordvästra sidan av Nya Caledonien.

På bilderna kunde man se att hon låg nära land och ganska djupt med förskeppet. Kunde det vara så att hon hade törnat mot ett rev och, för att inte sjunka, hade satts på land? På en bild kunde man se att man troligen höll på att lossa last.

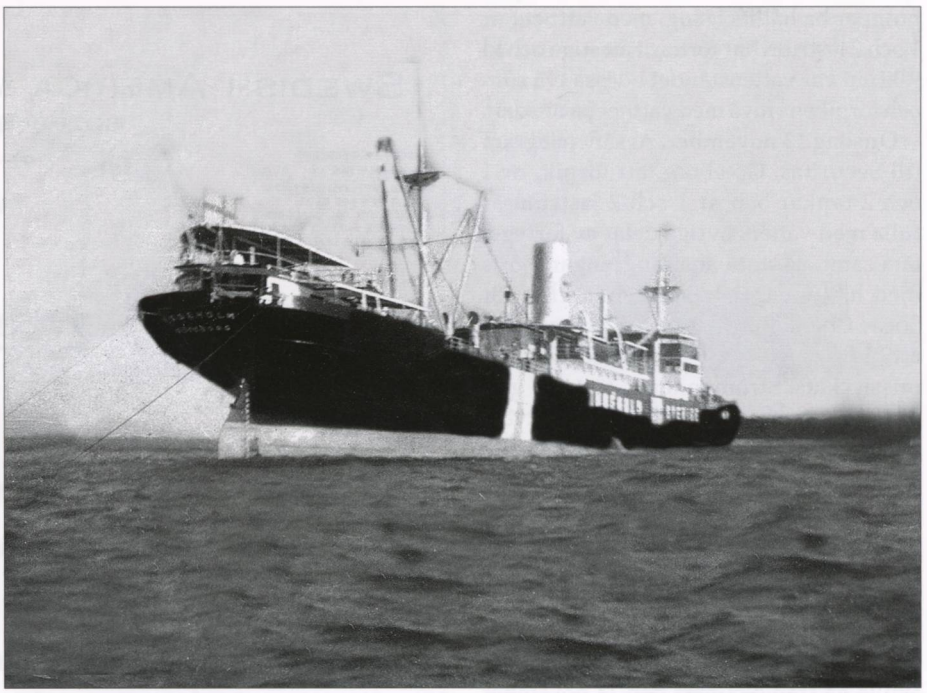
Jag undrade var hon reparerades och om hon gjorde några resor innan hon lastade bomullsbalar och foderkakor i Brasilien, inför den sista resan som lejdbåt.

Andrestyrmannen, som nämns i texten, var nog den man som skulle komma att gifta sig med min syster. Det innebar ytterligare en sjöman i släkten. De övriga var min äldsta systers man, som var maskinist på Sessanlinjen, min morfar och mina morbröder som seglade med sin kutter till 1945, min farfar och en av mina farbröder som var rorgängare på **Bohuslänska Kusten**, min mosters man som var maskinist i Broströms och seglade i flera år under andra världskriget mellan Kanada och Grekland i trafik för Röda Korset. Inget att undra på att jag blev intresserad av båtar och sjöfart och tyckte att jag drog högsta vinsten när jag fick jobb i Röda Bolaget. Sjöman fick jag inte bli. Mina föräldrar hade haft för många sjömän att oroa sig för under kriget.

The Swedish Clubs arkiv

Bertil föreslog att han skulle kontakta Eva Persson, som har hand om Assuransförenigens, The Swedish Clubs arkiv med haverihandlingar. Där fanns en mängd handlingar om haveriet och nedanstående är avskrifter från skeppsdagboken och den korrespondens som rederiet och befälhavaren hade med assuransen och lastägaren.

Fotona i artikeln kommer från Per-Olofs systers album och är en bra bilddokumentation från grundstöttningen och besättningens vedermödor. Brev och handlingar är från Assuransförenigens arkiv.



***Uddeholm** efter att hon satts på grund efter grundstötningen på ett korallrev. Samtliga foton från Per-Olof Torwaldson.*

Haveriet

Den 12 november 1940 avgick **Uddeholm** från Nehoue, med last av krommalm destinerad till Baltimore via Panamakanalen. En timma efter avgången fick **Uddeholm** grundkänning med ett korallrev, Gazelle Pass, med svår läcka för om bryggan som följd. Man vände omedelbart om till Nehoue, men vattnet steg så fort i rummen så det var risk för att fartyget skulle sjunka. Befälhavaren Edvin Rudolf Nilsson beslöt då att sätta **Uddeholm** på grund vid Tiam Bourena Island.

Följande är Journalutdrag nr 41 av den 12/12 1940 ur skeppsdagboken

Tisdag 12 november. Kl 3.55 em lättat ankare och avgått från Nehoue under ledning av lots. Djupgåendet: F=23'4" A=24'1". Lasten bestående av 6 102 tons krommalm, varav 773 ton i mellandäck. Alla luckor skalkade med 3 st fullgoda presenningar. Fartyget väl utrustat och bemannat samt i fullt sjövärdigt skick. När fartyget var i närheten av Hot Carrey ändrade lotsen kursen styrbord hän 3 gånger med en kursändring av ca 3 à 4 grader varje gång. Lotsen som såg att befälhavaren ogillade kursändringen styrbord hän, yttrade då: "Thats allright, Captain, but Port side bad." Och strax därefter tog fartyget grund. Fartygets rättvisande kurs vid grundstötningen var 283 grader. Samme lots hade tidigare lotsat m/s **Uddeholm** in till Noumea och sedan från Noumea till Nehoue genom andra korallrev – och därvid visat sig ha god omdömesförmåga.

Kl 4.53 em då fartyget kommit till Gazelle Pass och skulle runda Hot Carrey tog det grund med sin styrbords bog och sida. Maskinen stoppades och efter fartyget kommit förbi grundet, manövrerades det för att snarast möjligt återvända till avgångsorten. Livbåtarna utsvängdes och fartygets rum och tankar pejlades. Vattnet steg hastigt i både nr 1 och 2 lastrum och tankar, även så förpiken, trots intensiv länsning. Då fartyget tillryggalagt ca 4 distansminuter och vattnet stigit till 12,5 fot i nr 1 lastrum och till 10 fot i nr 2 lastrum ansågs risken att sjunka för stor, varför beslöts att sätta fartyget på grund vid ön Tiam Bourena. Nära ön togs farten av fartyget, som sakta gled upp på grund med förskeppet kl 5.44 em.

Kl 6.02 em, då högvatten inträffade, sattes maskinen på sakta, därefter halv och slutligen full fart framåt, varvid fartyget sakta gled längre upp på grundet till det blev stående kl 6.10 em. Då stod fartygets förskepp på grund till förkant av bryggan med 9 meter vatten vid treans lucka, 14 meter vid nr 4 och 17 meter vid nr 5 och längre akteröver.

Fartygets agent, som medföljt fartyget från Nehoue, blev landsatt för att skaffa hjälp för lossning av lasten. Telegram angående olyckan avsändes till hamnkaptenen i Nehoue, till fartygets rederi med anmodan att underrätta Sveriges Ångfartygs Assurans Förening i Göteborg, till samma förenings närmaste ombud i Melbourne och till fartygets tidsbefraktare Isbrandtsen & Möller i New York med anmodan att underrätta Hemland därstädes. Fartygets

pumpar ha hållits igång, men vattnet i nr 1 och 2 lastrum har fortfarit att stiga och kl 9.00 em var vattenståndet i dessa två rum och förpiken i nivå med vattnet på utsidan.

Onsdag 13 november. Avsänt telegram till Securitas, Göteborg, att förpik, nr 1 och 2 tankar och nr 1 och 2 lastrum är fulla med vatten, övriga delar av fartyget täta samt att stora ansträngningar gjorts med hjälp av mr L.S. Sinclair, chef för Socité Chemique du Chrome, Nehoue, för att få tubbar för lossning av lasten, men misslyckats. Strömankaret, fäst vid god förtöjningswire, förts ut från aktern tvärs om styrbord, för att förhindra bändning i fartyget.

Kl 8.00 em kom mr Sinclair ombord och meddelade att det misslyckats att få någon av de båtar, som ligga under lastning i Pagouméne, långsidan **Uddeholm** för att ta lasten. I stället skulle en båt på 2600 ton komma till **Uddeholm**. Denna båt skulle gå från Noumea den 14 november och ha med dykare, 2 st motorpumpar och 2 st ankare om vardera 1 ton, som skall användas till att stötta fartygets akter. Vidare skulle från Voh imorgon vid dagning avgå 1 bogserbåt och 1 motorlaunch bogserande 2 st läktare om vardera 120 ton med 70 man och lossningsattiralj ombord. Laber till frisk varierande vind med någon sjöhävning.

Torsdag 14 november. Erhållit meddelande att s/s **Cap Tarifa** avgått från Noumea medhavande tubbar och gripskopa för lossning av **Uddeholms** last samt dykare och 2 st ankare. Besättningen arbetat med klargöring av luckor m m. Laber till frisk varierande vind, någon sjöhävning.

Fredag 15 november. Kl 8.35 ankrade **Cap Tarifa** akter om **Uddeholm**, vars lots sändes ombord. Kl 9.30 fört ut en wire till **Cap Tarifa**, som schacklat densamma i medhaft strömankare och efter direktiv från **Uddeholm** lade av detsamma tvärs akter ut. Hivat på wiren till nyss utlagda ankare, som visade sig inte hålla fast, varför det hivades upp i låringen. **Nehous Launch** ånyo fört det ut och vid hivning visade det sig hålla fast.

Kl 9.50 lade **Cap Tarifa** till vid **Uddeholm** och bräckte ned räckverket vid nr 5 lucka m.m. på babords sida. Kl 10.35 börjat lossa med 1 gäng till kl 12.00. Kl 11.00 kom bogserbåt med 2 st läktare med 70 man och en motorlaunch.

Fortsatt lossning med 4 gäng från kl 13.30–18.00 och från kl 19.00–23.00. Lossningen utförts från 2:ans mellandäck, 3.ans, 4:ans och 5:ans underrum. Besättningen kört vinschar. Dykare varit nere och funnit ett 70-tal nitnaglar sprängda och borta i styrbords slag i nr 1 och 2 lastrum.

Lördag 16 november. Fortsatt lossning och arbetat med 4 gäng från kl 5.00–12.00

Assuransföreningen.

SWEDISH AMERICA MEXICO LINE, LTD.
GOTHENBURG

TELEGRAPHIC ADDRESS:
"AMERMEX"
9 USED: BENTLEY'S COMPLETE., THE NEW BOE CODE, A. B. C. 5TH ED., MARCONI'S, I'S 10TH ED. WATKIN'S 16TH ED. STERN UNION 5 LETTER ED.

AMERMEX

GÖTEBORG

COPY OF TELEGRAM RECEIVED:

UDDEHOLM GÖTEBORG RADIO SAK 5/11 1000

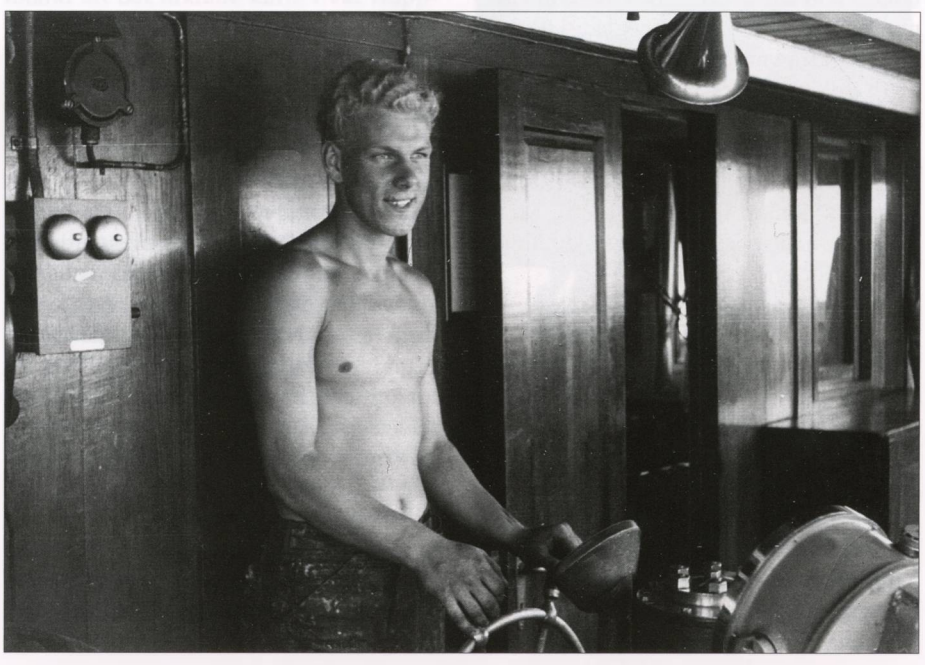
EFTER FARTYGET PROVISORISKT TÄTATS NEMOUE AVGÅR TILL NOUMEA REST-
LOSSNING ETTANS RUM FÄRDIGBULTAD CEMENT ETTAN MÅSTE FÖRNYAS 15 STORA
2 SMÅ SPANT 4 PLÅTAR 4 STORA SPANT RÄTAS STOP TVÅAN 5 SPANT RÄTAS
DYKAREN RAPPORTERAR ENDAST TUMS INBUCKLINGAR ETTANS OCH TVÅANS
TANKAR STYRBORD ASSISTANS TILL NÄRMASTE DOCKNINGSHAMN ANSES OBEHÖVLIG

NILSSON

ANKOM
- 5 DEC. 1940
KL.....

5000 ex. sept. 39.

Telegram till Assuransföreningen i Göteborg angående grundstötningen.



och från kl 13.00–14.00, 3 gäng från kl 14.00 till 20.00, 2 gäng från kl 20.00 till 21.30 och 1 gäng från kl 21.30 till 22.00.

Lossningen utförts från nr 1, 2, 3, 4 och 5 mellandäck, från nr 2, 3, 4 och 5 underrum. Nr 1, 2, och 3 mellandäck lossats helt. Från nr 2 underrum lossats med gripskopa. Erhållit 1 st motorpump från Voh och 2 st från Noumea, vilka samtliga uppmonterats och igångsatts av fartygets maskinbesättning i nr 2 mellandäck. Alla pumparna visade sig vara utslitna och odugliga, varför de återsändes.

Lloyds Surveyor och Hamnkaptenen i Noumea samt Bureau Veritas Surveyor varit ombord hela dagen och då de åsett pumparnas oduglighet, kommo samtliga till det resultatet att god bärgningsbåt var nödvändig för att kunna bärga fartyget, varför följande telegram avsändes till Securitas, Göteborg och till deras ombud i Melbourne: Have discharged 2500 tons in to steamer. All advisable to discharge. All available pumps on island onboard nut none in working order. Salvage pumps alone can save ship. Have telegraphed Norwegian, Lloyds Surveyor.

Capt. E. Nilsson.

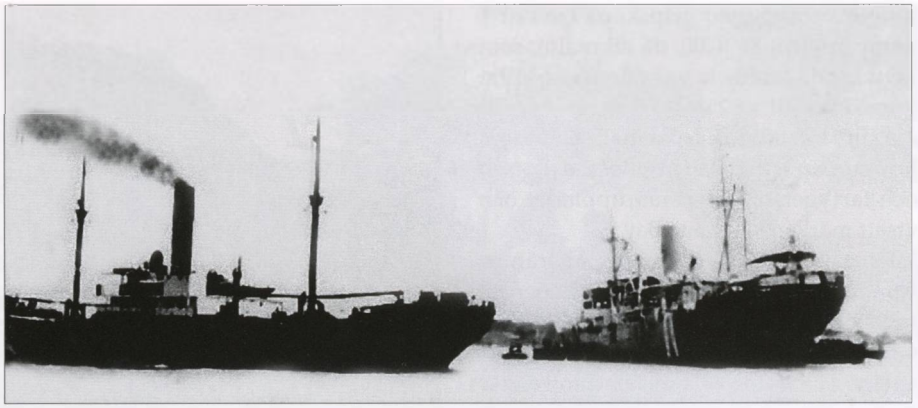
Dykare varit nere under dagens lopp för att med blystrimlor söka täta plåtväxlarna och med träpluggar de öppna nithålen. Försökt att med fartygets pumpar länsa nr 2 underrum, men visade det sig omöjligt.

Söndag 17 november. Från nr 1 och 2 mellandäck i läktare utlossad last, intagits av s/s **Cap Tarifa**, som var färdig och avgick kl 13. Med tillhjälp av en pråm och bogserbåten från Voh utlagt fartygets reservbogankare, var schacklats 120 famnar 4¾" wirekabel rätt akterut och styvhivats. Med hjälp av samma pråm och motorlauncher från Voh utlagt ett av s/s **Cap Tarifa** medhaft ankare, med ischacklade förtöjningswire, från fören in på öns korallrev, varefter wiren styvhivats. Lossningen medelst gripskopa direkt i sjön från nr 2 underrum pågått. Dykare varit nere på babords bog och sida och rapporterat inga skador.

Tvärskeppsskottet mellan nr 2 och 3 underrum uppstöttats i nr 3 underrum med 6 st grova bjälkar och malm lämpats upp mot skottet. Arbetsfolket, utom 17 man, gått iland. Laber till frisk vind, någon sjöhävning.

Måndag 18 november. Dykaren varit nere på babords bog, men på grund av stor sjöhävning och grumligt vatten inte kunnat utföra något arbete. Fortsatt lossning överbord från nr 2 underrum och gripskopa. Frisk till hård SO-vind med stark sjöhävning.

Tisdag 19 november. Fortsatt lossning överbord från nr 2 underrum med gripskopa. Dykaren varit nere på styrbords sida och funnit att 2 st träpluggar i nithålen försvunnit, ersatt dem med nya och rapporterade att fartyget stod på revet från förstäven till förmasten, att inga skador kunde upptäckas på babords sida inte heller akter om nr 2 tankar. Funnit att nr 2 tank inte var läck. Efter det dykaren kommit upp sattes fartygets pumpar igång för länsning av nr 2 lastrum till omkr kl 23.00, då det visade sig vara resultatlöst. Frisk vind, sjöhävning avtagit.



*Ångaren **Cap Tarifa** till vänster tog **Uddeholms** last från läktarna vid bärgningen.*

Onsdag 20 november. Fortsatt lossning överbord från nr 2 underrum med gripskopa. Dykare varit nere och funnit att några träpluggar lossnat och försvunnit samt ersatt dem med nya. Varierande laber vind, någon sjöhävning.

Torsdag 21 november. Fortsatt lossning överbord med gripskopa från nr 2 underrum till kl 8.00, därefter från nr 1 underrum resten av dygnet. Laber vind, någon sjöhävning.

