

LÄNSPUMPEN ges ut ut av Länspumpen Sjöfartshistorisk förening i Göteborg

Årgång 43. Nummer 175 från starten. ISSN 0281-4242.

Huvudredaktör, ansvarig utgivare **Lennart Bornmalm**, 031-230702, e-post Lennart.Bornmalm@bioenv.gu.se

Övriga i redaktionen:

Krister Bång, 031-263838, e-post krister.bang@gmail.com (**OBS!** tidskriftens kontaktperson)

Eric Hallberg, 0706-764008, e-post eric.hallberg@biol.lu.se

Jan Johansson, 031-122614, e-post hamburgsundsfrakt@telia.com

Anders Lundquist, webbredaktör, e-post anders.lundquist@lanspumpen.se

Bertil Söderberg, 031-459198, e-post bsg.soderberg@telia.com

Hemsida www.lanspumpen.se

Postadress: Länspumpen, Box 2156, 43302 SÄVEDALEN

Årsavgift i föreningen för år 2015 är 250 kr till plusgiro 81 5768 - 7.

(Tidningen får citeras om källan anges. För återgivning av signerade artiklar och illustrationer erfordras författarens och redaktionens tillstånd.)

Tryckt hos Göteborgstryckeriet, Mölndal.



Kryssningsfartyget **Funchal** passerar utanför Fiskhamnen i Göteborg på sin väg västerut den 9 september 2013. Foto Lennart Ramsvoik.

Innehåll:

T2-tankers <i>Kurt Karlsson</i>	3
Om namnen på grängesrederiets fartyg <i>Carsten Peterson</i>	6
Skuta med mycket historia <i>Krister Bång/Alf J. Kristiansen</i>	14
Otursbåten <i>Eivor Inge Pettersson</i>	19
Bondeseglare från norra Halland <i>Göran Sändare</i>	22
Möte på Hvaler <i>Kjell Jakobsson</i>	26
På stormig resa med galeasen <i>Blenda Edmond Bäck</i>	29
Utdelning av Emmerymedaljen <i>J. Christer Ericsson</i>	31
Årsmötesresa med antikruna <i>Krister Bång</i>	32
Betongmotorfartyget <i>Linnéa John E. Persson</i>	41
Sjöfartsmuseum invigt i Oxelösund <i>Nils Sjökvist</i>	44
Funchal – en gammal dam med stil <i>Peter Sjögren</i>	46
Ångfartygsaktiebolaget <i>Caring Olle Gustafsson</i>	56
Skäldervik – en skuta från Pukavik <i>K. Bång/L. Bornmalm</i>	62
Den bästa bilden <i>Rickard Sahlsten</i>	65
Varvsforum 2015 i Trollhättan/Lödöse <i>Bertil Söderberg</i>	66
Sjöfartsmuseet i Amsterdam <i>Eric Hallberg</i>	68
Stockholm steam 14–17 augusti 2015 <i>Ragnar Magnander</i>	72
Skepparmuseet på Gullholmen <i>Sune Johansson via Göran Sändare</i>	74
Wilhelm Thams skorstensmärke <i>Bertil Söderberg</i>	78
Horisonten Runt <i>Redaktör Jan Johansson</i>	80
Böcker på Frivakten <i>Redaktör Lennart Bornmalm</i>	82

För närvarande råder en god tillströmning av material till tidskriften Länspumpen. Vi har fått in så många bidrag att detta nummer måste utökas till historiska 84 sidor! Detta har varit möjligt genom de extra redaktionella bidrag, som flera av Er lämnat.

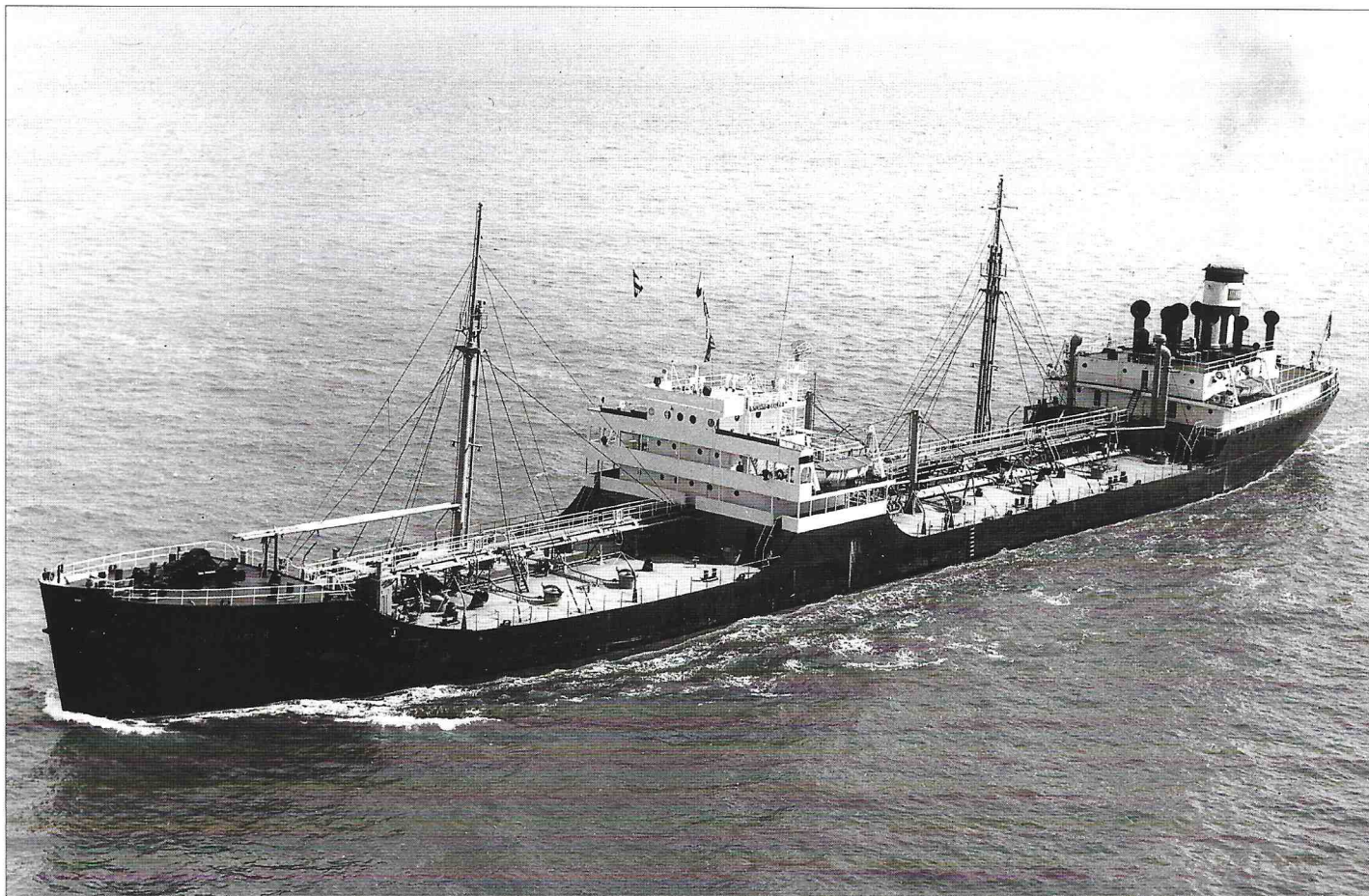
Vad vi börjar sakna är alla sedvanliga bidrag och inlägg till Horisonten Runt. Finns det inga frågor eller annat intressant som Du vill bidra med? Redaktören för Horisonten Runt läser sin mail varje dag för att ta hand om just Ditt bidrag. Om det är möjligt får Du svar i samma nummer.