Fredag 22 november. Fortsatt lossning överbord med gripskopa från nr 1 underrum. Dykaren varit nere vid högvatten och rapporterade att en träplugg lossnat och försvunnit, vilken ersatts. Vidare att, eftersom fartygets botten från stäven till förmasten är inbäddad i koraller, är det omöjligt att utröna vad skador fartyget har å denna del. Lotsen tillsammans med fartygets 2:e styrman varit i Nehoue Bay och där uppmätt vattendjupet, för att i händelse fartyget kommer loss det kan införas dit och läggas på lämpligaste vattendjup. Laber vind, någon sjöhävning.

Lördag 23 november. Fortsatt loss-

På stranden av Nehoué, efter ett uppfriskande nakenbad, poserar flera besättningsmän: Ericson, Pettersson, Carlberg en "Kanak", Högfeldt, Lamm, Billing, Ferm och Öhman.

ning överbord med gripskopa från nr 1 underrum till kl 16.00, då all malm, som gripskopan kunde ta var utlossad. Skiftat gripskopan till nr 2 underrum och fortsatt där till kl 23.00, då även där all malm som gripskopan kunde ta var utlossad. Lotsen och fartygets 2:e styrman upplodat och utsatt märken i Nehoue Bay.

Länsat med fartygets pumpar från nr 2 underrum, men utan resultat. Laber till frisk vind, smul sjö.

Söndag 24 november. Då inga pumpar anlänt, sändes motorlaunchen iland för att utröna dröjesmålet. Laber till frisk varierande vind, smul sjö.

Måndag 25 november. Kl 5.00 återkom motorlaunchen och medförde meddelande att pumparna skulle anlända under dagens lopp.

Kl 11.30 kom motorskonaren **Uvea** med 2 st elektriska och 1 st motorpump med tillhörande material, 1 st dykare och montörer. Med motorlaunchen från Nehoue kom hamnkaptenen i Noumea, som på uppdrag av Lloyds Surveyor därstädes skulle organisera bärgningsarbetet. Motorpumpen monterades upp och sattes igång kl 23.30,varvid hål upptogs i bordläggningen i mellandäck för avloppsvattnet och för tilloppet i huvuddäck. Dessa hål upptogs till följd av brist på rör samt för att få större effekt på pumpen.

Tisdag 26 november. Börjat uppmonteringen av de elektriska pumparna och kl 15.00 voro båda igång. Länsningen pågått till kl 18.40, med någorlunda tillfredsställande resultat, men det var försent på kvällen att försöka flotta fartyget. Varierande laber till frisk vind, smul sjö.

Onsdag 27 november. Fortsatt lossning utombords från nr 2 underrum medelst gripskopa, under det arbetare från land lämpat fram malm i lucköppningen.

Fartygets besättning gjort klart för fartygets flottagning genom att mana fram wirarna från de båda akterut utlagda ankarna till ankarspelet.

Kl 12.30, då länspumparna arbetade nöjaktigt, hivades fartyget av korallrevet med fartygets besättning och ankarna upphivades utom det förliga strömankaret, som jämte 120 famnar wire måste lämnas kvar.

Under lotsens ledning återvände fartyget för sakta maskin till Nehoue Bay till plats där lotsen tidigare uppmätt vattendjupet, varest fartyget uppankrades med bogankarna förut och med fartygets reservbogankare och strömankare akterut. Detta arbete utfördes av fartygets besättning. Vid utläggandet av akterankarna var motorlaunchen från Voh behjälplig. Arbetet var avslutat kl 16.20.

Motorlaunchen bringat läkare från Nehoue brygga och lossning från nr 2 underrum påbörjats kl 18.30 och fortsatts till dygnets slut.

I Nehoué Bay var man och uppmätte vattendjupet om det skulle gå att föra in ***Uddeholm*** *efter losstagningen. På bilden syns flera halvsjunkna båtar.*

Förutom 17 st kineser, som varit ombord sedan den 15 november och varitbehjälpliga med lossningen kommo ytterligare 40 st från Nehoue. Fartyget hållits flytande med fartygets pumpar och de i nr 2 mellandäck uppmonterade pumparna. Variabel svag vind.

Torsdag 28 november. Fortsatt lossning till läktare från nr 1 och 2 underrum och arbetat till kl 24.00. Lossningen gått sakta, enär arbetarna i lastrummen måst utföra arbetet stående i vattnet till midjan. Fartygets besättning utriggat dykarställning under fartygets botten från den ena sidan till den andra. Dykare varit nere och försökt att med kilar täta fartygets öppna plåtväxlar. Frisk till hård ONO-lig vind, byig luft.

Fredag 29 november. Fortsatt lossning från nr 2 underrum från kl 7.00 till 10.30, då sista läktaren långsidan var lastad. Något arbetsfolk iland för att upplossa läktarna inte hade kunnat erhållas, varför lossningsarbetet ombord avstannade.

Fartygets egna pumpar är nu tillräckliga att hålla rummen fria från vatten. Dykaren varit nere för tätningsarbete. Frisk ONO-SSO-vind, byig luft.

Lördag 30 november. Ilandsänt ett 30-tal kineser för att upplossa de lastade läktarna. Fortsatt lossningen från nr 1 underrum från kl 18.30–19.00.

Fortsatt länsning från fartygets rännstenar i nr 1 och 2 underrum och från nr 1 bottentank, varvid det visade att bottentankarna nr 1, 2 och 3 styrbords stå i förening med varandra, varför denna länsning måste avbrytas, enär fartyget fick för stark babords slagsida.

Söndag 1 december. Fortsatt lossning i nr 1 underrum till läktare och då denna var fullastad skiftades den till nr 3 och

Förmodligen någon från agenten och ett par ur besättningen.

upplossades där. Upplossningen av läktare iland stillastående av brist på arbetsfolk. Lastrummen hållits läns med fartygets pumpar. Varierande SO-lig laber till frisk vind, byig luft.

Måndag 2 december. Fortsatt lossning från nr 1 och 2 underrum. Ca hälften av upplossad last ombordtagen i nr 3 underrum, enär upplossning iland går ytterst sakta. Erhållit ca 20 ton färskvatten från m/s **Le Phoque**, som uppfraktats från Noumea.

Tisdag 3 december. Fortsatt lossningen från nr 1, 2 och 5 underrum. Ca 50 tons inlastats i nr 3 underrum, enär mottagningen iland går sakta. Dykaren varit nere och med järnbult påbörjat ersätta träpluggarna. Fartygets besättning förfarit dykarställningen under fartygsbotten. Fartyget hållits läns med egna pumpar.

Onsdag 4 december. Fortsatt lossning från nr 2 och 5 underrum. Dykaren varit nere och fortsatt med bultningen av de träpluggade nithålen. Fartygets besättning förfarit dykarställningen. Fartygets rums trälejdare, som använts till del av dykarställningen, bräckts varför ny ställning måste uppriggas. Fartyget hållits läns med egna pumpar. Påbörjat cementring av nr 1 rännsten om styrbord. Varierande frisk byig vind.

Torsdag 5 december till och med 8 december. Fortsatt lossning från nr 2 och 5 underrum. Dykaren varit nere för kompletterande tätningsarbete under nr 1 lastrum och bottentank. Fortsatt påfyllning av cement i nr 1 rännsten styrbord. Fartyget hållits läns med egna pumpar.

Fortsatt lossning från nr 5 underrum. Dykaren varit nere för tätningsarbete. Fartygets besättning förfarit dykarställningen. Fartyget hållits i läns med egna pumpar.

Fortsatt lossningen från nr 4 underrum. Från land endast erhållit 2 tomläktare om vardera 50 tons. Dykare varit nere, utfört tätningsarbete i nr 1 bottentank och av-

En fikapaus på stranden. Observera den svenska termosen.

synat styrbords slag längs hela fartyget. Icke funnit några skador akter om nr 2 bottentank. Hivat upp och tagit ombord de båda akterut utlagda ankarna. Varierande frisk byig vind.

Fortsatt lossning från nr 4 underrum. SO-lig frisk till hård vind, regnbyar.

Måndag 9 december. Tätningsarbetet av fartyget fortskridit så långt att det kan avgå till Noumea och då mottagningen av lasten iland gått så sakta, vissa dagar mindre än 100 tons, beslöts att avgå till Noumea. Kl 4.00 em lättat ankarna och avgått till Noumea under ledning av lots. Djupg F=13'7" A=16' 7".

Tisdag 10 december. Kl 1.30 em anlänt till Noumea och förtöjt vid kaj anvisad plats. Djupgående F=13'7" A=17'3".

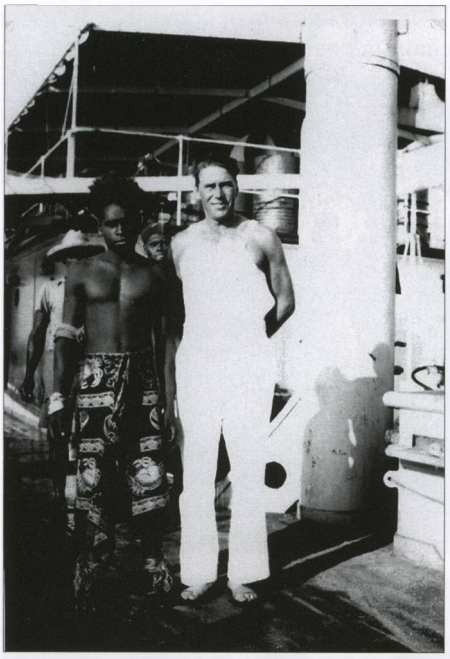
Noumea den 12 december 1940

E. R. Nilsson

Men ser hur mycket arbete som gjordes för att rädda last och fartyget. Värdet av fartyget ansågs stort under rådande krigsläge. Det idoga arbetet med att lossa all last och provisorisk tätning gjorde fartyget kunde gå till kaj i väntan på om det gick att få tag på något reparationsvarv. Besättningen fick förmodligen en välbehövlig vila. Nästa utdrag ur skeppsdagboken är från den 20 december enligt följande.

Utdrag ur skeppsdagboken 1940

Fredag 20 december. Efter provisorisk tätning av bottentankarna nr 1 och 2 styrbord



erhållit sjövärdighetsbevis att avgå till Baltimore med max 2600 tons last.

Måndag 30 december. Erhållit meddelande att torrdocka var ledig i Melbourne eller Sydney. Börjat lossning av ombordvarande last.

1941

Fredag 3 januari. Kl 6.00 em var all last utlossad. Erhållit order att avgå till torrdocka i Melbourne.

Lördag 4 januari. Kl 9.30 fm. Avgått från Nouméa.

Fredag 10 januari. Kl 12.00 midd. Anlänt till Melbourne och börjat indockningen i Graving Dock, Williamstown. Kl 4.00 em var dockan länspumpad och inspektion av fartygets skador företogs av verkstaden, som åtog sig reparationen, som anslog tre veckors tid för utförandet av reparationen.

Måndag 13 januari. Påbörjat reparationsarbetena.

Torsdag 22 maj. Kl 7.30 em voro reparationsarbetena slutförda och godkända av Lloyds Surveyor. Att reparationen tagit så lång tid är beroende av brist på kunnigt arbetsfolk.

Fredag 23 maj. Kl 7.25 fm gått ut ur Williamstown torrdocka och avgått till Newport för komplettering av brännoljeförrådet. Kl 8.10 fm. Anlänt till Newport. Intagit 286,06 ton bunkerolja. Kl 1.15 em. Avgått från Newport för kompensering av kompasserna. Kl 6.45 avgått från Melbourne till Nouméa, för att där återintaga utlossad last.

Torsdag 29 maj. Kl 0.55 em. anlänt till Nouméa och förtöjt vid kaj. Börjat lastningen och arbetat från kl 1.30 till 6.00 p.m. Inlastat 487,2 ton (meter).

Fredag 30 maj. Fortsatt lastningen och arbetat fr kl 7.00 fm till 5.00 em. Inlastat 1 160,07 ton.

Lördag 31 maj. Fortsatt lastningen och arbetat fr k. 7.00 fm 5.00 em. Inlastat 1 360,8 ton.

Söndag 1 juni. Intet arbete pågått.

Måndag 2 juni. Helgdag. Intet arbete pågått.

Tisdag 3 juni. Fortsatt lastningen och arbetat fr kl 7.00 fm till 5.00 em. Inlastat 804,25 ton.

Onsdag 4 juni. Fortsatt lastningen och arbetat fr kl 7.00 fm till 5.00 em. Inlastat 213,27 ton, då all Nouméalast 4 025,5 ton var inlastad. Blivit underrättad om att ingen last kunde erhållas i Nehoue förrän på morgonen den 6 juni.

Torsdag 5 juni. Kl 3.00 em avgått från Nouméa.

Fredag 6 juni. Kl 9.45 fm. Anlänt till och ankrat å Nehoue Bay. Börjat lastningen och arbetat fr kl 10.30 fm till 3.30 em. Inlastat 383 560 kg.

Lördag 7 juni. Fortsatt lastningen och arbetat fr kl 6.00 – 10.30 fm. Inlastat 391 110 kg.

Besättningen protesterade mot att man inte fick åka hem efter flera månader.

Söndag 8 juni. Intet arbete pågått.

Måndag 9 juni. Fortsatt lastningen och arbetat fr kl 6.15 fm till 0.30 em. Inlastat 487 710 kg.

Tisdag 10 juni. Fortsatt lastningen och arbetat fr kl 6.00 fm 0.15 em. Inlastat 526 820 kg.

Onsdag 11 juni. Fortsatt lastningen och arbetat fr kl 6.00–11.15 fm. Inlastat 349 120 kg då all last 6 163 904 kg var inlastad. Då var all tidigare upplossad och 950 004 kg ny last intagen. All tillgänglig last i Nehoue har lastats dag för dag och inget uppehåll har gjorts på grund av väderleken. Kl 0.10 em avgått från Nehoue. Kl 2.16 em pejl. Hot Carrey Island, där fartyget hade grundkänning den 12 november 1940 i rv 115 grader.

Ombord den 12 juni 1941

E. R. Nilsson
Befälhavare

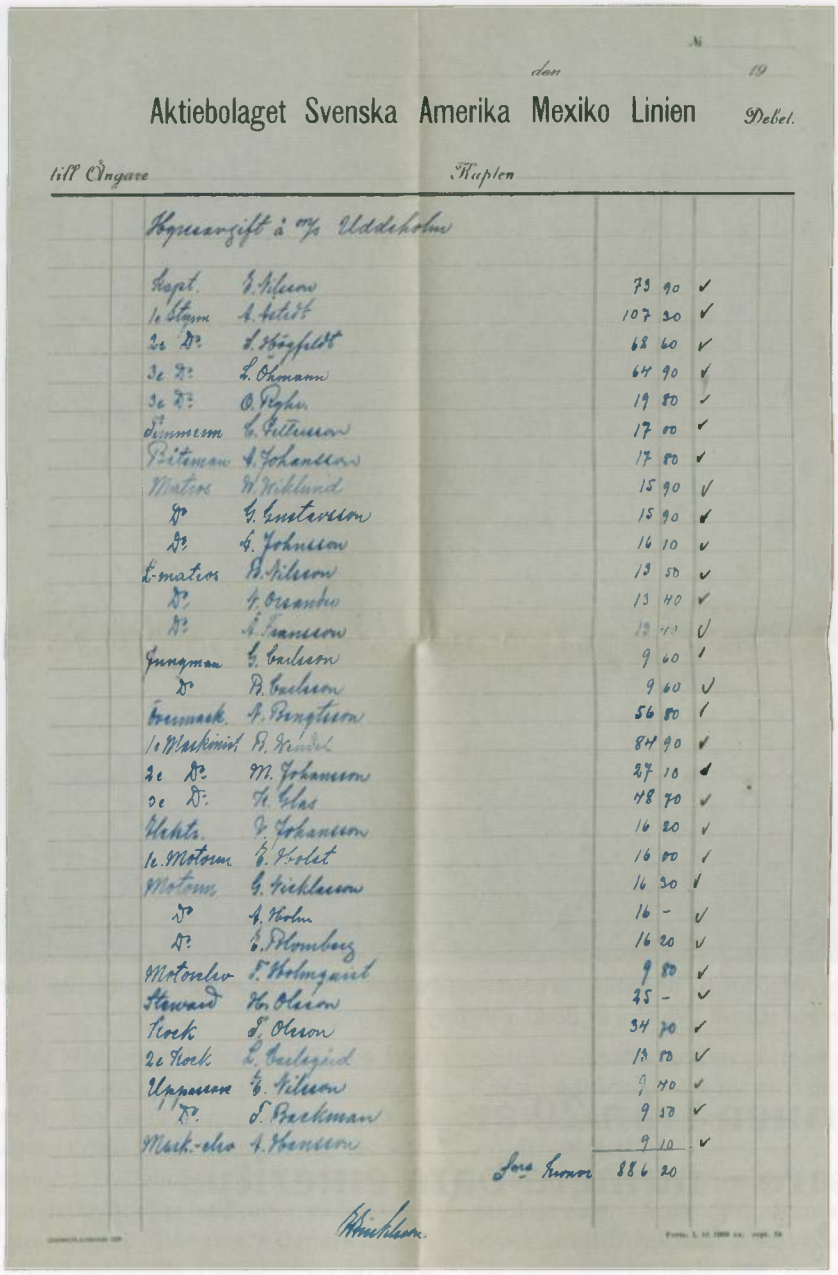
Mot Baltimore och lejdresor

Uddeholm kunde nu påbörja den avbrutna resan till Baltimore via Panamakanalen, för att lossa lasten efter sju månaders uppehåll på grund av haveriet. Resorna därefter har vi inte forskat i mer än att hon blev lejdbåt.

Man fick order att avgå till Buenos Aires för intagande av full last till Göteborg.

Äntligen skulle besättningen få komma hem till Sverige. Det måste ha känt skönt för dem då man passerade Vinga och såg stadens kända silhuetter avteckna sig mot himlen. **Uddeholm** ankom Göteborg den 16 oktober 1941 för lossning av den värdefulla lasten för Sveriges livsmedelsförsörjning.

Den 9 november var det dags för en ny lejdresa. Nu var destinationen Rio de



Aktiebolaget Svenska Amerika Mexiko Linien

Debet.

till Ångare Kapten

Hyresavgift å m/s Uddeholm

Kapt.	E. Nilsson	73	90	✓
1e Styrm	A. Åstedt	107	30	✓
2e D:o	S. Högfeldt	68	60	✓
3e D:o	L. Öhmann	64	90	✓
3e D:o	O. Pryhr	19	80	✓
Timmerm	C. Pettersson	17	00	✓
Båtsman	A. Johansson	17	80	✓
Matros	W. Wiklund	15	90	✓
D:o	G. Gustavsson	15	90	✓
D:o	G. Johnsson	16	10	✓
L-matros	B. Nilsson	13	50	✓
D:o	A. Orsander	13	40	✓
D:o	A. Fransson	13	40	✓
Jungman	G. Carlsson	9	60	✓
D:o	B. Carlsson	9	60	✓
Övermask.	A. Bengtsson	56	80	✓
1e Maskinist	B. Wendel	84	90	✓
2e D:o	M. Johansson	27	10	✓
3e D:o	H. Glas	48	70	✓
Elektr.	V. Johansson	16	20	✓
1e Motorm	E. Holst	16	00	✓
Motorm	G. Nicklasson	16	30	✓
D:o	A. Holm	16	-	✓
D:o	E. Polomberg	16	20	✓
Motorelev	F. Holmquist	9	80	✓
Steward	H. Olsson	25	-	✓
Kock	S. Olsson	34	70	✓
2e Kock	L. Carlsgård	13	80	✓
Uppassare	E. Nilsson	9	40	✓
D:o	S. Backman	9	50	✓
Mask.-elev	A. Hansson	9	10	✓
	Sma kronor	886	20	

Nicklasson

*Besättningens hyresavgift på **Uddeholm** 1941, Landsarkivet i Göteborg.*

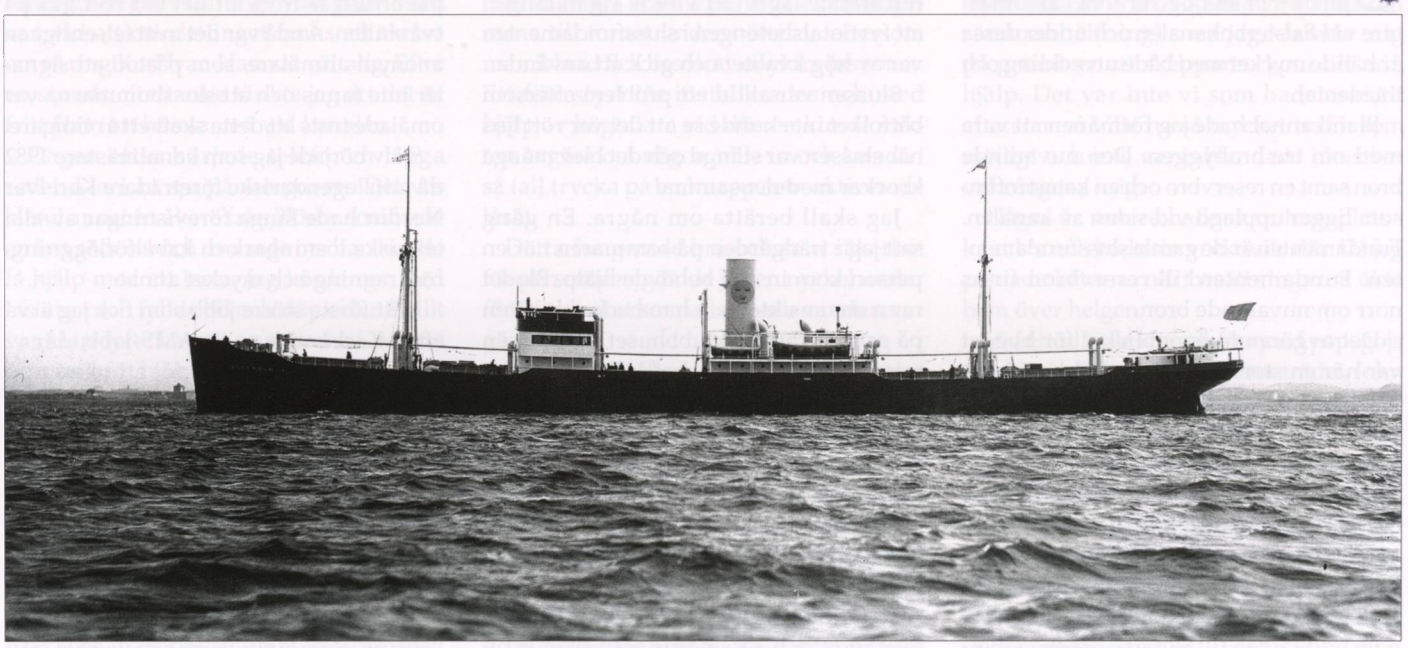
Janeiro, Santos Montevideo och Buenos Aires. **Uddeholm** var åter i Göteborg den 24 februari 1942. Nästa lejdresa gjordes den 12 april, förmodligen efter varvsbesök. Båten var destinerad till Buenos Aires. På denna resa slutlastade man i Santos och **Uddeholm** gick ut på sin sista resa den 13 juni. Lasten bestod av styckegods, bomull, foderkakor och inte minst det åtrovärda kaffet.

Den 4 juli, efter att ha anlöpt Torshavn, där man fick direktiv för den fortsatta resan över Nordsjön, gick man in mot minfälten i Skagerak som utgjorde den sk Skagerakspärren. Man slog följe med **Argentina** för enligt myndigheterna så skulle lejdbåtar kunna hjälpa varandra om någon skulle gå på en mina.

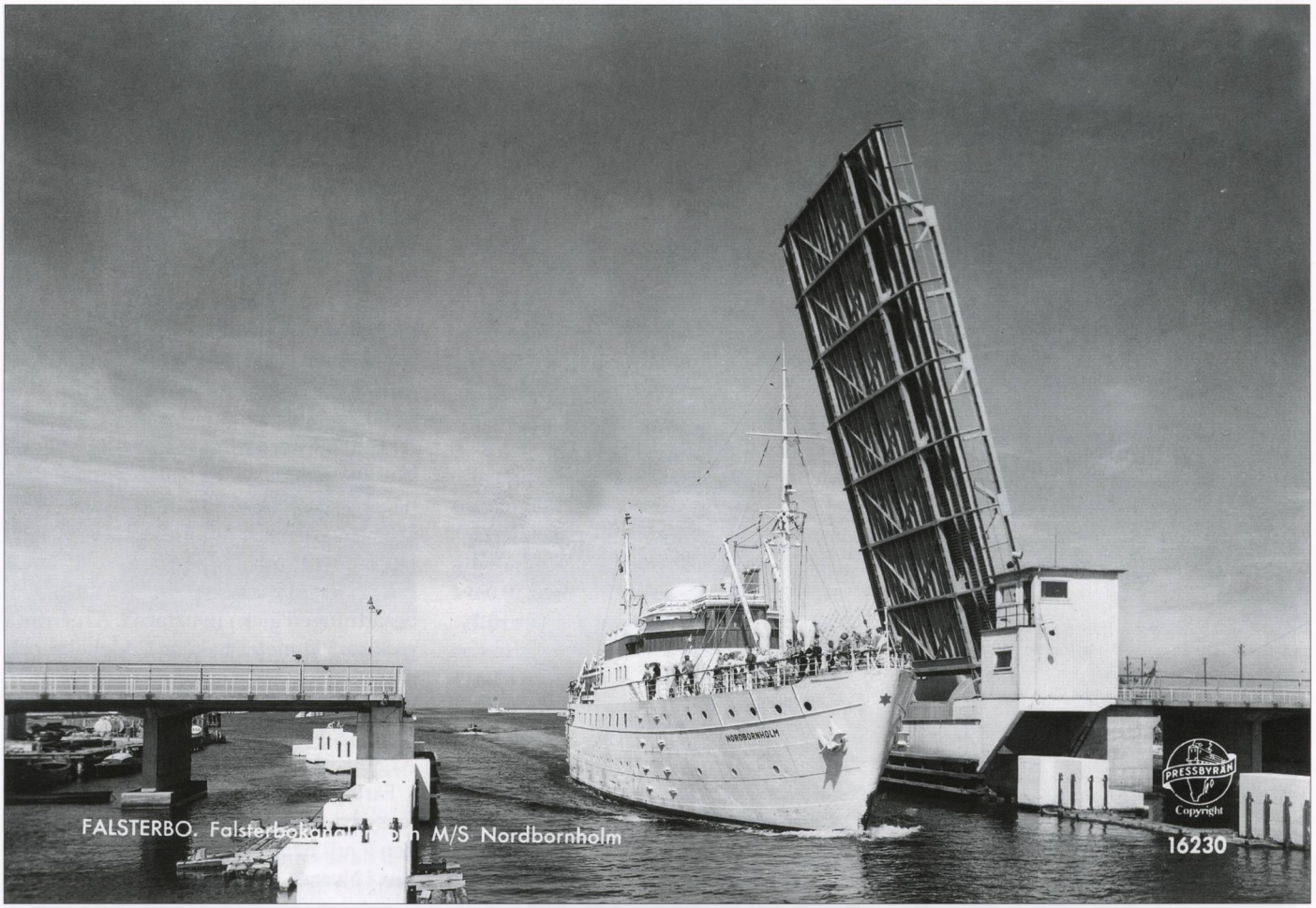
Detta gjorde **Uddeholm** kl 19.20 den 6 juli då en mina exploderade vid lucka två. Ytterligare två explosioner följde och besättningen gick i livbåtarna. **Argentina** gick ca 500 meter bakom Uddeholm och slog stopp i maskin omedelbart för att bistå besättnigen på den sjunkande **Uddeholm**. Under tiden exploderade en mina under **Argentina** med flera som omkom.

Fartygen befann sig ca 30 distansminuter sydväst om Kristiansand. På morgonen den 7 juli nådde de överlevande land vid Aas i Norge.

I Sjömansrulla för svenskt fartyg står: "Vidare är överenskommet att besättningen skall utgöras av, förutom befälhavaren, minst 3 styrmän, 3 maskinister, 1 telegrafist, 6 man på däck, 5 man i maskin och 4 kökspersonal." Detta var minimikravet. **Uddeholm** hade enligt lönelista 31 man mot minimikravets 23 man. Med all sannolikhet var det dessa sjömän som var ombord när grundstötningen skedde i november 1941.



***Uddeholm** var ett vackert lastfartyg. Bild från Sjöfartsmuseet i Göteborg.*



Danska ***Nordbornholm*** *passerar bron i Falsterbokanalen på väg söderut. Pressbyrån gav ut ett stort antal fotografiska vykort på 1950- och 1960-talet med motiv från Sverige runt. Dessa vykort hade en mycket god skärpa. Vykorten ur Bertil Söderbergs vykortssamling.*

Minnen från 20 år som kanalmästare – numera bara emeritus

Sven Lundström

Undertecknad har haft förmånen att jobba mer än tjugo år som kanalmästare vid Falsterbokanalen och under dessa år hände mycket med både utveckling och incidenter.

Bland annat hade jag förmånen att vara med om tre brobyggen. Den nuvarande bron samt en reservbro och en katastrofbro som ligger upplagd vid sidan av kanalen. Fundamenten är de gamla slussfundamenten. Fundamenten till reservbron finns norr om nuvarande bron.

Det avgörande ögonblicket för bygget var när en stor tankbåt törnade in i bron på sydgående en tidig morgon med stora skador som följd. Detta beskriver jag senare i texten.

Det blev många möten och funderingar om var katastrofbron skulle ligga? Första förslaget var norr om slussen då två dykdalber skulle rivas och omvandlas till mellanstöd och tillfartsvägen skulle gå genom trädgården till Sjöfartsverkets semesterbostad på östra sidan, men jag är rätt stolt över att mitt förslag vann, nämligen nuvarande läge! Det visade sig nämligen att fyrtiotalsbetongen i slussfundamenten var av hög kvalitet och gick att använda.

Slussen var alltid ett problem eftersom båtfolket inte kunde se att det var rött ljus när slussen var stängd och det blev många krockar med densamma!

Jag skall berätta om några. En gång satt jag i trädgården på sommaren när en person kom in och behövde hjälp. Blodet rann om ansiktet och han hade satt båten på grund framför klubbhuset. Vi satte en pump i båten och förberedde kranen för ett lyft. Vi lyckades lyfta båten men resultatet blev klent. Båten blev vrak!

En annan gång kom Dronning Margrethes av Danmark slup från varvet och brakade in i slussen men skadorna blev inte lika stora annat än för skepparen som antagligen inte fick det så lätt.

När vi byggde katastrofbron var kanalen avstängd och så småningom blev bron utlagd samtidigt som det var trollingfiske i Simrishamn. Då skedde ett antal påkörningar trots att det var rött ljus på två ställen. Ändå var det mitt fel, enligt en anonym anmälare, som påstod att signaler inte fanns och att slussbommarna var omålade trots att detta skett ett år tidigare.

Själv började jag som kanalmästare 1982 då min legendariske företrädare Karl Ivar Nordin hade långa förevisningar av alla tekniska lösningar och kabelförläggning, rördragning och mycket annat.

Mitt första större jobb som fick jag ärva efter Karl Ivar var ett AMS-jobb, där vi hade fått en halv miljon för att rensa upp kring kanalen. Sedan kanalens byggnad hade det flutit länsar mellan alla dykdalber. Länsarna liknar flottar som med två stockar i höjd var sammanlänkade med grova bultar.

Länsorna hade flutit i kanalen mer än 40 år och var rätt dåliga, så Sjöfartsverkets mudderverk **Björn** lyfte upp samtliga och lade upp dem längs östra kanalvägen från sydöstra slussen till kanalvägens slut!

Bornholmsbåtarna använde sig ofta av Falsterbokanalen. Här ***Rotna*** *på nordgående.*

För AMS-pengarna anställdes fyra man. Jag inköpte två stora motorsågar för att dela på länsorna så att det gick att hantera dessa och transportera dem till tippen i Trelleborg med alla kostnader som detta innebar med tanke på frakt och tippavgifter. Efter några dagars arbete ringde *Sydsvenska Dagbladet* för att höra om det inte fanns någonting att skriva om i morgondagens tidning. Man hade varit van vid att om det inget fanns att skriva om så ring Karl Ivar. Han var vältalig. Efter en stunds eftertanke tänkte jag att det är fritt fram att hämta ved vid kanalen.

Dagen efter började telefonen ringa redan klockan sju på morgonen. Det var bland annat en åkare från Hörby som hade en last söderut och undrade om han kunde få hjälp med att lasta. Jag körde ner med lastaren och fyllde bil och släp och när allt var klart lyfte han ut en säck med potatis som tack för hjälpen.

Samma dag var vi sysselsatta med att se över gatubelysningen på västra sidan och jag kan lova att det var näst intill karneval bland länsorna när alla människor skulle hämta bränne. Det var bara en korvaluda som saknades så hade allt varit perfekt.

Tack vare färre transporter blev det också mindre tippavgifter. Så det blev pengar över som användes till att renovera tornet. Vi bytte golvisoleringen från koksgrus till glasull och vattenburen värme i golvet. Köksinredningen blev ny med en trinett med kylskåp och elplattor istället för bara en enkel elplatta.

Radarn byttes till en modern och den gamla med en väsnande omformare åkte ut och istället byggdes en fast hörnsoffa, där omformaren hade stått, med tillhörande runt bord.

Efter några år ville personalen låsa dörrarna till tornet under nätterna eftersom man ibland fick besök av onyktra personer. Ett fjärrstyrt lås installerades och med hjälp av högtalare vid dörren kunde vakten avgöra om någon ville in och kunde i så fall trycka på en knapp som aktiverade låset.

Detta fungerade bra och som säkerhet för personalen gömde jag en nyckel under fönsterblecket som alla visste var den var gömd.

Vid ett tillfälle knackade det på vårt sovrumsfönster klockan halv fyra på morgonen. Utanför stod en halvförfrusen Gustav Gustavsson iklädd skjorta och pissetofflor som bara skulle ut och hämta *Arbetet* som tidningsbilen hade kastat av framför dörren vid vägen. Tänk hur länge Gustav hade letat innan han knackade på vårt fönster! Han var rejält nerkyld.

Under en tid jagade Kustbevakningen fiskare för överlast. Det var många som passerade men det var bara svenska som man tog in.

En kväll ringde man efter mig för att få reda på hur mycket last kajen klarade eftersom man tagit in en trålare för kontroll och inte lät trålaren segla vidare utan dellossning till en tankbil.

När jag kom ner på kajen blev jag nästan överfallen av besättningen. Släkten hade åkt ner från Bohuslän (snacka om sammanhållning) men jag klarade mig på grund av att skepparen kom till min hjälp. Det var inte vi som hade anmält eftersom vi ville ha så mycket trafik som möjligt och inte var inblandade i kustbevakningens krig.

Några år senare hade man losseplats i kanalen och hade sin veckovila där. Då jag passade båtarna när besättningarna åkte hem över helgen.

Vid ett tillfälle kom en förrymd papegoja till oss och fick sin föda i päronträdet. John Levin ringde till sin brorson Inge som ryckte ut och apterade en kråkfälla i trädet och det tog inte lång tid innan papegojan satt i fällan, men då Inge skulle vittja buren slank papegojan rakt igenom nätet. Det var för stora maskor så det var bara att byta till finmaskigare nät. Nästan direkt satt papegojan Jocke i buren och fick bo i tornet under många år.

Gustav Gustavsson var nog Jockes bästa

Den lilla coastern ***Estelle*** *från Landskrona på väg in i kanalen den 2 augusti 1983. Foto Bertil Palm.*

Bornholm *från Rönne fotograferad av Bertil Palm den 29 augusti 1989.*

vän och alltid då Gustav hade vakt i tornet var Jocke lös. Gustav satt alltid när han hade vakt på södra sidan av soffan och lagade ålarusor och hade då ett stearinljus brinnande när han brände tråden på bödenålen. Men Jocke ville kivas med Gustav och flög fort runt tornet och lyckades släcka ljuset. Efter ett tag tog Gustav tag i kepsen när Jocke passerade och kastade den utan att träffa, och efter detta räckte det med att Gustav tog i kepsen så satte Jocke lugnt på sin pinne.

Gustav gick i pension och nya anställdes och efter en tid startade Leif sin kampanj för att få bort honom. Han fick med sig många och efter en tid flyttade Jocke till Skanör. Där flydde han för andra gången och därefter har ingen hört av honom.

Under åren hände ju ett antal incidenter och händelser.

Vid ett tillfälle kom en bohuslänsk trålare på norrgående och efter passage av bron seglade hon för långt österut och kom innanför dykdalberna mitt i kanalen och seglade omkull dykdalb nummer två.

Efter upphandling blev en firmas anbud godtagit och vid syn på platsen menade deras platschef att även dykdalb nummer ett borde undersökas. Efter dykarundersökning visade det sig att även den andra var skadad och en ny upphandling måste genomföras och en ny entreprenör antogs.

När jobbet påbörjades var det sprängning av dykdalb nummer två och mer än jag blev imponerad när laddningen gick, och all betong blev bara grus som landade på det grunda området öster om rännan och armeringskorgen sjönk rakt ner till botten. Nybyggnationen av dessa två dykdalber gick smärtfritt och det var flera roliga byggmöten under tiden.

Min föregångare Karl Ivar Nordin berättade en gång att måste ha en nattvakt i tornet vilket han hatade eftersom natten är så lång om det inte blir någon trafik i kanalen. Han gick på vakt med en bra bok och tänkte att nu är natten räddad. Mitt i natten blev det brolyft och Karl Ivar lyfte bron och efter passage lade han ner bron igen och återgick till sin bok! Efter tjugo minuter knackade det på dörren och en arg man undrade om inte bommarna skulle lyftas. "Lugn", svarade Karl Ivan, "det är snart fixat. Du skall bara sätta dig i bilen så är det nog klart". Och bommarna gick upp. Så lätt är det att falla i drömmar på natten!