Vi har också beslutat att slopa stoppdagen för nästa nummer. Bidragen publiceras i den takt vi får in dem. Detsamma gäller för Horisonten Runt. Skynda och skriv.

Krister Bång har ju förvarnat om att han vill trappa ner. Vi behöver därför någon som kan hjälpa till med de administrativa göromålen. Kanske Du är rätt person?

Dessutom behöver vi någon som sköter tidskriftens marknadsföring.

Ni kommer att arbeta i en kreativ grupp och blir därmed inte ensamma i verksamheten. Dessvärre kan vi dock inte erbjuda någon lön. Om du är intresserad så hör gärna av Dig till vår ordförande Lennart Bornmalm!



*Atlantic Dealer byggdes av Sun Shipbuilding i Chester, Pennsylvania 1945 med namnet **Honey Hill**. Hon övertogs 1946 till ett bolag i Philadelphia och döptes om till **Atlantic Dealer**. Även hon byggdes om till bulkfartyg. Detta skedde i Hamburg 1961 och fick då andra amerikanska ägare och namnet **Paul H Carnahan**. Hon skrotades i december 1986 i Kaohsiung på Taiwan.*

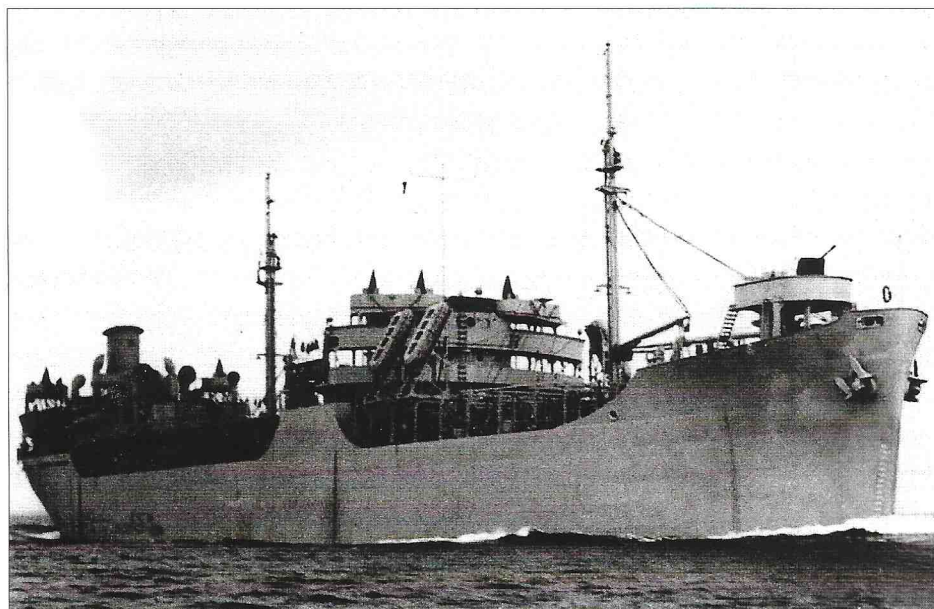
T2-tankers

Kurt Karlsson

För att förse de allierade stridskrafterna med bränsle under det andra världskriget påbörjade amerikanerna att bygga tankfartyg i långa serier. Den längsta av dessa serier var T2:orna. Det första fartyget var **Esso Gettysburg**

som sjösattes i mars 1942. Totalt skulle det byggas 525 fartyg av den här typen, de flesta för Maritime Commission och US Navy. Men det byggdes också nitiofem fartyg för privata redare, varav hälften till Standard Oil Co.

Det var fyra varv involverade i byggandet av T2-fartygen. De flesta byggdes av Sun Shipbuilding Co Pennsylvania och Kaiser Co i Portland, Oregon. Dessa två varv byggde runt 200 respektive 150 fartyg. Varje fartyg kostade



Redaktionen har inte lyckats hitta foton på de i artikeln nämnda fartygen, men här visar vi några andra.

Det äldsta fotot är på **Honningsvaag**. Fartyget byggdes av Alabama Dry Dock & Shipbuilding för War Shipping Administration i USA men hyrdes genast ut till norska staten. Sjösattes den 15 mars och levererades 11 april 1945, var alltså inte ens en månad under utrustning. I mars 1947 övertogs hon av Tønnevolds Tankrederi A/S, Grimstad, och döptes **Thorunn**. Sålades 1961 till USA och byggdes om till bulkfartyg i Nantes med namnet **St Christopher**. Fick sedermera namnen **Globe Traveler**, **Overseas Traveler** och bara **Traveler** innan hon ankom till Alang 13 september 1983 för upphuggning.



*Bulkfartyget **Anneli** var också en produkt från Sun Shipbuilding. Hon levererades 1944 med namnet **Malvern Hill**. Hon övertogs av Esso 1948 och blev **Esso Charlotte**. Byggdes om till bulkfartyg 1960 i Kobe och fick samtidigt nytt namn, **Helen H**. Under åren 1973 till 1976 var hon grekflaggad som **Anneli** och sedan fram till sin skrotning i Pakistan februari 1978 var namnet **Mandarin**.*

drygt tre miljoner dollar.

Det tog i genomsnitt hundra dagar att bygga en T2-tanker. Rekordet var **Huntington Hills** som byggdes av Marinship Co på trettiofyra dagar. I slutet av första arbetsveckan var fartyget redan klart till trettiofem procent. Efter tjugoåtta dagar på stapelbädden och fem vid utrustningskajen var hon klar för provtur.

T2-fartygen var 150,5 meter långa och 20,7 meter breda och med ett djupgående på 9 meter. De hade en lastkapacitet på 16 000 ton fördelat på 26 tankar. Volymmässigt rymde tankarna cirka 23 000 kubikmeter. Lastoljepumparna var placerade i ett pumprum precis för om maskinrummet. De tre största pumparna hade en kapacitet på 450 kubikmeter per timma vardera. Fartygen hade också ett litet utrymme för torrlast beläget för om oljetankarna. För hanteringen av godset till detta fanns det vid förmasten två niotons bommar. Under kriget försågs några av fartygen med ett monteringsfärdigt däck som byggdes upp ovanpå tankdäcket, och förutom full last av olja kunde de även transportera flygplan och fordon av olika slag.

Fartygen hade en besättning på cirka fyrtio man fördelade på tjugofem hytter. Det var sju hytter midskepps och resten akterut. Under kriget fanns det också ett fyrtiotal artillerister med ombord. De var förlagda i skansar i båda överbyggnaderna.

Framdrivningsmaskineriet på T2-

typen var turboelektriskt. En ångturbin drev en trefas växelströmgenerator som i sin tur gav kraft till en elmotor. Denna var direktkopplad till propelleraxeln. Varvtalet på propellern reglerades genom att turbinernas hastighet varierades. Ånga till turbinerna kom från två oljeeldade vattenrörspannor. Maskineriet utvecklade 7 200 hästkrafter och gav en fart på cirka femton knop. Att man valde den här typen av maskineri istället för ett turbindrivet berodde på att det var brist på reduktionsväxlar. Tankfartyg med turboelektrisk framdrivning var ingen nyhet. Sun Shipbuilding Co hade byggt ett antal fartyg i slutet av trettioalet med den här typen av maskineri, som man hade hunnit skaffa sig några års erfarenhet av innan T2-typen började byggas. Det var tre företag som svarade för tillverkningen av maskineriet, med General Electric Co i spetsen.

Livräddningsutrustningen bestod av fyra livbåtar plus fem flottar. Flottarna var upphängda i speciella ställningar och försedda med snabbutlösning. För att underlätta utrymning från inredningen hade alla dörrar som inte behövde vara vattentäta en panel som det var lätt att sparka ut. Som extra nödutgångar från maskinrummet var några av ventilationstrummorna försedda med lejdare.