Vid ett annat tillfälle var undertecknad tvungen att ta en nattvakt precis som min föregångare. Det var det värsta jag visste. Just denna natt var det Canada Cup i ishockey med alla stjärnorna och med Börje Salming i topp, så jag tänkte att det blir nog bra. Men det blev inte som jag tänkt mig, ty det aviserades bunkring mitt i natten och det hade väl gått bra om det inte hade blåst hård västan och båten haft en god skeppare.

När båten kom fick man iland ett styrbords spring och sedan lade sig båten tvärs över kanalen och det var en båt på väg norrifrån så tiden var knapp! Bunkermannen och jag gick ut med arbetsbåten och drog iland ett akterspring som besättningen kunde använda till sin aktra vinsch och dra in aktern till kaj.

Efter bunkringen släppte man förtöjningarna och allt såg bra ut till en början men när skeppet fått i riktning under bron blev skepparen rädd. Istället för fram och babords gick stäven in bland dykdalberna utan några stora skador!

Skepparen ropade upp direkt och frågade om jag hade några skador för han hade inga! Detta var ett under eftersom jag var säker på att bron skulle välta och förbindelsen med Skanör skulle vara bruten under lång tid!

Tänk så nära det var eftersom ingen som helst beredskap fanns under den tiden.

Till kanalen hörde en fritidshamn som vi förvaltade och i norra bassängen var en massa platser som den gamle Kanalmästaren konstruerat med en järnvägsräls som slutade en halv meter under vattenytan och därefter ett stålrör som man förtöjde i. Det var tänkt, att när det blev is så lyfte röret och rälsen stod kvar och det fungerade ganska bra.

Varje år gick vi igenom och kollade alla rören för att se om de var rostiga.

Vid ett tillfälle var vi ute sista veckan innan sjösättningen och höll på med en räls. Det var dålig sikt och vi fick inte på röret eftersom det visade sig att det fattades omkring fem millimeter men eftersom det inte var sjösättning förrän nästa helg var det ingen fara!

Döm om min förvåning då jag kom ut på måndagen för att sätta på ett grövre rör. Det låg en båt på platsen och när vi hade satt på röret var där inte plats att komma ut.

Båtägaren var en av dem som var i konflikt med mig eftersom han skulle smita förbi i kön och var irriterad på mig.

När han såg vad som hände satte han sig i bilen och körde till Malmö för att klaga hos chefen men eftersom CTO kände till bakgrunden fick han bara ett gott skratt och tog sin båt och flyttade till Klagshamn.

Vid ett annat tillfälle var Eivor och jag på resa mellan Travemünde och Malmö med **Lübeck Link** och ved angöring till Malmö kom vi upp på bryggan och strax sade kapten Bergkvist: "Ring kanalen. Där har hänt något." Ringde till Inge och fick rapport att **Nord Transporter** hade fått blackout strax efter passagen av bron och törnat in i slussfundamenten och därefter vält två dykdalber. Efter hemkomst var det bara att följa med ut i kanalen och börja arbetet att bärga så många pålar som möjligt och vi hittade trettiotvå stycken.

Dykdalberna som sedermera blev uppbyggda av sjöfartsverkets byggnadsfartyg **Fyrbyggaren** fick Sjöfartsverket själv betala eftersom sjöfartyget glömde att skicka räkning i tid!

Den allvarligaste olyckshändelse senare när nya bron blev påseglad!

Vid tretiden på morgonen ringde telefonen och sömndrucken steg jag upp och

Den vackra passagerarbåten ***Hammershus*** *på sydgående.*

svarade och utanför fönstret låg en stor tankbåt med stäven mot söder! Det var Micke som berättade att båten hade seglat in i bron.

På med kläderna och över bron ner i 53:an och ut till båten som hade förtöjt vid dykdalberna. Kaptenen och lotsen embarkerade och då jag var på väg tillbaka genom bron för att besiktiga skadorna såg jag att bommarna var på väg ned. Samtidigt passerade en bil från Skanör bommarna och bromsade och körde ytterligare en gång genom bommarna på väg tillbaka. Micke kallade och frågade vad skall jag göra? Ring polisen svarade jag. Vi passerade bron och kollade skadorna och efter att ha kommit tillbaka och gått iland för att titta uppifrån kom polisen och lots och skeppare bad att få blåsa för att ta bort alla tvivel om deras nykterhet!

Efter besiktning visade det sig att två dykdalber var raserade och en skadad. Den allvarligaste skadan var på en avvisare på västra klaffkammarväggen. Den var byggd på ett sätt så att den hängde i bitar och släppte istället för att göra hål i väggen då klaffkammaren hade havererat och vattenfyllts.

Dykdalben närmast bron lade sig rakt över högspänningskabeln till Skanör.

I det värsta scenariot hade Skanör och Ljunghusen blivit av med både väg och elleverans under överskådlig tid!

Det blev en massa möten och besiktningar med försäkringsbolag och därefter upphandling inför reparationen jag ringde chefen och påpekade att han måste göra skepparen ansvarig för skadan annars riskerade Sjöfartsverket att själva stå för kostnaden (jag hade ju varit med om detta tidigare) men det var som att tala för döva öron. Samma dag reste han till Norrköping och nästa dag ringde hans sekreterare och undrade om jag hade något underlag till en sådan skrivelse vilket det visade att jag hade i pärmen.

Bogserbåten ***Dallas*** *omtalas i texten. Foto Terje Fredh.*

När bron byggdes var man lite bekymrad eftersom den nya bron var datorstyrd medan den gamla styrdes med cykelkedjor med motstånd och tickande reläer. Montören menade att vi skulle vara lugna. När allt är klart så fungerade det! Mycket riktigt. Men efter ett tag kom det fel ibland och sedan fungerade det och att hitta ett fel som bara fanns ibland var svårt. Efter långt felsökande satt jag en dag på kontoret då Micke skrek ner för trappan att nu går det inte. Jag svarade försök och försök igen och trålaren kom igenom.

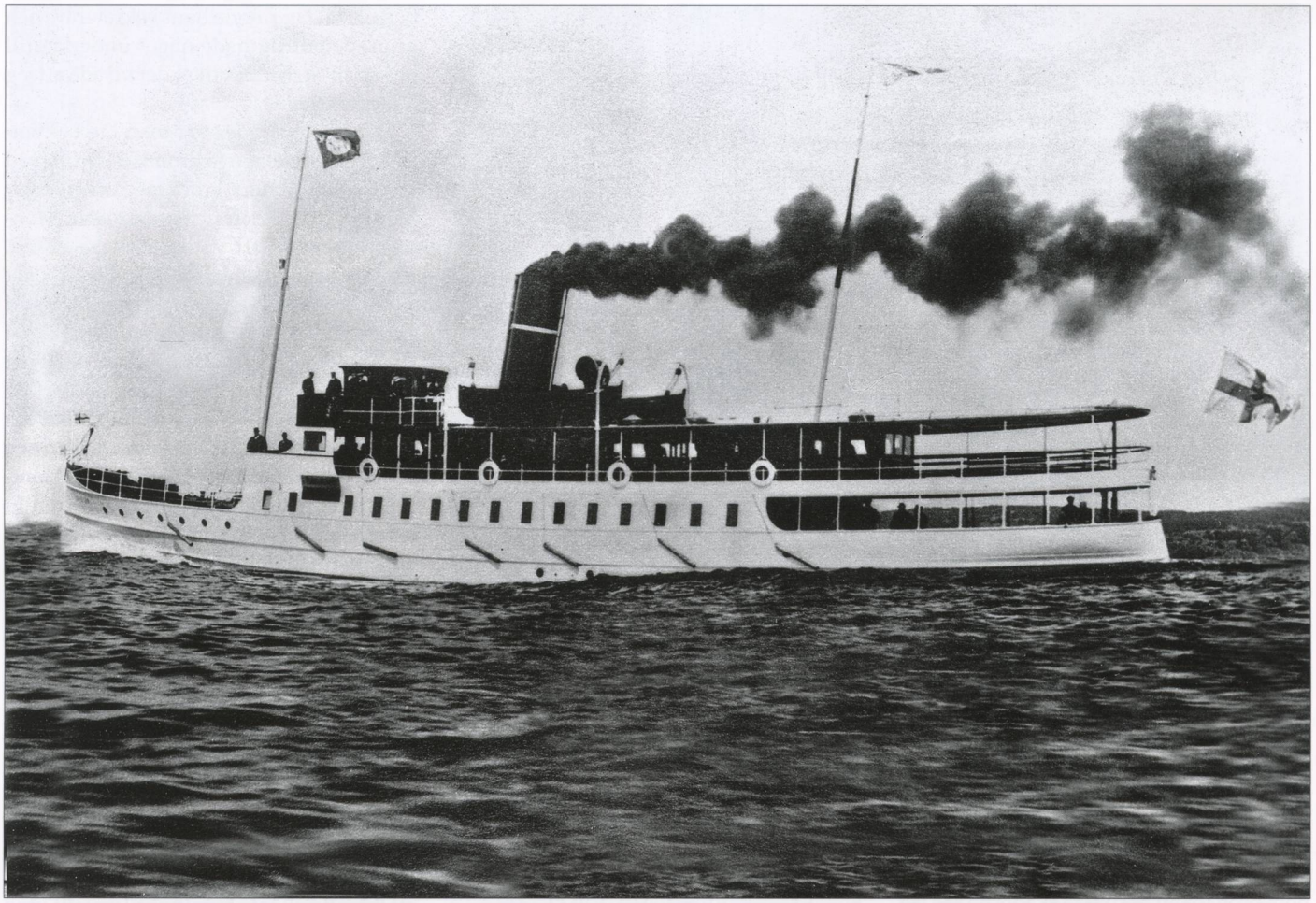
Därefter ringde jag till Rickard från El och Data som kom som ett skott. Det blev en stor undersökning i östra kammaren men inget fel upptäcktes. Inför ett nytt lyft tänkte jag på en gammal incident en gång när vi letade efter samma fel. Då blåste dörren igen i västra klaffkammaren och bron stannade denna gång. Jag sprang över innan vi provade och med bron på väg smällde jag igen dörren och allt stannade. Då kunde Rickard hitta felet som låg i nödstoppskretsen. Det kom från montaget av en kabel och var för långt instoppad i kopplingsplinten vilket innebar att ibland fick inte ledningen kontakt utan isoleringen var emellan!

Ett par år senare kallade en trålare upp och meddelade att han hade krockat med Höllviksfyren som ligger utanför Klagshamn. Vakthavande rapporterade till kontoret i Malmö. Strax kom ett fax där han undrade om jag kunde gå över till skepparen och få det underskrivet! Ibland tar man till sig men det är svårt med ett erkännande.

En höstkväll ringde telefonen från tornet. Bogserbåten **Dallas** låg norr om kanalen och det var stor drama ombord skepparen och chiefen hade festat hela dagen och norr om kanalen skulle skepparen kasta matrosen överbord men chiefen stoppade det. Skepparen omhändertogs av vedettbåten och togs iland men de övriga låg utanför kanalen. **Dallas** drog på den tiden ubåtsdelar mellan Kockums och Karlskrona. Jag körde ut med 53:an och kopplade på styrbordssidan och lotsade in ekipaget till dykdalberna på östra sidan. Kustbevakningen bistod med förtöjningen. Besättningen ilandfördes för förhör.

Sent på natten blev det ett nytt samtal. De var tillbaka och vakten vägrade att släppa in dem i tornet så det var bara att stiga upp och skjutsa ut dessa till **Dallas**. Två dagar efter detta kom en ny skeppare som tog ekipaget vidare till destinationsorten.

Vi fick aldrig veta vad som hände efteråt.



Den 14 maj 1914 gick ***Bohuslän*** *på leveransprovtur. Hon presterade 14 knop vilket aldrig mer lär ha uppnåtts. Foto från Sjöfartsmuseet Göteborg.*

Ångaren Bohuslän 100 år

Bertil Söderberg

Artikeln är inte en berättelse om ångaren **Bohusläns** 100-åriga historia utan mer om hur hon blev räddad från att skrotas och nu har uppnått 100 år som den enda kvarvarande kustångaren på västkusten.

Nybygget Bohuslän

När ångaren **Bohuslän** 1914 levererades från Eriksbergs Mekaniska Verkstad till Marstrands Nya Ångfartygs Ab var det med högt ställda förväntningar som den nya kustångaren togs emot av ångbåtsbolaget och alla dess resenärer. Att förväntningarna infriades kan man bara instämma i.

Eriksbergs Mekaniska verkstad var vid denna tid känd för sina lyckade passagerarfartyg för kust- och skärgårdstrafik. Flera av dessa finns fortfarande kvar: **Blidösund**, **Norrskär** och **Saltsjön**, alla tre i Stockholm.

Bohuslän sjösattes den 15 december 1913 och enligt vad som berättats var det en tillfällighet att ångaren då begåvades med sitt namn.

Verkstadsprovturen ägde rum den 5 april 1914 och vid fartprovet uppmättes 13,5 knop och 717 indikerade häst-krafter vid 14 kilos tryck i pannan, 50% fyllning och 153 slag i minuten. Bränsleförbrukningen var 0,566 kg Westfahliska kol per hästkraft och timme.

Leveransprovturen ägde rum torsdagen den 14 maj 1914. Ännu ett fartprov gjordes då mellan Gulldisken och Knarrholmen.

Man uppmätte 14,27 knop och 880 indikerade hästkrafter vid 12,8 kilos tryck i pannan, 60% fyllning och 175 slag i minuten. Bränsleförbrukningen var 0,78 kg kol per hästkraft och timme.

Leveransprovturen skildrades i *Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning* dagen efter, den 15 maj 1914. Texten återges här med ursprunglig stavning:

"När passagerarne på Marstrandsbåtarne denna vår passerat Eriksbergs mek. Verkstad, ha många af dem kastat nyfikna blickar mellan fartygsskrofven vid brobänkarne för att fånga en skymt af »den nya båten».
Tills för någon vecka sedan lyste den rödmönjad bland sina svarta kamrater från kanalen och Östersjötraderna. I går låg den hvit och vacker, med putsade salongsfönster, som blänkte i solen, ny så det sken af den och med namnet »**Bohuslän**» i ljusblåa bokstäfver på bogarne.

Då den vid 10-tiden på förmiddagen halades ut ur verkstadshamnen hade en rätt talrik skara profturspassagerare embarkerat, de flesta representerande beställarne, Marstrands nya ångfartygsaktiebolag.

Ångaren flöt vackert på vattnet under sin första Marstrandsfärd utför älfven med sitt välformade skrof, sina långa öfverbyggnader och sin koketta akterstagade rigg.

Redan vid första mönstringen blef det klart att Marstrandsbolaget med detta fartyg förvärfvat västkustens komfortablaste passagerarångare. Den representerar en helt ny typ; och om ej alla beräkningar slå fel kommer den att inleda en ny era i trafiken på vestkustens största badorter.

Ångaren är 43,05 m. lång, 7,27 m. bred och har ett malladt djup af 3,1 m. Den är försedd med kryssareakter af väl afvägd form och två däck. Föröfver är

Lika fin som vid leveransen kan vi idag beundra det vackra fartyget som här i fart på Bohuskusten. Foto Krister Bång den 25 juli 2006.

det på Marstrandsbåtarne vanliga upp höjda lastdäcket. Hufvuddäcket bildar i horisontalt plan det inbyggda mellandäcket och det med sittplatser för andraklasspassagerare försedda akterdäcket.

All kommunikation med förstaklassafdelningarna sker från akterdäcket. Här är från maskinskottet utbyggdt ett däckshus, inrymmande trapporna till promenaddäck och salonger, förstklassiga herr- och damtoiletter med marmorlavoirer och väggarne klädda med porslinskakel.

En bred trappa med ledräcken och barriär af polerad valnöt leder upp till den rymliga vestibulen i de sammanhängande däckssalongerna. Den på akterdäck belägna damsalongen är läckert inredd med väggar och bord af polerad björk och soffor med lilafärgade plyschöfverdrag. Den i väggen infällda spegeln kommer säkert att ge damerna kära tillfällen att skänka densamma sina ögons beundran.

Föröfver leda dubbeldörrar in i den trefliga matsalongen, som är hållen i rödt med en marmorbuffet på förkant och fyra efter bássystem mellan skinnklädda soffor placerade fönsterbord af mahogny. På styrbordssidan kommer man därifrån in i penteriet, hvilket endast profturspassagerare kunna tillåta sig, på babordssidan i en tambur, som genom dörrar står i förbindelse med promenaddäcket och längs förut i den långa däcksbyggnaden belägna rök- och konversationssalongen.

Denna kommer nog att bli passagerarnes käraste tillhåll. Den är hållen i dämpade färger, blågrått och grönt, och är liksom matsalongen inredd med fönsterbord af mahogny och skinnsoffor. Längst föröfver är en liten afdelning med rundbord och stolar, därifrån man, liksom för öfrigt från hela röksalongen, har en präktig utsikt både föröfver och åt sidorna. Tack vare de stora fönstren sitter man i alla däckssalongerna som i glasskåp och har rikligt med både utsikt och ljus. Å promenaddäcket, som sträcker sig från öfverbyggnadens förkant längst akterut, äro sofforna så förståndigt placerade utmed däckshusen, att man sitter vänd mot sjön och slipper vrida af nacken för att se på hafvet, samtidigt som man har godt skydd för blåst".

Navigeringsafdelningen är å denna båt alldeles afskild från passagerarafdelningarna. Kommandobryggan ligger ofvanpå salongsbyggnaden i samband med navigations- och styrhytt.

I trapphuset leder en trappa ned till aktersalongen under däck, som väl hädanefter kommer att bli de slumrande morgonresandes ostörda tusculum. Utom kaptenens hytt finnas här två dubbel- och två enkelhytter för passagerare, damsalong och aktersalong. Föröfver under däck är en rymlig och proper andra klass matsalong, hytter för andre maskinist, rorgängare, restauratris och betjäning.

På mellandäcket äro expeditions- och förste maskinisthytter, ett rymligt kök med hiss till penteriet i förstaklassafdelningen, kran med ångwinsch o.s.v. Det stora maskineriet utgöres af en triple expansionsmaskin om c:a 730 hkr och försedd med Howdens forcerade drag.

Maskineriet arbetade lugnt och jämt, och man konstaterade under fartproven i södra farleden mellan Rifö hufvud och Knarrholmen, att skakningen var ytterst obetydlig. Det visade sig också att »**Bohusläns**» icke blott är vestkustens komfortablaste båt utan också dess snabbaste.

Medan den hittills snabbaste båten »**Marstrand**» vid forceringsprof för några år sedan gjorde 13,4 knop, kom »**Bohusläns**» vid normal gång upp i en medelfart af 13,7 knop och vid forcering uppnåddes 14,6 knop. Den kontraherade farten var 13,5 knop.

Under de första profven hade middagen dukats upp i salongerna, och som sjön har en erkänd förmåga att suga, gjordes en afstickare in till Styrsö brygga, där »**Bohusläns**» restauratris förvärfvade profturspassagerarnes odelade förtroende och högaktning.

Direktör E.W. Flobeck utbragte under middagen en skål för Marstrandsbolaget, som tagit initiativet till badortstrafikens modernisering, och hans för hoppning om att »**Bohuslän**» snart skulle följas af en systerbåt, möttes af bravorop.

Efterhand vaknade hembygdskänslor hos Marstrandsbor och Marstrands vänner ombord. När »**Bohuslän**» åter lade ut sattes kursen norröfver. I strålande kvällssol klöf den vackra ångaren de glittrande fjordarne, gjorde en rundtörn på Marstrandsfjorden och gled flaggsmyckad genom hamnen.

Ångarens visit vid hemorten hade bekantgjorts genom telefonbud från Styrsö. Det var fullt af folk på kajen, som viftade och hurrade för »den nya båten».

Medan fjordarne blänkte aftonröda gick färden åter till Göteborg, därvid såväl verkstaden som olika funktionärer vid byggandet fingo sina välförtjänta skålar. Rikt eklärerad af salongernas elektriska lampor lade »**Bohuslän**» till vid Stenpiren, där den bokstafligen betydligt öfverglänste sina vestkustkamrater.

Ångaren börjar på tisdag sina turer Göteborg–Marstrand–Lysekil under kapten O.A. Skantzes befäl och kommer att alternerande med »**Marstrand**» uppehålla den direkta sommartrafiken på dessa badorter.

För Marstrandsbadgästerna bör det vara en glädjande underrättelse, att morgonturerna från Marstrand, som hädanefter sättas till 7,30 i stället för 7,15, och aftonturerna ut kl 5,10 skola upprätthållas uteslutande af de snabbaste och största båtarne »**Bohuslän**», »**Marstrand**» och »**Lysekil**».

I aktiv tjänst

Efter leveransen sattes **Bohuslän** inpå sträckan Göteborg–Marstrand–Kyrkesund–Mollösund–Gulholmen–Lysekil–Malmön–Gravarne–Smögen och åter till Göteborg, där man låg vid Stenpiren bland de andra Marstrandsbåtarna.

En resa till Smögen tog ca 7,5 timmar beroende på väder och vind. I turlistan från 1917 står att **Bohuslän** dessutom anlöper Skärhamn och Hälleviksstrand alla vardagar. Sjögång undvikes genom passerandet av Albrektsunds kanal. Om naturförhinder inträffar, avgår **Bohuslän** från Göteborg måndag morgon i stället för söndag afton. På turlistans första sida står Expressångaren **Bohuslän**! Märkligt för först 1936 nämner man att **Bohuslän** och **Marstrand** seglade s k Expressturer.

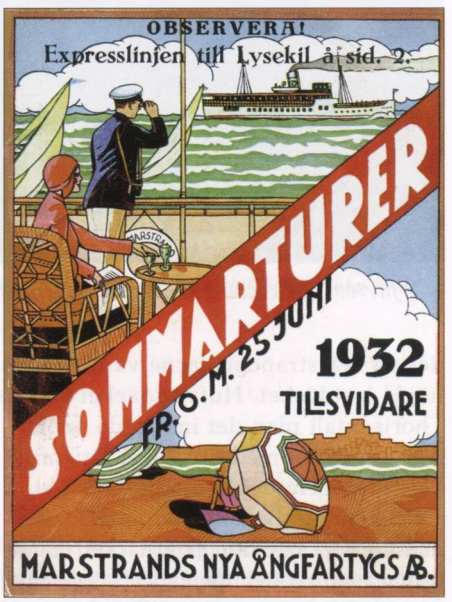
Första världskriget medförde att bunkerkol var dyr och svår att få tag på. Därför var **Bohuslän** endast igång under sommaren. Man till och med eldade med ved vilket medförde mycket mer arbete för maskinfolket. På vintrarna låg hon upplagd i Marstrand. Först 1921 kom man igång med åretruntsegling.

***Bohuslän** vid Fiskebäckskils ångbåtsbrygga någon gång på 1930-talet. Vykort ur Bertil Söderbergs samling.*

På 1930-talet ökade turismen och man kan se det på turlistan från 1932 där man även påpekar: "Observera! Expresslinjen till Lysekil å sid. 2." Sommargäster och kustbor hade fått en snabb förbindelse mellan Göteborg och Smögen.

Andra världskriget medförde ett uppsving eftersom bränsle till bussar och bilar var ransonerat. Men efter kriget så hade beläggningen en nedåtgående trend för ångbåtsbolagen och underhållskostnaderna ökade för de gamla ångdrivna båtarna.

År 1951 blev **Bohuslän** oljeeldad och då brännoljan var billig var det en besparing. Påföljande år slopades passtvånget mellan de nordiska grannarna och det medförde att det var en lukrativ affär att trafikera Danmark i den s k "inköpsfarten" över Öresund. Det var för denna trafik som akterdäcket byggdes in på **Bohuslän**. Skorstenen målades gul och **Bohuslän** utgick från Helsingborg till Havnegade i Köpenhamn. Somrarna 1957 och 1958



var **Bohuslän** i trafik på sin gamla trad i Bohuslän. Ab Sundfart köpte **Bohuslän** 1962 och satte henne i trafik på linjen Strömstad–Sandefjord. Man seglade även 1963 på linjen men efter säsongen lades **Bohuslän** upp vid Marstrands Mekaniska Verkstad. Avsikten var att komma igång 1964 för man konserverade ångmaskinen för kommande säsong. Nu blev det inte så för ett annat bolag köpte en bilfärja och så såg framtiden mörk ut för den gamla skärgårdsångaren. Var det skärbrännarna som väntade på henne?

Räddningen undan skrotning

Den sista kustångaren på västkusten och hade inte funnits idag om inte en idé från Ingvar Kronhamn om att bevara henne framfördes.

Ingvar Kronhamn berättar nedan hur det gick till när man satte igång räddningsaktionen för att bevara **Bohuslän**.

*Ångaren **Bohuslän** upplagd vid Marstrands Mekaniska Verkstad den 5 januari 1965. Foto Ingvar Kronhamn.*

"Mellan 1960 till säsongens slut 1963 hade **Bohuslän** trafikerat linjen Strömstad–Sandefjord. Därefter gick **Bohuslän** till uppläggning i Marstrand, och jag följde med stort intresse vad som skulle hända henne. Redan i januari 1964 sökte jag upp **Bohuslän** på Marstrands Mekaniska Verkstad men lyckades inte komma ombord.

När jag ett år senare, den 5 januari 1965, åter besökte Marstrand i sällskap med en klasskamrat, Hans Fischer, fick vi av den förstående portvakten låna nyckeln till **Bohuslän** för att komma ombord.

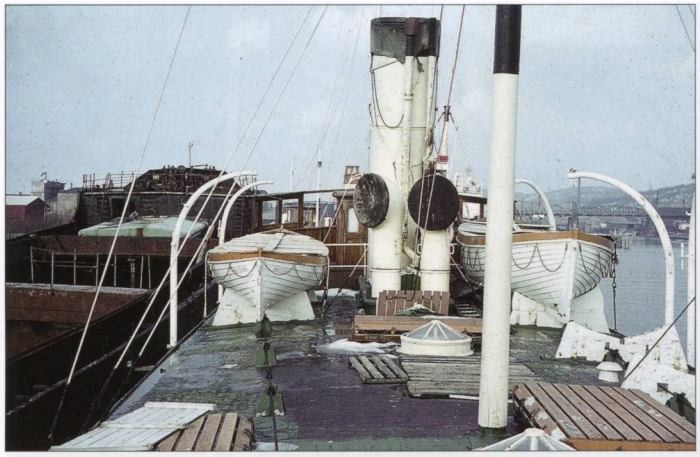
Vi fann **Bohuslän** upplagd som om den åter skulle komma i fart, må vara att den var luggsliten efter många års besparingar på underhållet. Vi insåg att endast upphuggning återstod, tiden var förbi för personal- och bränslekrävande ångbåtar.

På andra håll i Sverige och runt om i de nordiska länderna visade nu ett visst intresse för de gamla ångbåtarna. I början av 1960-talet bildades i Stockholm Stiftelsen Ångbåten, i Norge Norsk Veteranskipsklub och i Danmark Foreningen til Gamle Skibes Bevarelse (Dansk Veteranskipsklub). Skulle man kunna göra något liknande på svenska västkusten?

Redan hösten 1964 gjorde jag med hjälp av Arne Gadd ett upprop i *Svensk Sjöfarts Tidning* under Kajutlampan där Arne Gadd var lamptrimmare. Ett fåtal intresserade hörde av sig och fick beskedet att det inte var dags ännu. **Bohuslän** lämnade mig ingen ro. Trots att det var sista terminen på gymnasiet insåg jag att det snart var dags att handla. Och den stunden kom snabbare än väntat. Redan i början av mars 1965 bogserades **Bohuslän** till Göteborg och lades upp vid pålvirket utanför Ringön i väntan på ledig plats vid Skrot & Avfallsprodukter i Tingstad, som köpt ångaren för skrotning.

Nu blev det bråttom! Vurmen för gamla ångbåtar var inte det enda intresse jag hade. Jag gillade nämligen spårvagnar också. I vagnhallen i Majorna knåpade medlemmar i Spårvägssällskapet med museivagnar, de som idag ingår i Ringlinien. På den tiden var Industrimuseet och dess chef Åke Åberg, en samlande punkt

*I början av februari 1965 bogserades **Bohuslän** från Marstrand till Göteborg och förtöjdes vid pålvirket utanför Ringön. Foto Ingvar Kronhamn den 14 februari 1965.*



Bilderna tagna när ***Bohuslän*** *lämnade Skrot & Avfallsprodukters varv i Tingstad för bogsering till Östra Frihamnsbryggan.*

i bevarandet av de gamla spårvagnarna.

Åke Åberg insåg snabbt att det nu gällde att mobilisera ångbåtsvännerna. Utan hans generösa inställning till projektet hade vi aldrig kommit igång. Jag ringde runt och inbjöd tillmöte på Industrimuseet den 2 april. Industrimuseet låg då bakom Götaplatsen

Till mötet kom hela sex (!) personer. I protokollet som skrevs av Åke Åberg står "Åberg hälsade deltagarna välkomna till dagens sammanträde som var en första konfrontation med frågan – vad skall ske med ångaren **Bohuslän**."

Sedan jag redogjort för ångarens senare historia och de kontakter som tagits för att rädda Bohuslän undan skrotning, föreslog Ralph Grundell att en förening skulle bildas, "med syfte att förvärva, vårda och åt eftervärlden bevara en ångbåt."

Att det var **Bohuslän** som åsyftades stod väl klart men vi ville gardera oss. Föreningen skulle även uppmärksamma möjligheten att bevara en ångfärja.

Man beslöt att bilda en förening för att "om möjligt" rädda ångaren **Bohuslän**. Efter mycket funderingar blev namnet på denna förening Sällskapet Ångbåten. En interimsstyrelse bildades med uppdraget att bl a förhandla med ägaren om pris och övriga villkor. Det blev tätt mellan efterföljande möten och styrelsesammanträden. Antalet intresserade blev stadigt flera vilket ökade i antal när tidningarna skrev om den nya föreningen.

Som nybliven ordförande i föreningen fick jag uppdraget att meddela tidningarna den viktiga nyheten. Såväl *Göteborgs-Posten* som *Göteborgs-Tidningen* skrev välvilligt om projektet men det var framför allt *Göteborgs Handels och Sjöfartstidning* som tog oss och **Bohuslän** till sitt hjärta.

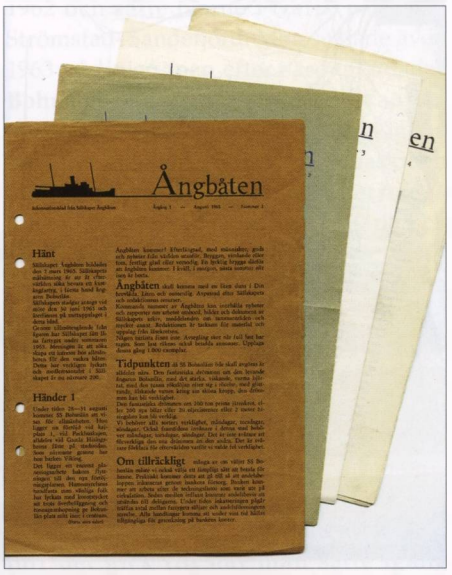
En kommitté bestående av Ralph Grundell, Bengt-Olof Thylén och Åke Åberg fick uppdraget att förhandla med direktören för Skrot & Avfallsprodukter, Torsten Johannisson, om ett eventuellt övertagande av **Bohuslän** som under tiden flyttats till det förfärliga upphuggningsvarvet i Tingstad. Den 3 maj stod det kart att den välvillige direktören lånade ut **Bohuslän** till föreningen över sommaren. Han påtalade att det inte var speciellt lönsamt att hugga upp sådana fartyg och att det gick åt alldeles för mycket gas till skärbrännarna. Vi rös över tanken.

Den 14 maj 1965 drogs **Bohuslän** av Bogser Ab Svens bogserare Sigge och Sverre från Tingstad till Östra Frihamnsbryggan, mitt emot Lilla Bommens hamn, mellan Hisingsbron och Götaälvbron. Där syntes ångaren och nu väcktes intresset hos många. Frivilliga satte igång med att vaska, skrapa färg och måla för att göra ångaren mer tilltalande.

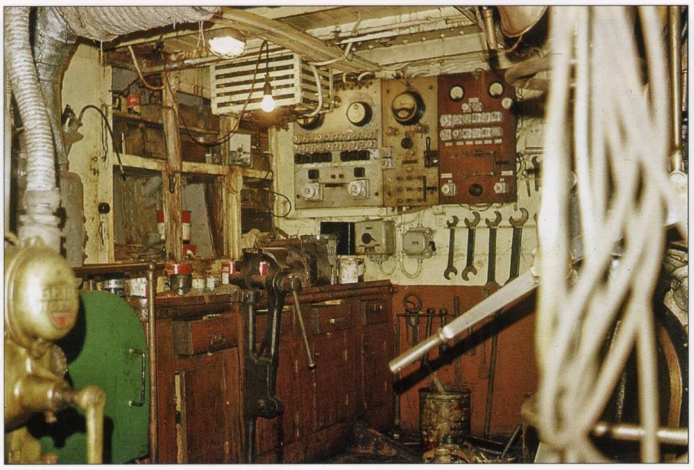
Skorstenen, som var gul efter åren med inköpstrafiken, återfick sin svarta färg med den vita ringen. När fartygets styrbordssida målats vändes **Bohuslän** av flinka bogserbåtar och så fick babordssidan sin behandling. Även om det emellanåt var glest mellan flitiga medlemmar med skrapor och penslar i händerna blev båten något så när presentabel inför den visningen som arrangerades den 28–31 augusti 1965.

Bohuslän förflyttades då tillfälligt till Packhuskajen, närmast Hisingsbron. I visningen deltog Sjöfartsmuseet, Göteborgs Hamn och Sveriges Radio. Vi hade även en utställning med foto från kust- och skärgårdstrafiken.

Nu är räddnigen nära. Stunden för att hämta ***Bohuslän*** *var kommen. Foto Ingvar Kronhamn.*



Även Sällskapet Ångbåten behövde en medlems tidning Här är de första nuumren.



När vi tog över båten så tog jag dessa foton. Det var skräpigt ombord och när vi röjde i hytterna så fann jag ett rederimärke. Foto Bertil Söderberg.

***Bohuslän** vid Östra Frihamnsbryggan och skorstenen med de gamla bolagsfärgerna. Frihamnen är sig inte lik idag. Foto Ingvar Kronhamn.*

Med visningen sköt andelsförsäljningen fart. Då som nu kostar en andel 100 kr, vilket var ganska mycket, i dagens penningvärde uppåt tusenlappen. Den 6 september kände vi oss säkra nog att träffa avtal om köpet av **Bohuslän**.

Båten återvände till Östra Frihamnsbryggan och en lång höst och en bister vinter följde, Den 18 september stacks fyr i ångpannan. Brandkåren hjälpte oss att fylla på vatten. Detta medförde att det blev drägligare om bord när värmen spreds i båten, åtminstone i maskinrummet.

Den 11 januari 1966 erlades köpeskillingen 60000 kr och äntligen var Bohuslän vår!"

Nr 113

Sällskapet Ångbåten

Medlemskort 19 66

för Bertil Söderberg

Årsavgift kr. 15:- kvitteras.

Kassör

Här skrapade och målade författaren båtdäckets tak på undersidan. Det var det första underhållsjobbet jag gjorde ombord. Foto Ingvar Kronhamn.

Mitt engagemang

Författaren, som även är båtolog, och intresserad av att jobba med gamla fartyg, anslöt sig redan från början till räddningsaktionen. Det var möte på Industrimuseet och andra platser och när väl **Bohuslän** kom till Östra Frihamnsbryggan var jag bland de första som började med rostknackning och målning.

Vid den tiden arbetade jag på Götaverken Arendalsvarvet och förmannen var inte glad att jag ett par dagar i veckan bara jobbade halva dagar på varvet och resten av dagen och även på kvällen ombord i **Bohuslän**. Vi var inte så många och ibland kändes det trögt. Jag minns en gång då vi fikade att jag sa att blir vi inte fler som jobbar så klarar vi inte det här. Skam den som ger sig, för i takt med andelsförsäljningen och öppet hus för allmänheten så blev vi fler och fler som anslöt sig till det frivilliga arbetet ombord. **Bohuslän** började se riktigt fin ut och efter att Sjöfartsinspektionen godkänt fartyget för trafik med passagerare startade en ny framtid för den gamla ångbåten. Idag är **Bohuslän** en pärla och många som jobbat och jobbar ideellt med fartyget utför en kulturgärning.

I år fyller **Bohuslän** 100 år och det är 49 år sedan räddningen av henne påbörjades.

Detta är verkligen något att fira och glädjas åt. Men denna kulturgärning lär väl knappast omnämnas i SVT:s program Kulturnytt trots att **Bohuslän** är K-märkt. Men det är tydligen skillnad på kultur och kultur!

Horisonten runt

Redaktör Jan Johansson

Identifierat skrov

Båten på bilden i Länspumpen 2014:1 vid Tingstad i Göteborg liknar väldigt mycket en som det finns en tråd på i Forumet Fallrepet.

Kent Olsson

Red har tittat på den sidan och kan konstatera att det rör sig om marinens vattenbåt **Boren** byggd vid Motala Verkstad 1913. Inköptes 2006 av Camilla Roman, Göteborg, för användas som bostad. Fick då namnet **Nica** af Gothenburg. När Nico inte längre är pojkvän till Camilla bytte fartyget 2010 namn till **Dulcis Vita** af Göteborg.

Okänd skuta

Den fyrmastade skutan, som Bernt Säfström frågade om i föra numret, menar jag är **Svanen** reg-nr 6660 från Klädesholmen. Hon var byggd 1919 i Svendborg och hade en lastförmåga av 525 ton dw.