Beväpningen under krigstid bestod i regel av en tretums kanon på backen och en femtums på poopen. Till försvar mot flyganfall fanns det fyra 20-mil-

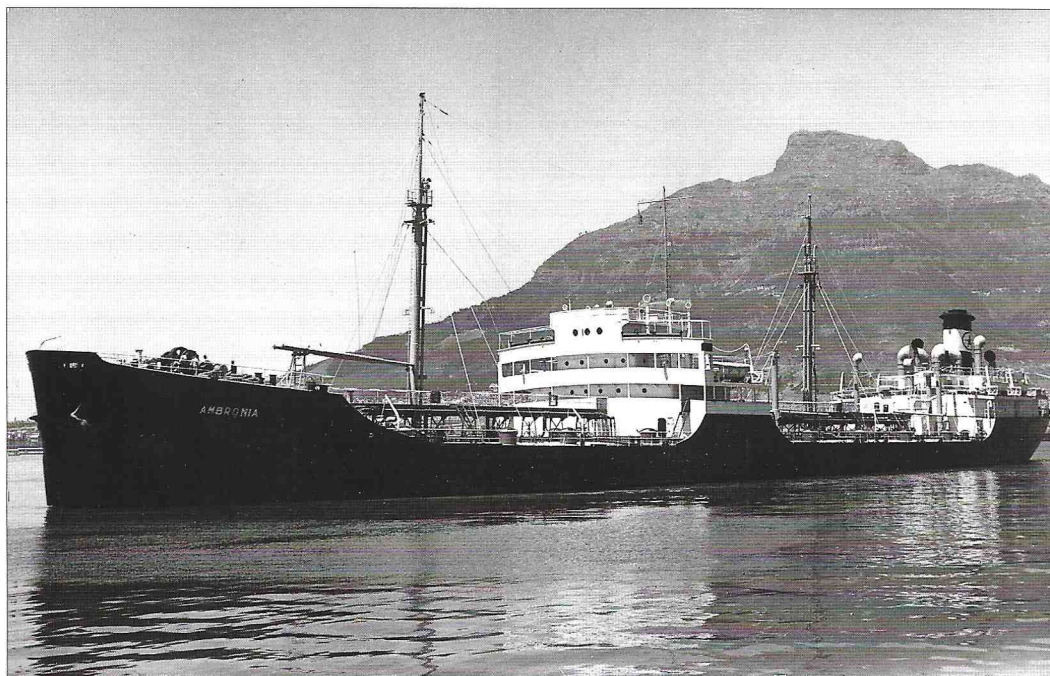
limeters automatkanoner midskepps och lika många i aktern. Fartygen var också utrustade med hydrofoner för att upptäcka ubåtar.

När **Schenectady**, den första T2-tankern som byggts av Kaiser Co, hade avslutat sin provtur och förtöjt vid en utrustningskaj sprack hon precis akter om midskeppsbyggnaden. Det var bara bottenplåtarna som höll ihop henne. Händelsen orsakade en mindre panik i varvskretsar. Man blev orolig för svetsade fartygs framtid. Men efter reparation och förstärkningar godkändes fartyget och hon gjorde tjänst fram till 1962 utan några problem med skrovet.

När kriget var slut påbörjade Maritime Commission en stor försäljning av tankfartyg. Ungefär hälften av fartygen blev kvar under amerikansk flagg. Drygt sjuttio fartyg överfördes till bolag i Panama som kontrollerades av amerikanska intressen. 51 fartyg hamnade under brittisk flagg. Det var de stora oljebolagen som köpte de flesta av dem. Även norska redare blev stora ägare till T2-tankers då de köpte 17 stycken. The National Defence Reserve Fleet tillkom 1946 för att härbärgera de fartyg som blivit överflödiga efter krigsslutet. Fartygen placerades på åtta olika platser i USA. Av alla de fartyg som hamnade där så var det bara tjugosex som var tankers men ingen av dem var av T2-typen.

När fartygen byggdes trodde man att de skulle vara för stora för civilt bruk. Det visade sig snart att de istället var för små. Men tack vare sin skrov-

Även *Ambronia* byggdes av Sun Shipbuilding i Chester. Året var 1943 och namnet *Balls Bluff*. År 1948 blev hon italienare och fick namnet *Ambronia* med hemort i Genua. Fotot är ju taget i Cape Town och kanske är det under Suez-krisen? Hon såldes 1956 till ett annat bolag i Genua och döptes om till *Rina Corrado*. Hon kom till Trieste den 7 november 1965 för upphuggning.



konstruktion var de lätta att förlänga, vilket också skedde i flera fall. Men alla T2-fartyg fortsatte inte sina liv som tankers utan många byggdes om för andra ändamål. Det vanligaste var bulk- och containertransport. Ett förvandlades till sandsugare och ett annat till fabriksfartyg för den japanska fiskeflottan. Den mest speciella uppgiften fick nog de tre fartyg som togs över av NASA. Efter ombyggnad och installation av 400 ton elektronik användes de som kommunikationsfartyg i Apolloprojektet.

Tidigt på morgonen den 26 mars 1950 var T2-tankern *Valchem* på väg ut från New York med sakta fart, på grund av den täta dimman. Samtidigt var passagerarfartyget *Santa Rosa* på ingående. Med 21 knops fart kolliderade hon

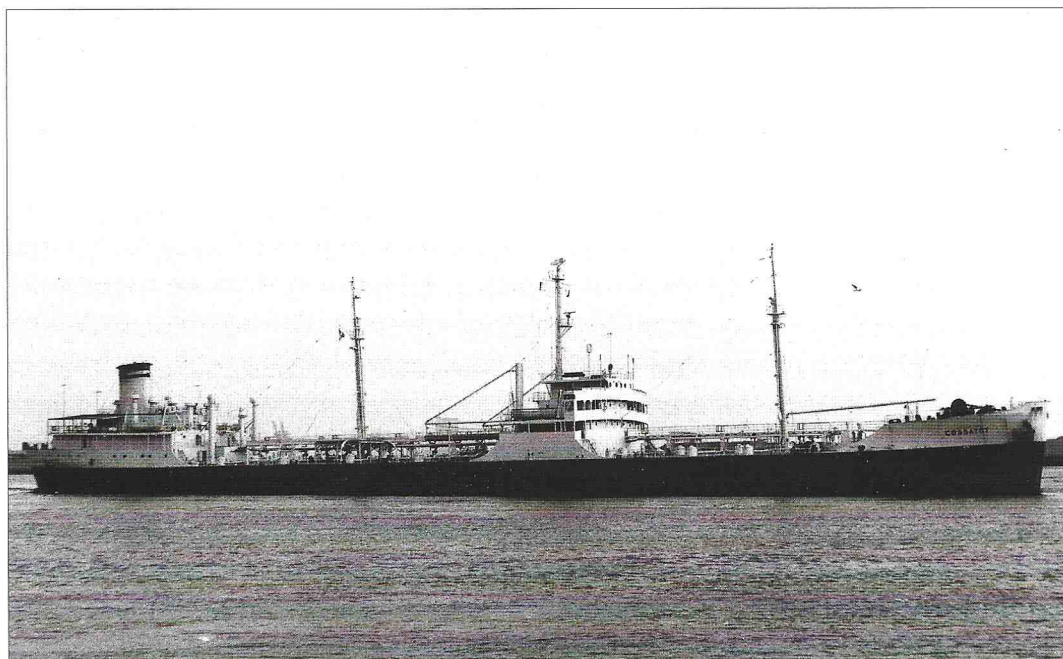
med *Valchem*. Hon träffade tankern på babords sida vid maskinrummet och trängde in tolv meter i skrovet. När *Santa Rosa* backade sig fri slet hon loss *Valchems* skorsten. *Santa Rosa* var inte värre skadad än att hon kunde fortsätta sin resa för egen maskin in till New York med tankerns skorsten stående framme på backen.

På grund av tomma vattenmagasin vintern 1959–1960 och en hotande elransonering beslutade Vattenfall att hyra in några T2-tankers för att klara elförsörjningen. Det första fartyget, *Huntfos*, anlade till Stenungsund den 29 november 1959. I Stenungsund kom det att ligga fyra fartyg. I Sundsvall låg det två fartyg. Den sista tankern, *Polyglory*, anlade till Örnsköldsvik på ny-

årsafton. Totalt var det tolv T2-tankers som användes som kraftverk i Sverige. Av dessa ägdes fyra av norska redare. Elsituationen förbättrades under våren så i maj hade fartygen lämnat Sverige. Varje fartyg hade då levererat cirka 100 000 kWh till det svenska elnätet.

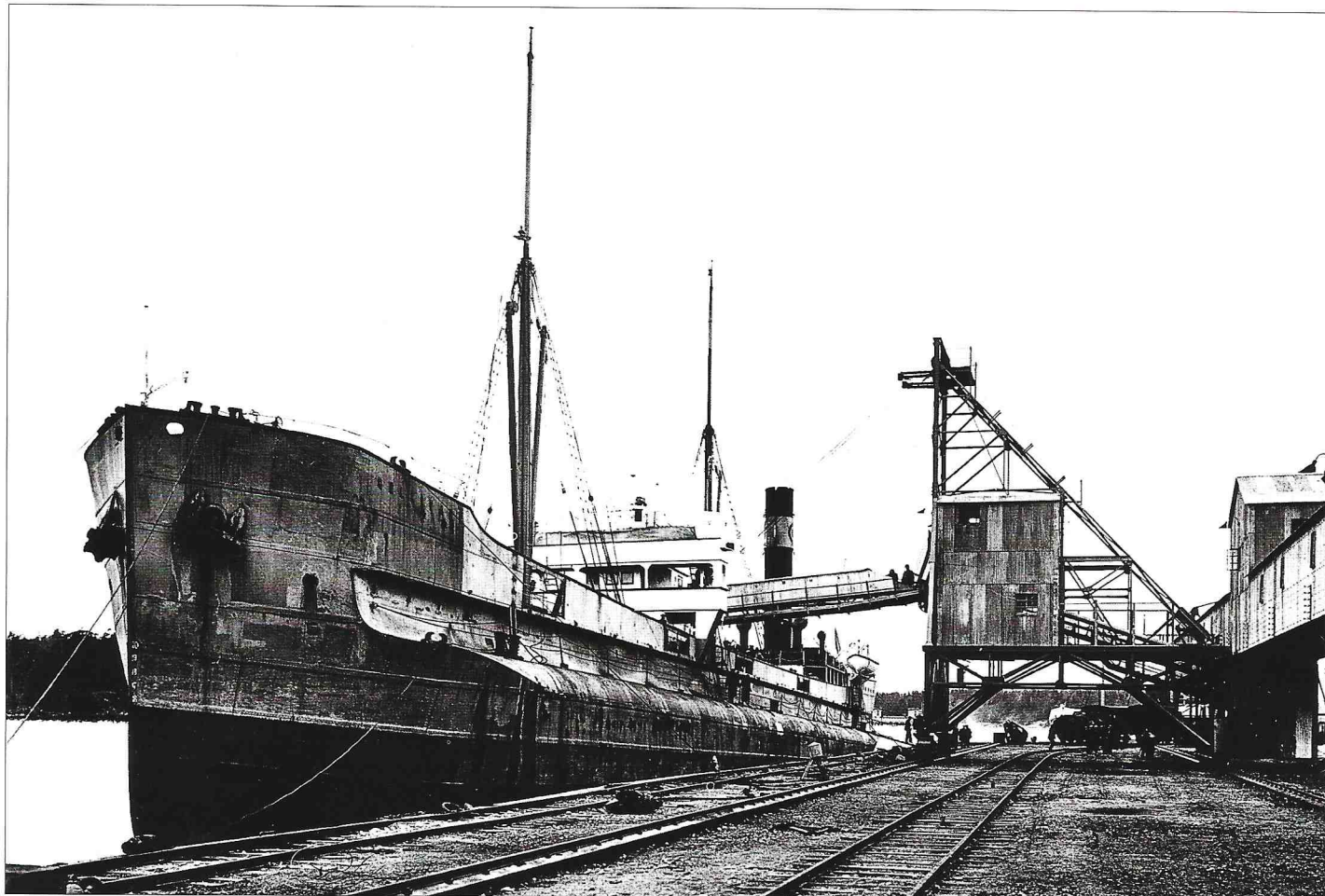
Även Norge använde sig av T2-tankers som elverk. Men där blev ett par fartyg kvar ända till april 1961. Ett par år senare använde också US Army ett antal T2-tankers i Vietnam för sin elförsörjning.

Byggt av Marinship of Sausalito, California, gick den sista överlevande T2-tankern, USNS Mission *Santa Ynez* till upphuggning hösten 2010 efter att legat i reservflottan i många år. ☼



USS Cossatot levererades 20 april 1943. Namnet kommer från en flod i Arkansas. Hon sattes i tjänst i juli 1943 och var bla bunkringsfartyg för konvojer till Nordafrika. Även i Stilla havet levererade hon olja till stridande enheter. *Cossatot* uttrangerades 1974 och såldes. Foto C.G. Nyström, arkiv Läns-pumpen/KM – Göteborg.

(Foton till denna artikel har vi fått låna av Jan-Erik Andersson i Västra Frölunda.)



Ett av Grängesbergbolagets tidigaste fartyg var turretångaren *Gellivare*. Foto ur Åke Olofsson samling, arkiv KMG.

Kåseri om namnen på grängesrederiets fartyg

Carsten Peterson

Grängesrederiet döpte sina malm- och tankfartyg från orter och platser i Sveriges nordligaste del; det var samiska och finska namn från landskapen Lappland och Norrbotten, båda i Norrbottens län. Det är ju där den mesta malmen finns i vårt land. Ett av fartygen hette förresten *s/s Lappland*, ett malmfartyg som lastade 3600 ton dw. Det byggdes 1906 på Lindholmens varv i Göteborg och sänktes i början av juni 1915 av en tysk torped öster om Skottland under första världskriget. *S/s Lappland* ingick i Luleå-Ofotenrederiets flotta och överfördes aldrig till Gränges, även om verksamheterna redan från 1903 var integrerade.