Johnny Durk

Rätt skall vara rätt

Min artikel i nummer 3 av LP 2013, Resa från A till Ö, har framkallat många kommentarer från läsarna. Jag skrev under ett foto "Längst ut i havsbandet finner man Utklippan", vilket i och för sig är riktigt, men fotot föreställer Stenshamn, meddelar Krister Krysén på Aspö.

Krister Bång

Det havererade fartyget identifierat

Genom en fråga om ett foto på Fallrepet är det klarlagt, att fotot i Länspumpen 2013:4 på sidan 65 är **Tylö**, reg-nr 1663, 229 brt, ca 300 tdw.

Torsten Hagnéus

*Vinjettbilden visar **BW Danuta** passera Åstol assisterad av bogseraren **Tenax**. Foto Per Lindquist den 3 mars 1912.*

Replik om Selma

Eftersom jag svarade för varven i Strömstad blev jag naturligtvis mycket glad och även nyfiken på de uppgifter som Henry tagit fram. Jag har noggrant gått genom *Strömstad Tidning* för åren 1904–1924 men inte funnit att något fartyg med namnet **Selma** levererades från Strömstad 1909. Möjligen kan det röra sig om **Selma** (SD 331) som mättes i Strömstad den 15 november 1906 och ägdes av I. Isaksson på Rossö. Hennes mått var 11,9 m×4,98 m×2,03 m. I handlingarna står inte att fartyget byggts i Strömstad, men om så är måste det varit av Jacob Crafoord ute på Hällekind som verkade i strömstadstrakten. Hon kan ju mycket väl ha sålts 1909. I boken har jag skrivit att hon omkring 1930 kondemnerades och ändrades till pråm för frakt av skrapfisk. Tyvärr har jag inte kvar källan till den uppgiften men det kanske är en ren tillfällighet att Myrens Varv i Strömstad 1931 bygger ett fiskefartyg för Koster med just namnet **Britty** med ungefär samma mått?

I den långa lista över fartyg som J.W. Berg tagit i inbyte i samband med nybyggen finns inte **Britty** antecknad. Men just 1934 levererade varvet **Patricia** (GG 301) till Styrsö och kanske följde då **Britty** med som inbyte? Finns det någon som kan bringa ljus över detta intressanta fartyg?

GG 450 **Themis** nämner Henry som hastigast. Jag skrev att hon var byggd på Fridhems varv vilket ju var fel. Under årens lopp har jag fått fler källor och finner att **Themis** var byggd av skeppsbyggmästare Jens Olsen i Risör. Det var 1929 (inte 1928, som det står i boken), den 16 juni kl 01.00 som fartyget strandade vid Agger och blev vrak. Detta anmäldes inte förrän 1938 till registreringsmyndigheten varför fartyget blev avfört först då.

Krister Bång

Salénare med mera

Läste med intresse artikeln i Länspumpen om Salénarna! Jobbade på Saléns kontrollavdelning med avräkningar för rederiets egna och inchartrade fartyg 1964/65. Transalarna var verkligen knepiga att koda med det gemensamma ägandet. **Antilope** och **Arawak** räknades som egna och **Albany** och **Australic** som chartrade av Transatlantic. Däremot var **Ariel** och **Argonaut** alltid helägda Salénare och hade inget att göra med Transal. I den senare San-serien ingick **San Bruno** och **Tasmanic** som samägda av Transal. Håller med om det märkliga med övermålat stävornament på **Australic**. Där kan jag inte hitta någon vettig förklaring!

Så till Bo Norvinges fråga om Lindholmen: Han har redan fått svar i Landgången bland annat från undertecknad (Trälhavet) att det stämmer med årtalet 1948! Tack Bertil och övriga för härlig läsning i Länspumpen!

Bästa hälsningar från 27:an Nilsson!

*En sidovy av **Tylö** från Fisketången gör henne enklare att identifiera! Foto genom Anders Bengtsson.*

Apropå fartygsbilder – jag hade bättre tur

I Länspumpen nr 2014:1 redogör Anders Bergenek för sitt omättliga besvär med att hitta en bild av **Spero** med rätt färg på skrovet. Ibland har man otur, och det hade ju han. Jag hade bättre tur när jag höll på med min bok om ångbåtarna mellan Åbo och Åland.

För det mesta hade jag inga problem med att hitta bilder av fartygen som jag skrev om. Men ett av de som var aktuella, **Mariehamn** (4), ex **Nyköping**, ex **Visingsö**, var i trafik på rutten Mariehamn–Åbo endast sommartid från maj 1939 till juni 1941. Och ingen av de två redarkompanjonerna i Mariehamn hade tagit något foto av båten, åtminstone inget som arvingarna kände till.

Det hör till saken att det under en del av den tidsperioden var krigstid och inte tillåtet att fotografera hur som helst. Men man kan ändå tycka att de kunde ha fått tillstånd att ta en bild av sitt nyförvärvade fartyg.

Jag ville ha en bild av fartyget när det hade namnet **Mariehamn**. Men det såg ut som det inte fanns någon. Det var inte svårt att hitta bilder där fartyget bar något av de tidigare namnen, men det kändes inte bra med en "gammal" bild.

***Mariehamn** till höger i bild på ån Aura. Foto Birger Lundsten 1940.*

Men jag hade tur! En av mina bildkällor var en fotograf i Åbo, Birger Lundsten, som min pappa hade varit kund hos i hans affär Kamera-Boden. Hans efterlämnade bildarkiv fick jag tillgång till genom sonen Per Johan, som övertagit fotoaffären. I mappen för fartygsbilder fanns inte någon bild av "mitt" fartyg. Men när jag råkade titta i en mapp för Åbo-bilder, hade jag bättre tur. Den nedersta bron över ån i Åbo, Martinsbron, byggdes under åren 1938/40. Den 30 juli 1940 var den så färdig att den öppnades för gångtrafik.

Antagligen hade Birger Lundsten, provgått över den nya bron. Och han hade kameran med, och tog bla en bild av ån nedströms från bron. Och, här kommer min sagolika tur, bland fartygen vid högra åstranden låg också **Mariehamn** (4)!

Det här var under den tid som i Finland kallas mellanfreden, så det kanske var tillåtet att fotografera. Eller också hade Birger Lundsten fått tillstånd att fotografera, det kunde man få.

Hur som haver, så fick jag på det sättet den bild som jag behövde!

Ove Iko

Henrys jakter

I Länspumpen 2014:1 har texten till mina jakter ändrats av redaktionen. Det gäller **Emma** GG 91. Jag skrev att vid mätningen 1935 blev bruttot 31,13 och nettot 15,28.

År 1900 köpte Johannes Kristensson, Styrsö från Frederikshavn fiskekuttern **Betania** och mättes den 13 mars i Göteborg till 14,00×4,92×1,69. Brutto 21,30, netto 13,41. Byggd på kravell och klink. Inget maskineri men med en donkeypanna under däck. Enligt artikel i fiskartidningen var hon utrustad med en låringspropeller och hade före 1902 en Houmöller maskin på 4 hk. År 1912 är hemorten Säbyö på Tjörn, redare C.J. Niklasson. Ny mätning visar 13,85×4,92×1,64, brutto 19,96 och netto 12,99. Nu motorjakt, MD 228. År 1919 är Betania förbyggd. Nya mått 14,34×5,52×2,01, brutto 27,82 och netto 18,76. Enligt assuransen förbyggd i Söbben och har en Avance på 18 hk. **Betania** är byggd i Faxe 1894. I februari 1935 är hemorten Ljungskile med A. Eriksson och S. Jacobsson som ägare. Brutto 31,57 och netto 15,20/19,98. Därefter inga uppgifter.

Vasseröds varv levererade i augusti 1903 jakten **Viktoria** till Carl Oskar Olsson i Skärhamn, Klinkbyggd 13,33×5,47×1,85, brutto 31,57 och netto 17,47. Ny mätning som motorjakt 1923. Brutto 23,54 och netto 16,90. Från och med då noteras motor Seffle 15 hk. Förbyggdes 1929 på klink och kravell. 13,40×5,47×1,91, brutto 27,23 och netto 18,76. År 1936 hemort i Hamburgsund hos K.A. Westberg, SD 300. I februari 1943 ombyggd. Har fått en större lastlucka, brutto 28,46 och netto 19,97. Samma år såld för 8000 kronor till en E. Lindblad skriven på Styrsö och L.G. Colliander. I mars 1944 haveri i dåligt väder vid Marstrand. Var på resa Göteborg–Nordvik med silltunnor. Lastade omkring 60 ton.

Jakten **Dagny**, SD 16, av Långsjö, redare Johan Andersson. Byggdes 1896 i Långsjö på klink. 12,41×5,26×1,61, brutto 19,48 och netto 14,53. År 1908 är hemorten Bovallstrand som **Dagny** LL 631 ägd av J. Benjaminsson och Carl Finn. År 1909 mätt som motorjakt till brutto 19,43 och netto 12,73. *Lysekils-Posten* meddelade den 22 september 1928 att motorjakten **Dagny** av Bovallstrand förolyckats genom grundstötning vid Lekskär söder om Marstrand och gick till botten. Den 10 oktober skrev tidningen att skepparen M. Mattsson ej har påträffats trots långvarigt sökande. Jakten bärgades och fanns 1929 i Sannäs som **Dagny** SD 747 och redare Carl Andersson. År 19332 ny mätning till 12,41×5,32×1,65, brutto 20,25 och netto 12,96. Nya ägare på orten var Ernst Pålsson och Carl Backman. Därefter inga uppgifter.

Bohusläningen skriver den 30 mars 1910 följande: Ny båt till Tången, **Brill** LL 741 med Carl Görling och Lars Hellgren som ägare. 54 fot byggd på Västkustens varv i Lysekil. 20 hk 2-cyl Västkusten-motor. Fullt färdig 12000 kronor. Avsedd för fiske vid Shetland och till makrilldörje. Mätningen visade följade. Kravell 15,14×5,68×2,54, brutto 38,18 och netto 19,90/21,21/19,57. Enligt tullen såld till Stockholm okänt år.

Henry Jansson

*Finns det någon som kan berätta om **Duvans** slutliga öden? Foto Vidar Blom omkring 1966.*

I Stockholms gömmor

Redaktionen har fått bifogade foto taget av Vidar Blom av **Duvan–Lövvik** taget i Svindersviken, Nacka omkring 1966. Hon tillhör ett av de många oregistrerade fartygen men vi har funnit följade om henne:

Byggdes för okända. Ägdes i varje fall 1931 av Törnqvist och Öhlund i Domsjö som **Duvan**. Köptes 1936 av Johan Sundström och Johannes Nyberg, Ådal och byggdes om.

Under kriget insattes av Ahlenius Smide i Häggvik ett gengasaggregat som drev en bilmotor. 1945 insattes en ny råoljemotor.

År 1953 köptes båten av far och son Einar och Börje Andersson i Lövvik.

I köpekontraktet stod: "Till hr Andersson och son försäljer och överlåter undertecknade motorskutan "**Duvan**" från Ådal, jämte inventarier. Med en överenskommen köpesumma av Femtusen (5 000) kronor, vilken har erlagts denna dag. Säljare Johannes Nyberg, Johan Sundström – köpare Ejnar Andersson, Börje Andersson". Anderssönerna använde henne i några år innan båten såldes till Söråker där hon sjönk. Lär ha sålts till en dykarklubb i Stockholm.

Låg i Svindersviken minst ett par år.

Redaktionen

Bananer, bananer, bananer

Läste den intressanta berättelsen av Jan-Erik Johansson om hans resor med m/s **Tundra Skater**. Jan-Erik skrev att Rostock fick sin första last av bananer 1991, men jag seglade i Saléns t/s **Barcarolle** med en last av bananer från Ecuador redan 1972 till Rostock.

Kan berätta ett minne från ankomsten till Rostock. Alla, utom kapten, fick samlas i manskapsmässen, därefter gick poliserna in i varje hytt och beslagtog pass, körkort och annat i deras tycke viktiga papper, som vi naturligtvis fick tillbaka vid avgång. Vid avgången, som skedde i mörker, följdes vi åt av starka strålkastare en bra bit ut, så att inte någon fripassagerare skulle ta sig ombord.

Det kanske var hårdare med kontroller under det riktiga kalla kriget.

Vi lastade i Esmeraldas där kaj saknades. Prámar kom ut med bananerna och la sig långsides. För lastningen i underrummen fanns portar och langen gick låda för låda. I andra hamnar fanns elevatorer och där gick det betydligt snabbare.

På däck var det en obeskrivlig röra där sjåarna mer eller mindre bodde under lastningen och med fruar som skötte matlagning och annat. Dörrar låstes för alla obehöriga, utom en på övre däck där en vaktman var posterad.

Det var nog roligare förr när det var "riktiga" lastfartyg med längre hamntider, mot dagens lådtransporter.

Anders Hermansson

Okänd drottning

Den 27 juni 2004 fann jag detta flytetyg i Sjötorp. Hon hette **Queen Elisabeth** med hemort i just Sjötorp. Finns det någon som kan berätta om detta lilla passagerarfartyg? Är hon kanske en tender till det stora kryssningsfartyget? Och var finns hon nu?

Krister Bång

***Queen Elisabeth** av Sjötorp i hemmahamnen. Foto Krister Bång 2004.*

Vilken bogserare

Såg en bild i senaste Länspumpen sid 54. Kan det möjligen ha varit **Dykarn**, byggd 1875 vid Lindholmen? Ägaren hette Theodor W. Tranchell i Göteborg, och det står WT i skorstenen.

Bengt Westin

*Kan det vara **Dykarn** som är upplagd vid Eriksberg? Arkivbild Bertil Söderberg.*

Ella

I min samling har jag ett skeppsporträtt av ångfartyget **Ella** av Göteborg. Tavlan är signerad av Johansen i London 1904. I Bureau Veritas register för åren 1913 – 1914 har jag funnit att hon tidigare skulle ha hetat **A R Thorp** och **Kathleen** och var byggd i Stockton av Craig, Taylor & Co år 1894. Hon skall ha tillhört Ångfartygs Ab Ella (F.W. Forsberg) i Göteborg.

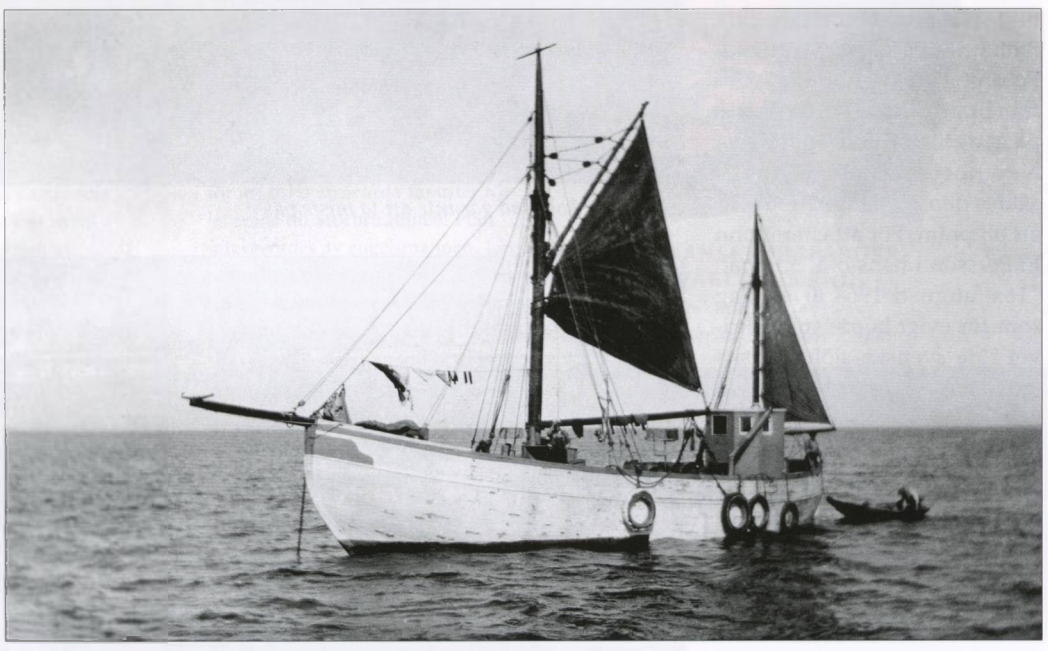
Finns det möjligheter att få fram några data om detta rederi? Märket i skorstenen tycks vara ett par bokstäver men dessa är svåra att tyda. Vet någon hur skorstensmärket såg ut?

Sture Händel, Uppsala

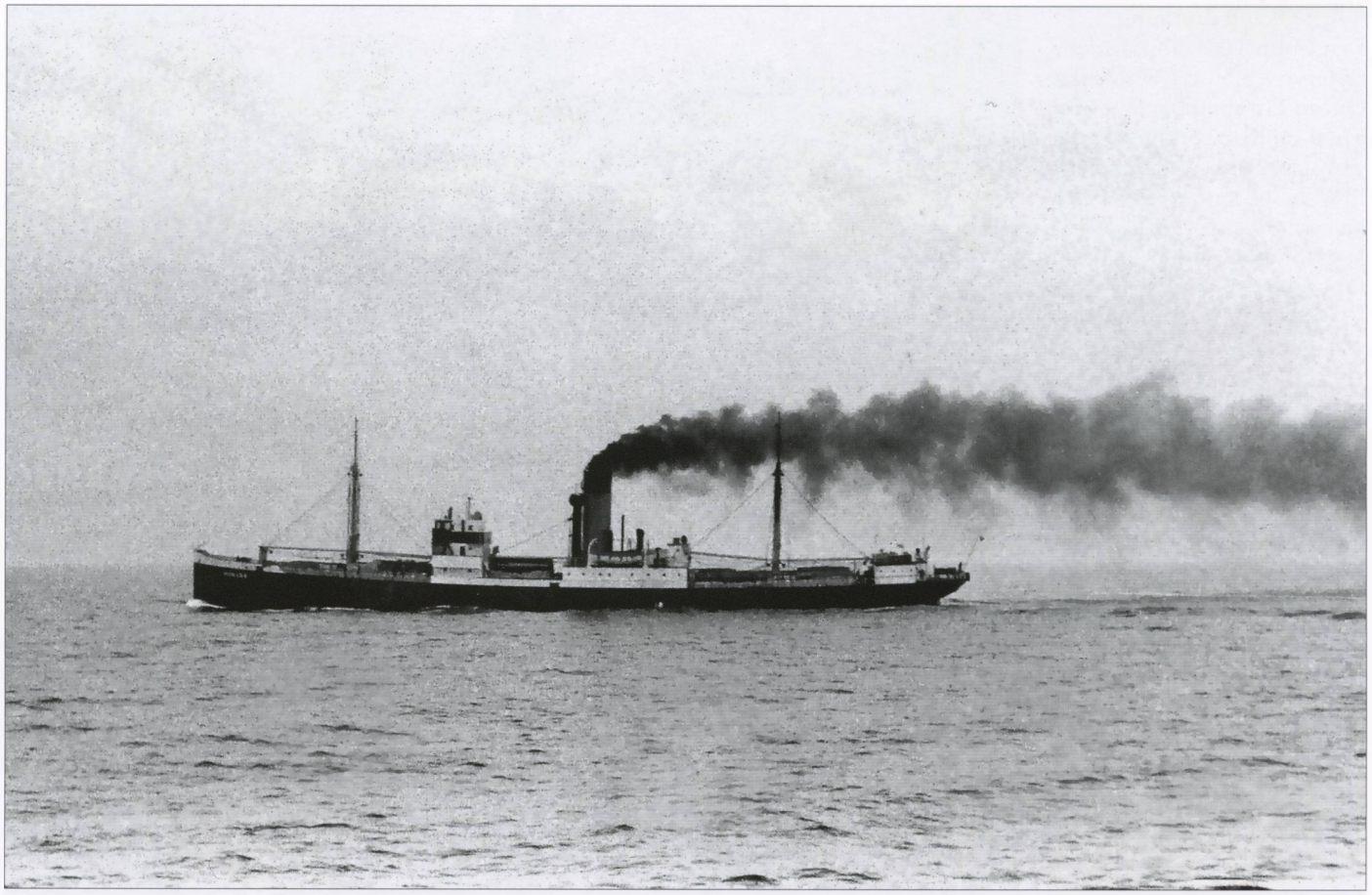
Smuggelbåt?