Det var ju så här: Trafikaktiebolaget Grängesberg-Oxelösund, sedermera Gränges Ab, grundades 1896, och Rederiaktiebolaget Luleå-Ofoten grundades 1899. Tre år in på seklet, år 1903, köptes Rederiaktiebolaget Luleå-Ofoten upp av Trafikaktiebolaget Grängesberg-Oxelösund. Det var då Gränges rederi-

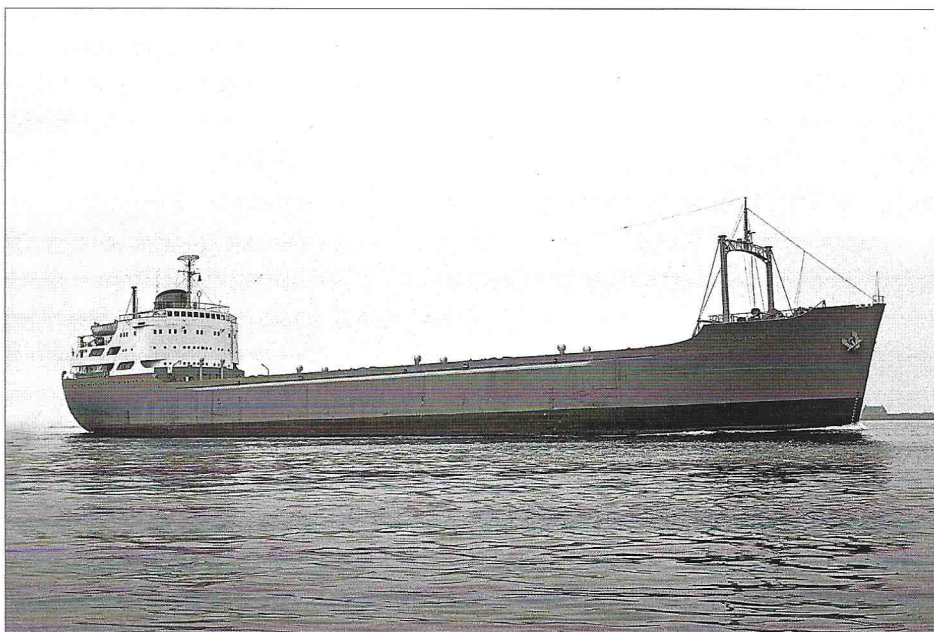
verksamhet startade och inledningsvis överfördes de tre ångfartygen **Anna**, **Johan** och **Max** till Gränges. Sedan skedde allt fler överföringar av fartyg, fram till år 1916. Efter det årtalet byggde Gränges Ab egna båtar.

Gränges, som verkade i sjuttiosex år, var ett av Sveriges större rederier och seglade under dessa år med totalt åttiofyra fartyg på världshaven. De flesta var byggda för att frakta malm eller olja. Vissa byggdes även för att frakta såväl olja som malm, och mot slutet av epoken byggdes en del fartyg om och försågs med rostfria tankar för att frakta fosforsyra från Mexiko. Det fanns förstås även styckegods-fartyg i Grängesflottan.

Redan tidigt dyker fartygsnamnen *s/s Gellivare* och *s/s Malmberget* upp. Namnen är tagna från två orter som ligger tätt intill varandra i den västra delen av Norrbottens län, med endast mellanområdet som skiljer. I Malmberget bodde min sväger Malte under ett antal år innan han återvände till hembygden

i Tornedalen. Sprängningarna efter malm i underjorden underminerade husgrunder och medförde inlösen av fastigheter. Området han bodde i åts upp underifrån, och han flyttade innan källaren blev ett stort svart hål. Han är förresten född i Gällivare, som nog stavades Gellivare då han såg dagens ljus för snart sjuttio år sedan. Min svärmor berättade hur hon efter nedkomsten i slutet av februari for de femton milen med buss i trettiofemgradig kyla tillbaka till hembyn utanför Korpilombolo. Den nyfödde låg i något som liknade en skokartong, och hon sa att hon var tveksam till att han skulle klara sig. Det var kallt i bussen, och han såg så klen ut. Då. Sedan växte han upp till en kraftkarl av Guds nåde, till en duktig skidåkare och en skogsman som brosslar egenhändigt från avverkningarna och fortfarande vägrar att använda motorsåg. Att brossla betyder ju som alla vet, att dra ihop hugget timmer till en basväg.

S/s Gellivare var ett malmfartyg som byggdes 1905 och införlivades i



Under slutet av 1950- och början av 1960-talen byggdes vid Götaverken nio bulkfartyg på 14000 ton dw för Grängesbergbolaget. Det första var **Abisko**. Fotoarkiv KMG.

Luleå-Ofotenbolagets flotta. Fartyget överfördes till Gränges år 1916 och skrotades 1933. S/s **Malmberget** och systerfartyget s/s **Norrbotten** byggdes i Newcastle i England och levererades till Luleå-Ofotenbolaget 1913. Båda fartygen försvann under de kommande åren helt spårlöst med besättning och allt. S/s **Malmberget** siktades av ett annat fartyg den 28 november 1913 på resa mellan Narvik och Rotterdam. Sedan var hon försvunnen. S/s **Norrbotten** försvann spårlöst i närheten av Philadelphia i USA. Sista livstecknet gavs i ett telegram avsänt den tjugotredje september 1915.

Ovanför Malmberget ligger Koskullskulle, eller Kullen som invånarna kallar det. Där växte vår meste backhoppare upp och lanserade en ny stil, V-stilen, som han fick fan för då han använde den. Då. Nuförtiden används den av alla, säger alla, backhoppare. Jan Boklöv heter han förresten, han som hade sin storhetstid på åttiotalet och la grunden för all framtida backhoppning i världen.

Det första malmfartyget med namnet s/s **Abisko** byggdes samtidigt som systerfartyget s/s **Torne** på Götaverken i Göteborg. Fartygen var drygt hundra meter långa och fjorton meter breda och lastade 4900 ton dw. Den 11 april 1913 minsprängdes s/s **Abisko** mitt i natten utanför Tysklands Nordsjökust och sjönk. En motorman fick sätta livet till medan den övriga besättningen räddades och sattes i land i Cuxhaven. Ett nytt fartyg med namnet m/s **Abisko** byggdes år 1955, och gjordes hundrafemtio meter långt och tjugo meter brett, med

en lastförmåga på drygt 13000 ton dw.

Abisko är en ort i fjälltrakterna, på vägen mellan Kiruna och Narvik, längs en väg som egentligen inte är så väldigt gammal. För femtio år sedan fanns det bara järnväg förbi Abisko och de andra stationerna på sträckan mellan Kiruna och Narvik. En järnväg som förstas även befordrade passagerare då det passade in i transportsystemet. Malmtågen passerade då som nu berget Nuolja samt stationerna Rautas, Abisko och Vassijaure på vägen mot Narvik. Dessa stationer är också de kända namnen på Grängesrederiets fartyg. Det är förresten fjorton stationer på sträckan före Riksgränsen, sedan är det några till på norska sidan innan man kommer ner till

Narvik på havets nivå.

Det första fartyget med namnet m/s **Nuolja** byggdes 1923. Hon var ett styckegods-fartyg på drygt 10000 ton dw. Hon eldhärjades 1940, byggdes om och moderniserades 1949. Hon såldes 1963. Det andra m/s **Nuolja** var ett malmfartyg på 72500 ton dw. Hon byggdes 1966 och såldes till Liberia 1974, och blev m/s **Nimba**. Det kombinerade malm- och tankfartyget m/s **Rautas** byggdes 1944 och kunde lasta drygt 12000 ton dw. Nästa m/s **Rautas** byggdes 1965 och var också ett kombinerat malm- och tankfartyg. Hon lastade nästan 70000 ton dw och såldes till Liberia 1977.

M/s **Vassijaure** byggdes som kombinerat malm- och tankfartyg på Götaverken 1955, och lastade 21700 dw ton. Hon byggdes om 1969 till fosforsyratanker och döptes om till m/t **FFM-Vassijaure**. Hon högs upp 1977 i Kina.

Andra järnvägsstationen från Kiruna är Rautas, som är belägen där Rautasjokken rinner under järnväg och väg på sin färd mot Torneälven. Rauta betyder järn på finska och Rautatie är järnväg. Jokken kommer uppifrån fjällen, från den högre belägna, avlånga sjön Rautasjaure. Där har jag tältat med mina två söner då de var strax före tonåren. Vi hade kommit från Abisko tillsammans med en svåger och hans son, och vandrat upp genom Lappporten och vidare ut på fjällvidderna. Vi slog läger högt ovanför sjöns norra ände och studerade länge tre stora älgar som efter viss tvekan simmade över sjön med högburna horn. Vi skulle upp förbi Mårma och sedan via Vistasdalen ta oss genom



Malmfartyget **Nuolja** byggdes 1966. Här är hon på väg in till IJmuiden i Holland. Foto från Lennart Ramsvik



Vittangi var ett av många malmfartyg som byggdes vid Kockums i Malmö på 1950-talet. Lastförmågan låg runt 23 000 ton. Fotoarkiv Klubb Maritim – Göteborg.

Kaskasavagge till Tarfala och ner till Kebnekaise fjällstation, och sedan vidare till Nikkaluokta. Pojkarna var 9 och 12 år gamla, och jag konstaterade efteråt att rutten vi valt var för fjällrävar. Men pojkarna klarade det galant.

Vistasdalen är detsamma som Vistasvagge. Det är en lång dalgång som börjar uppe vid Alesjaure, där Kungsleden smyger förbi och slutar nere vid Nikkaluokta, där den plirige Enok Sarri, väderobservatören på SMHI och tillika marknadsföraren av övre Norrland och den lappländska fjällvärlden, bodde på sin tid. En speciell man som jag träffade vid några tillfällen i samband med fackliga möten. Han var tvärsäker att det skulle bli en pojke, när kungaparet väntade första barnet. "Blir det en flicka ska jag krypa från Gällivare till Kiruna" sade han. Det är egentligen en sträcka på tolv mil, men i Nikkaluokta möts kommunerna mitt på bron över Vistasälven, så det blev bara någon meter på knäna! En gubbe som var full i fan, minsann.

M/s **Vistasvagge** byggdes 1955 på Kockums i Malmö som ett kombinerat malm- och tankfartyg. Dödviktstonnaget var nästan 25 000 ton. Hon blev utchartrad till ett norskt rederi 1970 och fick tilläggsnamnet **Stolt**, alltså **Stolt Vistasvagge**. Hon såldes 1973 och högs upp 1979. Hon var ett midskeppsbygge. En ovidkommande anmärkning är att Cornelis Vreeswijk var påmönstrad som maskinbefälselev under det sista tertialet 1955. Vad som sedan hände med hans sjömanskarriär har vi ju bra koll på. M/s **Vistasvagge** hade fem

systerfartyg, som byggdes under i stort sett samma tidsperiod, alla på Kockums varv i Malmö; m/s **Vittangi**, m/s **Virihaure**, m/s **Vitåfors**, m/s **Viris** och m/s **Virtala**.

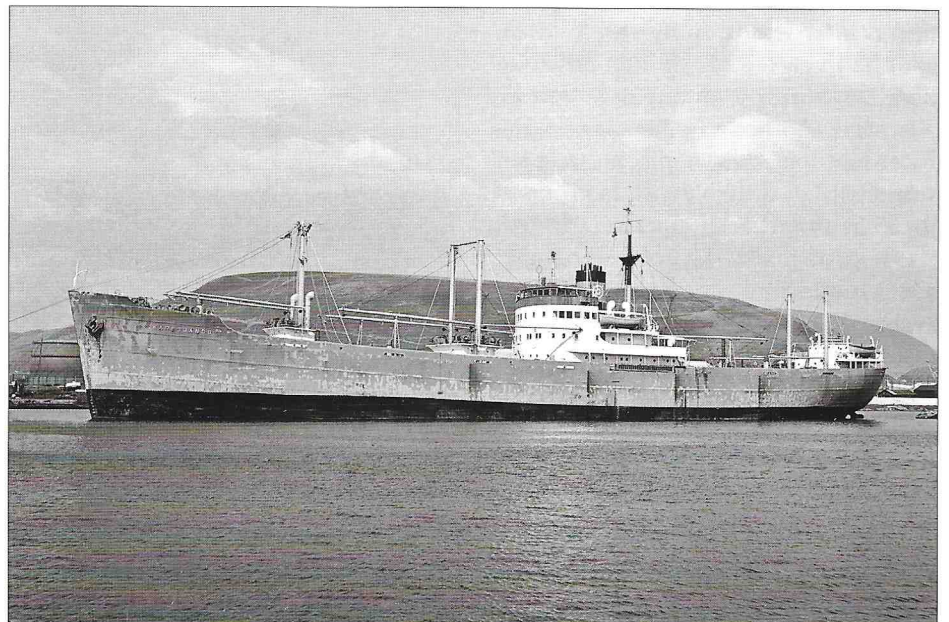
Kyrkbyn Vittangi ligger strategiskt till längs vägen mellan Pajala och Svappavaara. Det är där man tar av mot Karesuando och passerar Nedre och Övre Soppero samt Idivuoma på vägen norrut. En dryg mil från Övre Soppero går en grusväg fem mil nordvästvärt och slutar i Pulsujärvi vid ett sameviste. Härifrån har vi gått någon gång, min sväger Erik och jag, för att fiska i Lainioälven och i Tavvaälven. Här uppe finns permafrostens pansar som aldrig tinar. Permafrost betyder tidig tjäle och

definieras som mark där temperaturen inte överstiger noll grader under två på varandra följande år.

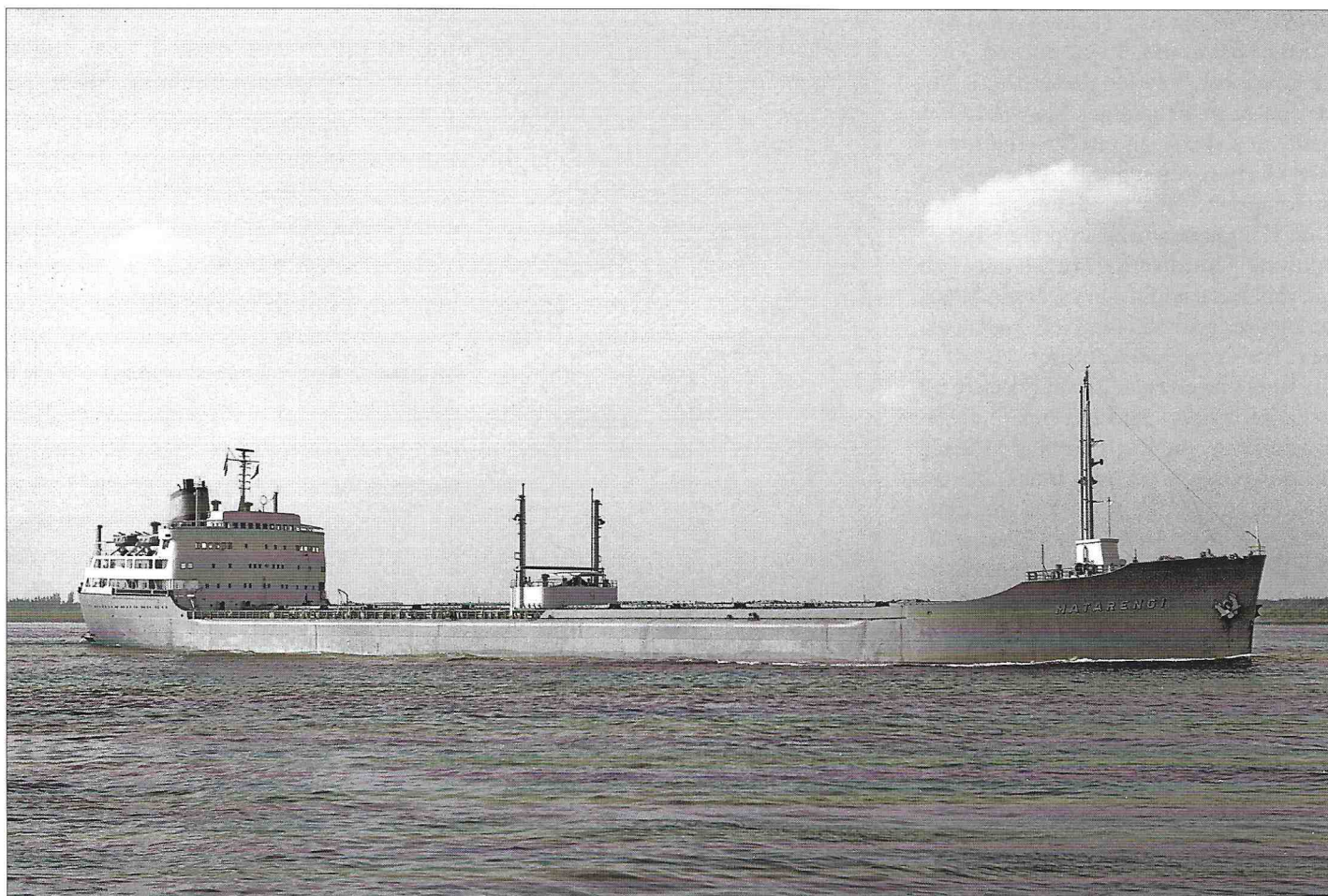
M/s **Karesuando** var ett styckegods-fartyg på 6 150 dw-ton. Hon var en vacker båt som byggdes på Götaverken 1946 och såldes 1967. Karesuando är den nordligast belägna tätorten i Sverige med ett invånarantal omkring trehundra personer. På andra sidan Muonio älv ligger den finska systerorten Karesuvanto. Dit tar man sig numera, sedan 1980, över en bro. Förr gick det en linfärja, vilket det också gjorde på flera ställen längs Muonio och Torne älvar. Det var vid Muonio, vid Kolari, vid Pello och vid Övertorneå eller, som den orten också heter, Matarengi.