Bilden på detta fartyg kommer från en tullares album. Kan det var någon båt som ägdes av smugglarkungen Bremer? Båten ligger ju för ankar på öppet hav med däck på utsidan för att göra tilläggningen bekväm. Inget namn syns på båten och man torkar tydligen tvätt på bommen mellan masten och staget. Vem berättar mer och vilket är fartyget?

Lasse Pettersson



Ett okänt fd fiskefartyg? Foto genom Lasse Pettersson.

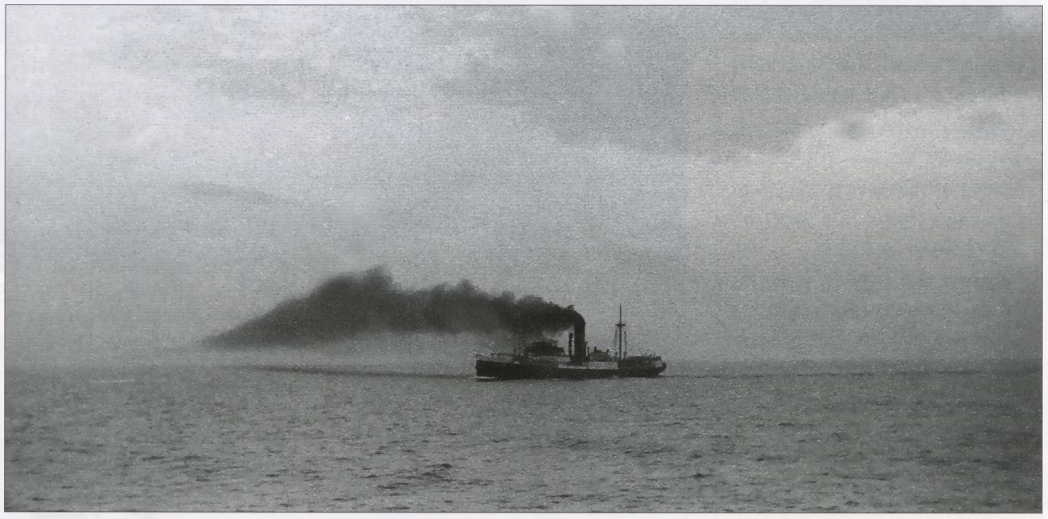


*S/s **Monark** av Stockholm på sin näst sista resa, fotograferad av Bernt Säfström.*

För 50 år sedan

Sommaren 1964 gjorde svenska handelsflottans sista koleldade lastfartyg sina sista resor. Det var s/s **Monark** tillhörig Monark Line i Stockholm. Monark byggdes redan 1917 för Rederi Ab Svenska Lloyd med namnet **Masilia.** Bifogade två bilder som visar henne på nordlig kurs i Kattegatt den 26 juni 1964 på sin näst sista resa, Hamina (Fredrikshamn), Finland–Aberdeen, Skottland. Fotona är tagna av mig själv från Bratt-Göthas **Reine Astrid** på sydgående, och under resa Newport–Malmö. **Monark** såldes den 16:e augsti 1964 för att bli pråm. För att citera John E. Persson i hans bok Stimbåt: "16:e augusti 1964 är en dag som för evigt borde stå inskrivet i de svenska sjöhistoriska annualerna."

Bernt Säfström



Att hon är koleldad går inte att ta miste på!

***Monark** som pråm vid Skeppsbron i Göteborg. Foto i början av 1980-talet.*

Stoppdag för nästa Horisonten Runt är 30 juli 2014

Saltstänkta böcker för sommarläsning

ISENS FÅNGE

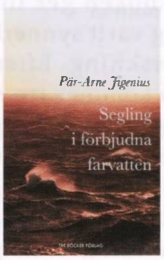
En sanningsskildring ur dagböcker från år 1881. Fartyget S/S Oscar Dickson byggdes på Kockums i Malmö år 1880 för ändamålet att öppna en handelsförbindelse mellan Europa och Sibirien via de sibiriska floderna Ob och Jenisej. Finansiärer var träpatron Oscar Dickson samt den tidens oligark Alexander Sibiriakoff.

Två kaptener navigerade fartyget i polarhavet under stor påverkan av Sibiriakoff, vilket förmodligen var orsaken till att man fastnade samt fick övervintra i isen med temperaturer ner till -42° och man var isens fånge med 24 man ombord.

Till Karahavets isiga vatten kom endast samojeder som nyttjade Gydaviken för säljakt och jakt på sjöfågel under somrarna och en sommar här är ungefär en månad lång. Samojederna kunde bli besättningens räddning och ett långt mödosamt återtåg till civilisationen startar. *195 kr. (Ord. 230 kr)*

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. *199 kr. Paket ihop med »Stockholmsrederierna« 299 kr + 95 kr frakt.*



SEGLING I FÖRBJUDNA FARVATTEN

Smugglarkungen Ernst Bremer tog sig 1944 igenom minspärren ut i Nordsjön för att fiska åtråvärda fångster för leverans till Storbritannien. Han internerades av engelsmännen. Läs även om utbrytarkungen George Binney som transporterade svenska kullager till England. *140 kr.*

SVERIGES MARITIMA INDEX 2014

Den enda illustrerade maritima uppslagsboken över större svenskägda fartyg. Årets utgåva av SMI är den 36:e. *290 kr.*

SJÖMÄN II

En hyllning till sjöfartsyrket! Cirka 130 fantastiska fotografier ramas in av texter av Ove Allansson, Lennart Johnsson och Anders Lindström. Boken är tilldelad Statens Kulturråds kulturstöd. *345 kr.*

SPANSKA IRRFÄRDER & VÄRLDENS ÄNDE

Reseskildringar
130 kr/st. Paketpris 220 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

Gävles segelfartyg i utrikes fart sedan 1750-talet
Sven-Olof Nordenberg
Rikt illustrerad, 329 sidor, inbunden
Förlag Knights Förlag, Hedesunda
ISBN–978-91-977676-0-6/ISSN–1403-9370
Pris 230 kr exklusive porto vid köp från Knights Förlag, Hedesunda, tel 0291-700 28, Mobiltel 070-399 17 12 alternativt e-post info@stigfinnaren.nu

Detta är en synnerligen ambitiös redogörelse över 800 vinddrivna lastdragare som hörde hemma, och oftast även var byggda, i staden vid Gavleån under halvtannat århundrade.

Efter en tjugosidig inledning, som kortfattat berättar om rederierna, skeppsbyggarna, skepparna och övriga sjömän samt förklarar begreppen fribrev och sjöpass, har författaren gjort en alfabetisk Skeppsförteckning på 230 sidor. Denna läser man knappast från pärm till pärm, men den kommer att bli ett värdefullt uppslagsverk för släktforskare med gävlesjöfarare bland sina förfäder.

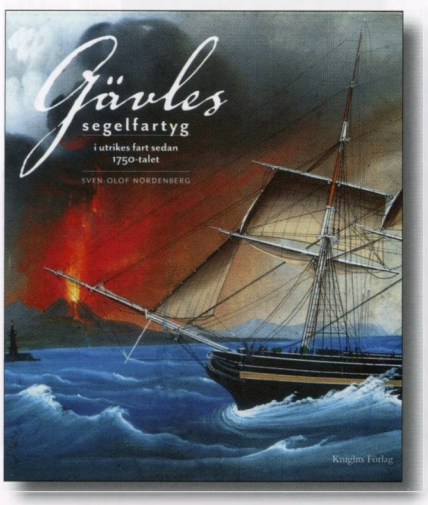
I ett så här faktaspäckat verk är det oundvikligt att fel insmyger sig. Bland bildtexterna har jag hittat fyra sådana. På sidan 125 påstås bilden föreställa brigantinen (d v s en tvåmastad skonert) **Gevalia**. Men fartyget är en fullriggare. Om det hette **Gevalia** föreställer tavlan troligen ett av de två skepp som byggdes 1847 respektive 1851. En något grådaskig bild på sidan 149 skall föreställa briggen Jenny, fast den visar en brigantin (skonert med fullt riggad fockmast). Som brigg borde hon haft råsegel även på stormasten. Bilderna på sidorna 109 och 152 slutligen skall föreställa skonerten **Fenja** respektive **Johm**. Men skutorna på bilderna har en mast för mycket. Och deras fockmaster är fullt riggade, d v s de består av en undermast med märs- och bramstång. Dylika seglare brukade kallas skonertskepp.

När jag får den här typen av böcker tittar jag gärna först på det jag råkar veta något om. Alltså letade jag upp min farfars skonert **Augusta**, vilken byggdes 1847 som **Orion** av L.A. Bång. Om henne slutar författaren med att hon såldes till Malmö 1849. I själva verket levde skutan in på 1900-talet. Hon fick ytterligare nio fribrev innan hon fick reg-nr 1992. 1873 kom hon till Skillinge, 1880 till Oskarshamn, 1882 till Svanshall och blev omdöpt till **Augusta**. 1884 köpte min farfar, hans bröder, svärfar och två svågrar skutan. De behöll henne till 1891 då hon hamnade i Roslagen.

Dock är förmodligen detta ett undantag. Boken ger intryck av att Nordenberg varit synnerligen grundlig i sin forskning. Efter skeppsförteckningen kommer tre register över redarna, befälhavarna samt övriga personer. Sist kommer en lista över alla fribrev som utfärdats för fartygen. Då jag ser denna förstår jag att författaren har tillbringat många veckor på Riksarkivet i Stockholm.

Boken Gävles segelfartyg är ett värdefullt sjöhistorisk dokument som renderar författaren stor heder. Med en upplaga på endast 800 exemplar är det däremot tveksamt om han får skälig ersättning för sina mödor.

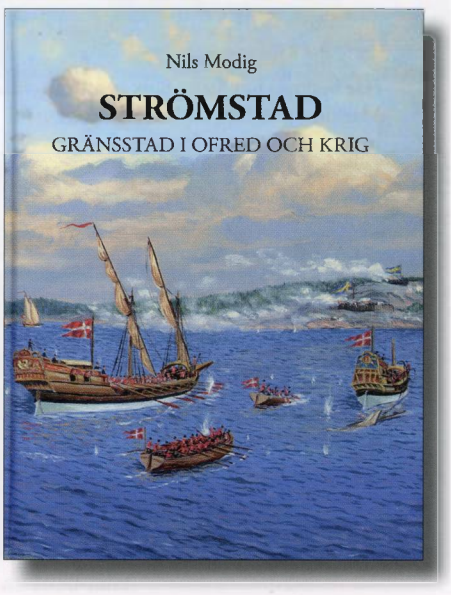
John E. Persson



Strömstad – Gränsstad i Ofred och Krig
Nils Modig
Rikt illustrerad, 288 sidor, inbunden
Förlag Warne Förlag, Partille
ISBN 978-91-85597-37-6
Pris 350 kronor + moms exklusive porto vid köp från Warne Förlag, Partille. Tel 031–3 40 91 90, alternativt e-post forlag@warne.se, hemsidawww.warne.se.

Föreliggande bok behandlar på ett intressant sätt Strömstads historia från 1660-talet fram till och med andra världskriget ur ett politiskt och militärhistoriskt perspektiv. Strömstad som erhöll stadsrättigheter ett tiotal år efter freden i Roskilde 1658 och växte därefter fram som en gränsstad vilken skulle komma att få stor betydelse. Staden har berörts av konflikter mellan de nordiska länderna under perioden från senare delen av 1600-talet fram till i början av 1800-talet. Därefter har det huvudsakligen varit tre stora konflikter under 1900-talet som påverkat Strömstad, vilka är unionsupplösningen 1905 och de båda världskrigen.

Redan 1675 skövlades Strömstad av den danske generalen Gyllenlöwe och denne höll staden belägrad till freden i Lund 1679. Under Karl XII krig mot Norge åren 1716–1718 var Strömstad högkvarter och stadens fattiga borgare plågades av inkvarteringar och andra pålagor. År 1717 utsattes Strömstad för två anfall från en dansk flottstyrka under Tordenskjolds befäl och trupper ilandsattes. Dock lyckades man slå tillbaka dessa anfall, men Strömstad har ändå skövlades, plundrades och brändes vid upprepade tillfällen. Under april – oktober 1718 styrdes riket från borgmästare Ivar Olofsson Kamps



residens. Då planlades också den ödesdigra attacken mot Fredrikstens fästning vilken slutade med kungens död den 30 november 1718.

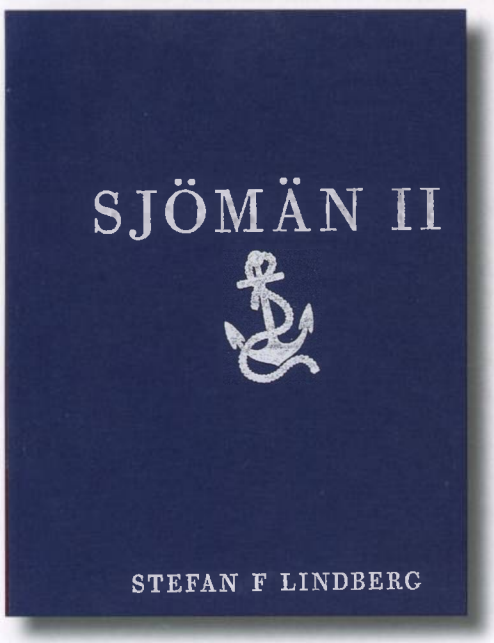
I början av 1800-talet försökte en norsk eskader landstiga i Strömstad, men även detta angrepp avslutades med att den norska styrkan sedermera drog sig tillbaka.

I anslutning till unionsupplösningen 1905 mellan Norge och Sverige rådde spända förhållanden under en period vid gränsen. Strömstad var då militär mobiliserat och den svenska flottan låg i högsta beredskap på redden.

Författaren som är pensionerad kommendörkapten har gjort ett ambitiöst arbete och ger en läsaren en god översikt, där vissa händelser behandlas mer detaljerat. Boken rika militärhistoriska innehåll medför att den är lika intressant för såväl norska som svenska läsare. Även livet i Strömstad och på gränsen under världskrigen är fylligt beskrivet. Exempelvis bistod många Strömstadsbor den norska motståndsrörelsen under andra världskriget. Boken är rikt illustrerad med såväl kartmaterial som intressanta fotografier. Bildkvaliteten och trycket är genomgående av god kvalitet. Generellt är det en mycket läsvärd bok.

Lennart Bornmalm

Sjömän II
Stefan F. Lindberg
Rikt illustrerad, 242 sidor, inbunden
Förlag Breakwater Publishing, Göteborg
ISBN 978-91-86687-24-3



Pris 345 kronor exklusive porto vid köp från Breakwater Publishing, Göteborg. Tel 031–7 22 74 80, alternativt e-post info@breakwater.se, hemsida www.breakwater.se.

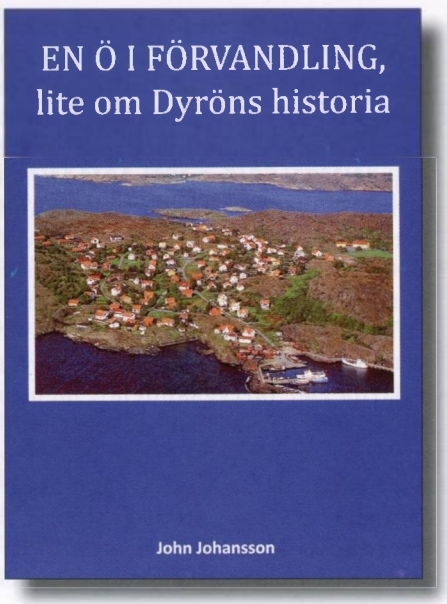
Detta är en bok som huvudsakligen beskriver sjömansyrket ombord i olika fartyg idag med konstnärligt mycket skickligt tagna bilder. Stefan F. Lindberg har under några år rest runt i världen med tjugo svenskägda eller svenskkontrollerade fartyg under olika flaggor och dokumenterat sjömansyrket som det ser ut idag. Bilderna som talar för sig själva är mycket bra och skildrar dagens sjöfolk i olika arbetsmiljöer ombord. Sjöfolk är nu för tiden en mycket konkurrensutsatta grupp och borta är den sjömansromantik som förr var vanlig när besättningarna var stora och tempot betydligt lugnare.

Numera uppfattas sjömansyrket som en kombination av yrkesstolthet, kunnande och hårt arbete. Det senare förekom också tidigare men idag är tempot högre och många gånger mer ensamt, även om gemenskapen ombord finns kvar. Lindström lyckas på ett både dokumentärt och poetiskt sätt fånga denna miljö på ett föredömligt sätt.

Boken omfattar cirka 130 utmärkta färgfotografier, vilka inleds och avslutas med texter författade av Ove Allansson, Lennart Johnsson och Anders Lindström.

Lennart Bornmalm

En ö i förvandling, lite om Dyröns historia
John Johansson
Rikt illustrerad, 109 sidor, inbunden
Eget förlag, 2012.



Dyrön ligger i Hakefjordens mynning, söder om Tjörn. Här har det funnits bofasta sedan 1500-talet. Till att börja med var befolkningen jordbrukare, men omsider kom fisket att bli den viktigaste näringen. Fiskerinäringen utvecklades under 1800-talet och genom fiskets ökande betydelse tilltog befolkningsmängden. Fiskets utveckling på ön beskrivs ingående. Under 1850 till 1870 var det främst det kustnära koljebackefiske som var viktigt. Detta fiske ersattes av storbackefisket som bland annat bedrevs utanför norska kusten. När fiskebåtarna började motoriseras var detta givetvis ett stort framsteg inom fiskerinäringen. Vid senaste sillperioden som inföll i slutet av 1800-talet fick landvadfisket stor betydelse ända fram till i början av 1900-talet då storbackefisket vid Shetland blev dominerande. Eftersom sillperioden då lidit mot sitt slut. År 1923 deltog fyra fiskebåtar från Dyrön i fisket vid shetlandsöarna och i genomsnitt var sex fiskelag från ön engagerade i detta fiske. Vid sidan av detta hade snurrevadsfisket börjat tillämpas av fiskare från Dyrön. Denna fiskemetod efterföljdes av trålfiske och MD 515 Althea var den första fiskebåten från Dyrön som började med trålfiske vilket ägde rum 1930.