M/s **Matarengi** var ett kombinerat malm- och tankfartyg på 34 250 ton dw. Hon byggdes 1960 på Götaverken och byggdes om 1967 till ett rent tankfartyg, och fyra år senare till ett kemikalietankfartyg. Hon omnamnades till m/t **FFM-Matarengi**, men var fortsatt kvar i Grängesrederiet.

I Karesuando verkade prästen, väckelsepredikanten och den duktige biologen Lars Levi Laestadius under åren 1826 till 1846. Han föddes i Arjeplog 1800 och dog i Pajala 1861. Det han är mest känd för är hans väckelserörelse och hans dynamiska predikningar. Han använde ett grovt språk och skildrade syndens förbannelse och helvetets fasor på ett målande sätt. Han kom att hata rusdrycker. År 1849 flyttade han till Pajala och blev dess förste kyrkoherde. Hans väckelserörelse, laestadianismen, togs över av Johan Raattamaa efter Laestadius frånfälle. Efter Raattamaas



*På 1940-talet lät Grängesbergbolaget bygga en serie 6 000-tonnare vid Götaverken. **Karesuando** levererades 1946. Foto från Lennart Ramsvik.*



Matarengi var en stor malmtanker när hon levererades 1960. Hon kunde lasta 34000 ton. Foto från Lennart Ramsvoik.

död 1899 splittrades rörelsen, men laestadianismen lever kvar än i dag. Trosläran är densamma, men tungomålstalandet och de kraftiga predikningarna har reducerats i styrka, kan jag tänka. I Sverige finns en ostlig del i Tornedalen och dess omgivning samt en västlig del i Gällivaretrakten. Man är emot preventivmedel och reglering av barnafödande, vilket kan innebära att familjer även nuförtiden har tio barn och däröver. Jag träffade en man för några år sedan i min frus hemby. Han hade 63 barnbarn. Min svärmor var laestadian, men en praktisk sådan. Hon gjorde inte mycket väsen av det.

Även m/s **Virihauere** byggdes om till kemikalietanker för fosforsyra, och ändrade namn till m/t **FFM-Virihauere**. Fartygsnamnet har tagits från sjön Virihauere i Padjelanta nationalpark, där det välbesökta samevistet Staloluokta ligger vid sjöns sydöstra del. Jag kom hit en dag i juli 1971. Vi var tre som gått från Kvikkjokk och skulle fortsätta mot Sarek och sedan ta oss ner genom Rapadalen, vilket vi också gjorde. Det blev en stundtals strapatsrik färd. I Staloluokta pågick vid den tiden uppförande av en samekyrka, och det material som inte kommit över snön på vintern fördes

med helikopter dit upp under sommaren, såg vi. Från Staloluokta ser man förresten fjället Akka i nordost på andra sidan sjön. Det är ett högt berg med stortoppen 2015 meter över havsnivån.

På havsnivån seglade stycke gods-fartyget m/s **Akka** mellan åren 1942 och 1956, innan hon förläste vid Skottland. Hon hade en lastförmåga på 8960 ton dw och var systerfartyg till m/s **Sarek**, m/s **Saggat**, m/s **Suorva** och m/s **Saivo**. Sarek är ju en av våra nationalparker uppe i norr. Saggat är en stor sjö i Jokkmokks kommun med orten Kvikkjokk i dess västra ände. Suorva är ett stort kraftverksmagasin numera, benämnt Suorvadammen, och ligger i källflödena till Stora Lule älv. Dammen reglerar vattenflödet till Porjus vattenkraftverk. Den började byggas redan 1919 och har byggts om och till under åren som gått. M/s **Sarek** var en stycke gods-båt som byggdes på Götaverken 1942 och lastade nästan 9000 ton dw. Hon såldes till Cypern 1967.

Grängesrederiet hade under årens lopp tre fartyg med namnet Porjus. Det första fartyget s/s **Porjus** var ett lastång-fartyg som byggdes 1906 och skrotades 1964. Malm- och tankfartyget m/s **Porjus** byggdes 1950 och såldes 1967. Hon

hade en lastförmåga på 15600 ton dw. Det tredje fartyget med namnet Porjus var på 106400 dw ton och inköptes av Gränges Ab 1974, efter att ha gått i charter ett antal år för företaget, då med namnet m/s **Flowergate**.

M/s **Kvikkjokk** var ett stycke gods-fartyg med en lastförmåga på 6150 ton dw. Hon byggdes 1945 på Götaverken och såldes 1967. Kvikkjokk är en fjällby i den lappländska fjällvärlden omkring tolv mil nordväst om Jokkmokk. Det är porten till nationalparken Padjelanta. I Kvikkjokk bodde på sin tid Manne Stenman. Han var väderobservatör åt SMHI och vi träffades i samband med fackliga möten i Stockholm och Norrköping. Det märkliga med Stenman var att han inte hade någon hand på höger arm. Den hade hamnat i en kapsåg, tror jag. I stället bar han en sjörövarkrok stadigt fastsatt och rejält förankrad i underarmsstumpen. Och kroken var han ytterst skicklig med. Det gick en stund vid det första mötet innan jag fattade hur det stod till. Manne Stenman är och var en mycket trevlig man.