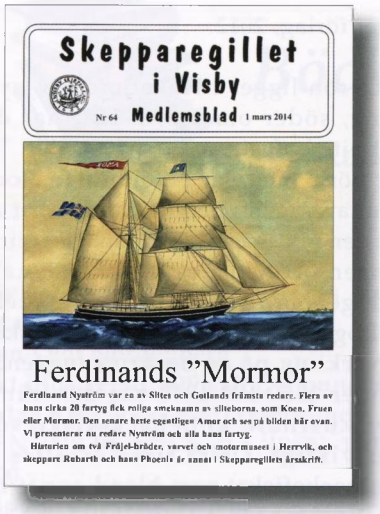
För fiskerinäringen på Dyrön var anläggandet av en fiskhamn av stor betydelse. Nordhamnen stod färdig 1903 och blev den första fiskhamnen. För att kunna förverkliga denna hade fiskarbefolkningen fått hjälp av kung Oscar II.

Även om största delen av bokens innehåll tillägnas fisket behandlas också andra näringar och aktiviteter på ön och då främst med avseende på 1930-talet. Här beskrivs till exempel när den första biografen på Dyrön etablerades. Denna inrymdes i ett stort tält och antalet besökare var inte överväldigande. Under 1930-talet fick också radion ett stort genombrott på Dyrön.

I boken finns bland annat en förteckning över såväl dialektala ord som fiskebåtar vilka haft Dyrön som hemmahamn under åren 1887–1925. Avslutningsvis finns dessutom ett trevligt bildgalleri.

Sammantaget är det en mycket trevlig presentation av Dyröns tidigare historia.

Eric Hallberg



Skeppargillet i Visby
Medlemsblad nr 64, mars 2014
Illustrerad, 56 sidor, häftad
Pris 60 kronor
Skeppargillets plusgiro 18 76 31-7.

Årets medlemsblad har som vanligt ett varierat innehåll. Två längre artiklar finns i denna utgåva.

En av dem beskriver Ferdinand Nyströms verksamhet i Slite under slutet av 1800-talet och början på 1900-talet. Han var redare för ungefär tjogtalet båtar, allt från jakter till briggar och en bark. Det största var briggen **Slite**, som dock havererade redan 1894, bara en dryg månad efter att hon inköpts. **Slite** hann inte ens få ett smeknamn, vilket Nyströms båtar brukade tilldelas av lokalbefolkningen. På så sätt fick till exempel skonerten **Amor** namnet Mormor.

Den andra längre artikeln handlar om bröderna Victor och Leonard Krusell, eller Russell som de senare kom att kalla sig. De kom från Fröjel och gick till sjöss under slutet av 1800-talet. Victor omkom under första världskriget då s/s **Vesuvio** sänktes av en ubåt. Leonard lämnade omsider sjön för att driva föräldragården i Fröjel.

Ett tredje bidrag handlar om skepparen Carl Rubarth från Lärbro som för övrigt gifte sig med en dotter till Ferdinand Nyström, vilken berättas om i tidigare nämnda artikel. Carl Rubarth blev 1894 redare för skonerten **Phoenix** och var även dess skeppare. Två skeppsdagböcker finns bevarade, en från 1894–1896, den andra från 1901–1902. I den senare är flera dramatiska händelser nedtecknade. Carl Rubarth sålde **Phoenix** 1903 till C.A. Höök i Kappelshamn till ett pris av 6 400 kronor.

Det finns också bidrag som behandlar nutida händelser, till exempel det om motormuseet som är under uppbyggnad i Herrvik. De fartyg som vid årets ingång tillhörde bland andra Rederi Ab Gotland, Wisby Tankers och Eureka shipping/Cementa återfinns i den årligen återkommande fartygsförteckningen. Det är en imponerande förteckning, men flera av fartygen har annan hemort än Visby. Som sig bör avslutas årsskriften med medlemsinformation.

Årets medlemsblad är som vanligt en trevlig publikation med varierat innehåll och framförallt många bilder av god kvalité. Den bjuder på intressant information även för icke-gotlänningar.

Eric Hallberg

Kaptensgårdar – ett kulturarv från en sjöfararbygd
Eva Schiller och Maria Zeilon
Rikt illustrerad, 119 sidor, häftad
Förlag Kulturgrafik i Västsverige Hb, Göteborg
ISBN 978-91-979190-1-2
Pris 195 kronor exklusive porto vid köp från Breakwater Publishing, Göteborg. Tel 031–7 22 74 80, alternativt e-post info@breakwater.se, hemsida www.breakwater.se.

Onsalahalvön i norra Halland är känd för att ha haft duktiga sjömän, även i vår moderna tid. Ursprungligen var det ett sätt för ortsbefolkningen att försörja sig genom att bedriva sjöfart, då jorden är mager i detta kustområde i jämförelse med det övriga Halland. Det var framför allt under 1600- och 1800-talen det var ekonomiskt givande att försörja sig med havet som inkomstkälla. Sjöfarten gav välstånd och för förtjänsterna köpte de framgångsrika redarna fler fartygsandelar, men de investerade också en del av den ekonomiska avkastningen i bättre hem. Numera kallas dessa hus för kaptensgårdar och utmärks av att de är större och mer påkostade än vad som var brukligt utifrån ägarnas storlek. Ägarna kunde nämligen genom förtjänsterna från sjöfarten bygga stora gårdar med påkostad inredning, även om de i övrigt hade magra hemman.

Det är om dessa kaptensgårdar i nordhalland som författarna skrivit en trevlig och innehållsrik bok, vilken är rikt illustrerad med fina och informativa bilder.

Läsaren får följa med till några av kaptensgårdarna, där den mest kända är Lars Gathenhjelms kaptensgård. Men även andra kaptensgårdar belyses och historierna bakom sjökaptenerna berättas, deras familjer och vad som hände efter det att segelsjöfarten blivit utkonkurrerad av ångfartygen.

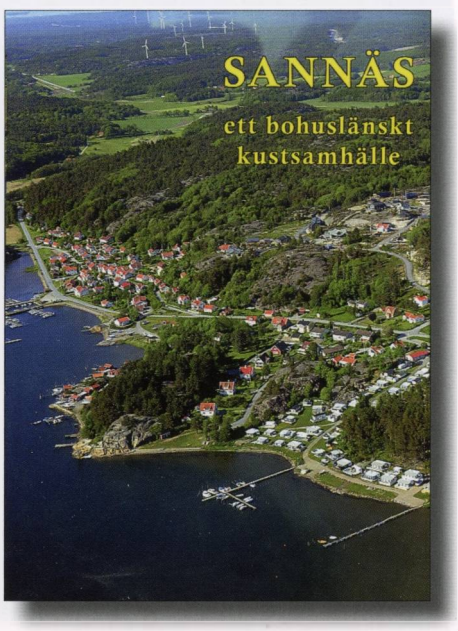
Sammantaget ger boken en lättillgänglig och trevlig presentation av dessa nordhalländska kaptensgårdar med deras historia.

Nu när segelfartygens framgångsrika tidevarv är förpassat till historien sedan länge finns dessa kaptensgårdar kvar som ett minne över en framgångsrik period.

Lennart Bornmalm

Sannäs – ett bohuslänskt kustsamhälle
Ingemar Lantz, Birgit Ståhlbom och Bernt Karlsson
Rikt illustrerad, 386 sidor, inbunden
Förlag Föreningen Samarbete i Sannäs
ISBN ej registrerat
Pris 500 kronor exklusive porto vid köp från Birgit Ståhlbom med e-post birgit.stahlbom@telia.com eller Ingemar Lantz med e-post ingemar.lantz@tele2.se.

Detta praktverk belyser samhället Sannäs, som ligger i norra Bohuslän i



inre delen av Sannäsfjorden, Tanums kommun. Sannäs utvecklades som en mindre boplats för strandsittare i början av 1600-talet och under sillperioden mellan 1660 och 1680 ökade befolkningen. När sillen försvann avflyttade många av invånarna. Dock tillkom nya bosättare under den långa sillperioden mellan 1747 och 1809. Efter denna andra sillperiod avflyttade inte invånarna i samma utsträckning som tidigare, utan man började ägna sig åt andra näringar som exempelvis utskeppning av spannmål och stenhuggeri. Den senare utvecklades och expanderande framför allt under senare delen av 1800-talet och befolkningen ökade till närmare 300 personer för att sedan kulminera på 1910- och 1920-talen med nästa 500 invånare. Med denna expansion följde servicenäringar som speceriaffärer, slakteri, post etc.

Utskeppningen av de förädlade stenprodukterna ombesörjdes huvudsakligen av fraktjakter och kuttrar från Sannäs. Det har funnit relativt många av dessa hemmahörande i Sannäs genom årens lopp. Det sista fraktfartyget var den engelska kuttern **Leader** som såldes till Svenska Kryssarklubben 1970 efter att ha haft Sannäs som hemmahamn i nästan 40 år. I ett avsnitt i boken behandlas de fartyg som varit hemmahörande i Sannäs genom åren.

Om detta och alla byggnader, samt vilka som bebott dessa under årens lopp behandlas på ett uttömmande och sakligt sätt i ord och bild i föreliggande bok. Denna är en reviderad och utökad utgåva av en tidigare upplaga från millennieskiftet. Bland annat ingår i den senare upplagan två nya bostadsområden som är belägna i anslutning till det gamla samhället. Många av byggnaderna i Sannäs är väl bevarade 1800-talshus, där ett flertal har en granitgrund som vittnar om den tidigare stenindustriepoken. Även i den tidigare utskeppningshamnen är piren byggd av Bohusgranit.

Numera finns endast en stenindustri kvar i samhället, vilken utvecklats från att tillverka gravstenar till att idag vidareförädla sten för inredning som exempelvis bänkskivor.

Boken belyser på ett intressant sätt ett mindre bohuslänskt kustsamhälle som idag endast har 57 bofasta invånare, men visar på en stor aktivitet genom kraftfull och engagerad samhällsförening. Den senare är också utgivare av föreliggande bok.

Lennart Bornmalm

Trondheim Verft AS
Elin Andreassen
Rikt illustrerad, 194 sidor, häftad
Förlag Tapir Akademisk Forlag, Trondheim
Pris 303 kronor vid köp från Adlibris, www.adlibris.com.

Trots titeln är denna bok inte någon historik över Trondheims Verft AS. Bakgrunden till boken är de planer på en omstrukturering av området Nyhavna i Trondheim där varvet ligger. Tankarna var att göra något som liknar Kulturværftet i Helsingör, det vill säga en plats för olika kulturella aktiviteter, och detta skulle innebära att varvet fick läggas ner. Dessa planer fick Elin Andreassen att börja med en dokumentering av varvet, en verksamhet som pågick under två år, och boken är ett resultat av denna dokumentation vilket beskrivs i bokens inledning. Elin Andreassen är fotograf och det märks på bokens innehåll; den allra största delen består av fotografier. Den största delen av texten är intervjuer med samtliga 29 anställda. Övrig text består enbart av ett kapitel med titeln Skjult havn åpnes av historikern Thomas Brandt som ger en översikt av hamnens historia och de aktioner som skedde för att uppnå en omdaning av Nyhavna. Han beskriver också hur liknande områden i andra hamnstäder har omdanats i takt med att transportindustrin förändrats. I övrigt innehåller boken alltså ett stort antal fotografier.

Märkligt nog är texten tvåspråkig: norska och polska förekommer parallellt. Orsaken till detta har jag inte kunnat utröna.

Sammantaget ger boken en något förbryllande intryck och den torde väl vara intressant för dem som är involverade i Nyhavnas eventuella omdaning. För de som har ett intresse för Trondheims varvs historia erbjuder kanske inte boken så mycket fakta.

Eric Hallberg

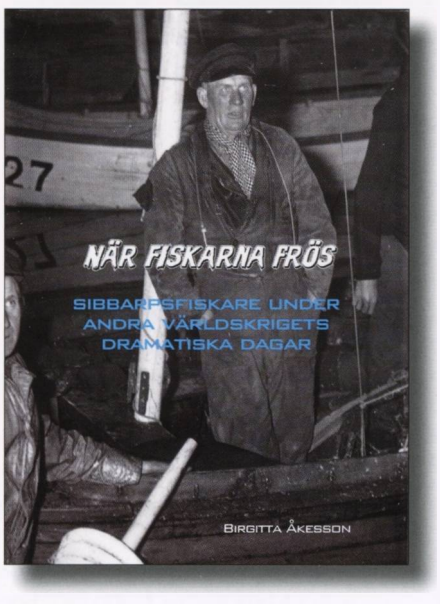
När fiskarna frös – Sibbarpsfiskare under andra världskrigets dramatiska dagar
Birgitta Åkesson
Rikt illustrerad, 96 sidor, inbunden
Förlag Sibbarps Fiskareförening, Limhamn
Pris 150 kronor beställs från Sibbarps Fiskareförening alternativt bokhandeln i Limhamn.
ISBN 978-91-637-3482-3

Sibbarps Fiskareförening uppstod som en utbrytning ur Limhamns Fiskareförening, vilken bildades redan 1868. Orsaken till utbrytningen var de regler som gällde i Limhamns Fiskareförening; det var nämligen inte tillåtet för medlemmarna att fiska på helgerna. Under kriget var fisk inte ransonerad och priset bestämdes av myndigheterna. Priserna var relativt högt satta och fiske under helgerna bidrog till ökade inkomster. Mycket var ransonerat under kriget, bland annat bränsle och material till fiskeredskap, vilket medförde att det var nödvändigt att vara medlem i en fiskeriförening. Sibbarps Fiskareförening som formellt bildades 1941 hade uppnått 42 medlemmar redan påföljande år. Föreningens hemvist blev i den så kallade Sumphamnen, söder om Limhamn. Förutom den ansenliga barkgrytan finns inte så mycket bevarat från tiden då föreningen bildades. Fisket under kriget skedde i många fall med livet som insats, minorna låg tätt i Öresund. De kalla vintrarna med betydande isbildning i Sundet omöjliggjorde fiske under långa perioder. Förutom fisket var också transporter av danska judar över Sundet en inkomstkälla.

Vid krigsslutet sjönk priserna på fisk och många medlemmar i Fiskareföreningen som hade haft fisket som en biinkomst lämnade denna. Föreningen existerar dock ännu, men inte som en sammanslutning för yrkesfiskare.

Det är en intressant bok som Birgitta Åkesson skrivit om en dramatisk tid inom svensk fiskerinäring. Dessutom är de många illustrationerna i stort format tilltalande. Jag saknar dock en karta som visar var Sumphamnen är belägen, men bortsett från detta är det en bok vilken passar såväl för genomläsning som för att enbart ta del av det illustrativa bildmaterialet.

Eric Hallberg



Möteskalender för Klubb Maritim – Göteborg

Sommarstängt i Kajutan. Sista öppetdag innan sommarstängningen är den 17 juni.

Tisdagen den 19 augusti kl 18
Kajutan öppnar för höstsäsongen.

Torsdagen den 21 augusti kl 18
Arkivdagarna börjar

Tisdagen den 2 september kl 19
Programmet inte fastställt. Se vår hemsida för information.

Tisdagen den 9 september kl 19
Filmvisning De norska kvarstadsfartygen i Göteborg 1942. Tv-dokumentär.

Torsdagen den 2 oktober
Torsten Hagnéus öppnar Kajutan 12.00–15.00 på torsdagar för höstsäsongen.

Tisdagen den 7 oktober kl 19
Programmet inte fastställt. Se vår hemsida för information.

Tisdagen den14 oktober kl 19
Filmvisning Kryssning med **Silja Serenad** och **Silja Symphony** 2006.

Sjöfartsklubben
Kajutan är öppen alla tisdagar mellan kl 18 och 21 från den 19 augusti. 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 från den 2 oktober till och med den 4 december.

Öppet arkiv och arbetskväll
Varannan torsdag (jämna veckor) under hösten håller vi arkivet i Kajutan öppet mellan kl 18 och 21 från den 21 augusti. 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://klubbmaritimgbg,se

Välkomna!

Örlogshotellet Stockholm
Centralt, lugnt läge. Nära båt. T-bana, buss och spårvagn.

www.orlogshotellet.com
info@orlogshotellet.com
Tel. 08-611 01 13
Teatergatan 3
111 48 Stockholm

Välkommen i vår maritima miljö!

Stiftelsen
Drottning Victorias Örlogshem
Etabl. 1908
POSITION: N59°19',8 O 18°03'

Ur Örjan Kronvalls diabildsamling hos Klubb Maritim – Göteborg

FOTOARKIVET • Klubb Maritim-Göteborg • Offert 010

Fotoformat 10 x 15 (10 kr/st) eller 20 x 30 (65 kr/st)
Tillkommer porto och expeditionskostnad 15 kr, utlandet 30 kr
Betalning vid leverans. Vid betalning från utlandet **endast kontant**

OBS! FOTONA LEVERERAS I ORDNING FRÅN LISTAN. OBS!

Färgfoto

Antal foton:

10x15 .....

20x30 .....

Aida	Stockholm	11362	Boreland	Gäteborg	11111	Jessica	Sjömarken	11138
Aker 2	Oslo		Bornö	Slite	9643	Lekna	Åhus	11160
Alexander Halling	Vänersborg	4014	Brunita (senare Nordön)	Bergen	11356	Margareta	Karlstad	11090
Alf ex Viskan	Marstal	9045	Burma	Göteborg	9341	Odensholm	Göteborg	10275
Alvö	Degerhamn	7776	Carola	Helsingborg	10476	Pom Karin	Djursholm	11139
Ann ex Olof Trätälja	Lidköping	2386	Christofer Polhem	Visby	8089	Rio de Janeiro	Stockholm	9779
Arizona	Göteborg	10225	Coralla	Göteborg	12083	Tasmania ex Delphic Wasa	Monrovia	12177
Atlantic Prelude	Stockholm	11306	Credo	Donsö	12310	Timmerland	Göteborg	12452
Bandar Abbas Express	Skärhamn	11336	Drottningen	Trelleborg	10928	Trojaland	Göteborg	10358
Belle Amie	Göteborg	2301	Gunilla	Skärhamn	8474	Tzarevetz ex Scandinavia	Bourgas	12687
Bore Britannica	Åbo	14890	Gustav Vasa	Halmstad	11327	United Transporter	Lidköping	13859
Bore II	Köpenhamn	3512	Göteborg	Göteborg	738	Västanvik	Slite	10670

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 15 augusti 2014
därefter leverans inom 8 veckor