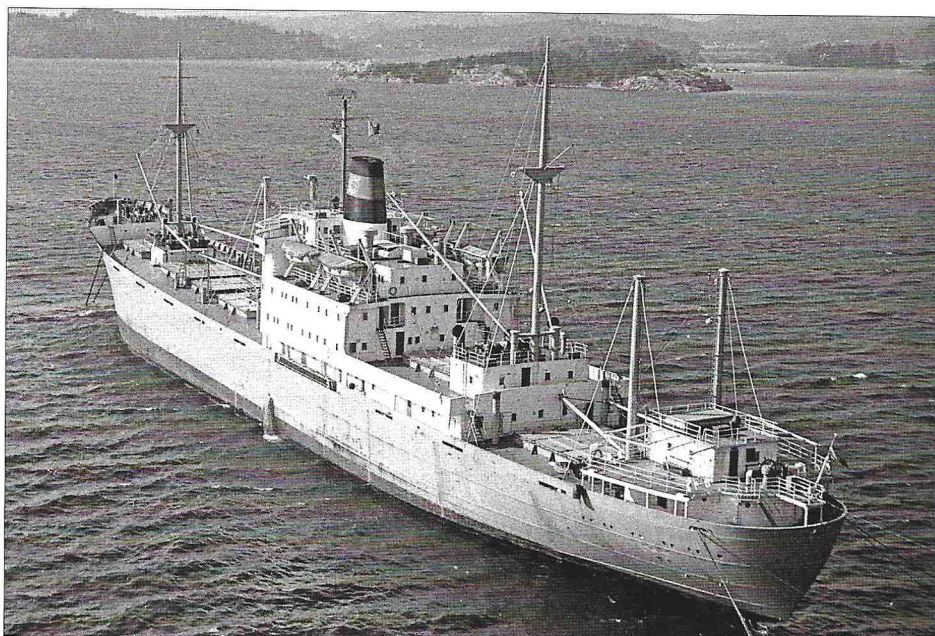
M/s **Virtala** byggdes 1959 och såldes tio år senare. Hon var som sina systerfartyg ett kombinerat malm- och tankfartyg. Enligt en uppgift kommer

namnet Virtala från ett hemman i byn Kardis i dåvarande Pajala socken. Virta är finska och betyder ström(drag). Ändelsen -la anger lokalitet. Man kan alltså anse att det rör sig om Strömgården i den lilla byn, som ligger vid Torneälven en knapp mil efter att älven svängt ner från Kengis och rätat upp sig i sydlig riktning. I Kardis firade min hustru och jag millennieskiftet ute på Tornedalens is. Den var tjock vid tillfället, rejält tjock. Man hade byggt isskulpturer och satt ut ett stort serveringstält mitt på isen, på gränsen mellan Finland och Sverige. Då klockan slog tolv i Finland gifte sig ett par mitt ute på isen, bland många släktingar, vänner och åskådare. Efter en timme blev det vår tur i Sverige att fira tolvslaget, vilket vi också gjorde på isen tillsammans med våra finländska grannar. Mycket raketer var det. Sedan åkte vi tillbaka till hustruns fädernegård i Ohtanajärvi och kokte kaffe.

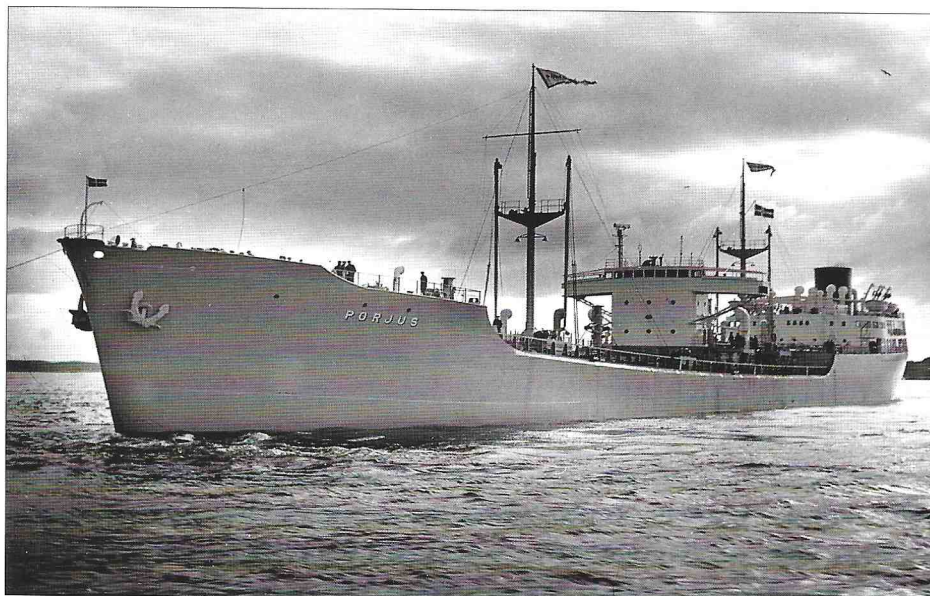
Den första m/s **Laponia** var en styckegodsbat, byggd 1922, såld 1956, och upphuggen i La Spezia fem år senare. Hon lastade 8760 dw ton. Den andra m/s **Laponia** var ett bulkfartyg på 38100 dw ton, byggt 1963 på Götaverken. Hon såldes 1978. Laponia i svenska Lappland är Europas största sammanhängande naturlandskap. Här ingår de fyra nationalparkerna Padjelanta, Sarek, Muddus och Stora Sjöfallet samt naturreservaten Sjaunja och Stubba. Landets största myrområde bildas av reservaten Sjaunja, Stubba och Muddus. Laponia är latin och betyder just Lappland.

Systerfartyg till m/s **Laponia** var bulkfartyget m/s **Laidaure**, som sjösattes i mars 1963 och såldes i juni 1978. Tidigare fanns det också ett fartyg med namnet m/s **Laidaure**. Hon var ett styckegods-fartyg med en lite ovanlig historia bakom sig. Hon sjösattes som m/s **Oxelösund** 1923 och låg i Narviks hamn då Nazityskland invaderade Norge den nionde april 1940. Under striderna fick hon svåra skador och övergavs av besättningen. Hon sjönk i hamnen den åttonde maj. Vraket bärgades 1947, återköptes från Krigsförsäkringsnämnden av Gränges och iständsattes på Götaverken. Hon kom i drift igen 1948, nu under namnet m/s **Laidaure**. Det blev ett vackert fartyg.

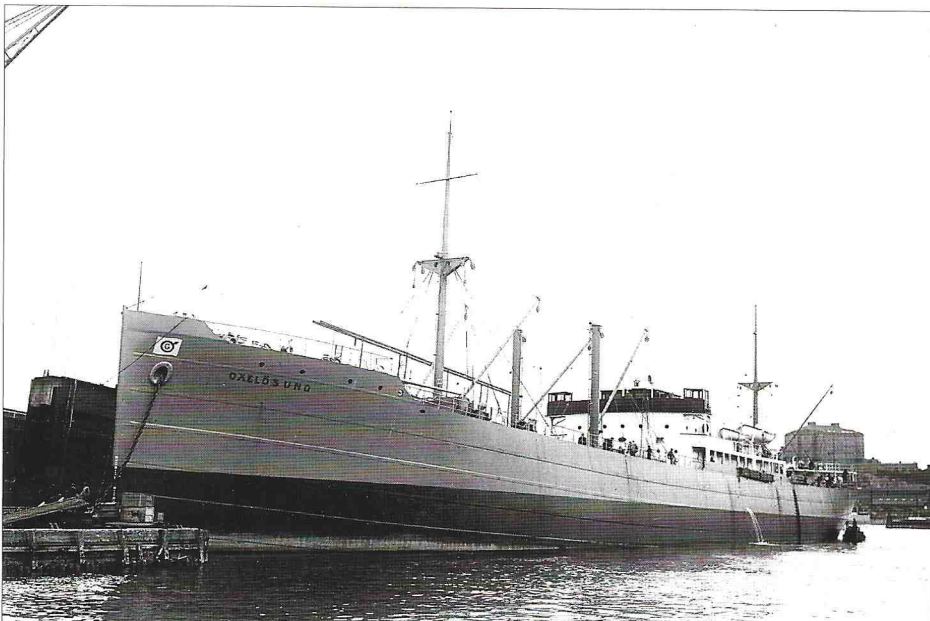
Rapadalens flöde i Sarek mynnar ut i sjön Laidaure i höjd med Aktse. Området är ett av de mest betagande att titta ut över i fjälltrakterna. Jag har kommit ner genom Rapadalen vid ett par tillfällen, första gången redan 1971. Då gjorde vi upp eld på en klippa så



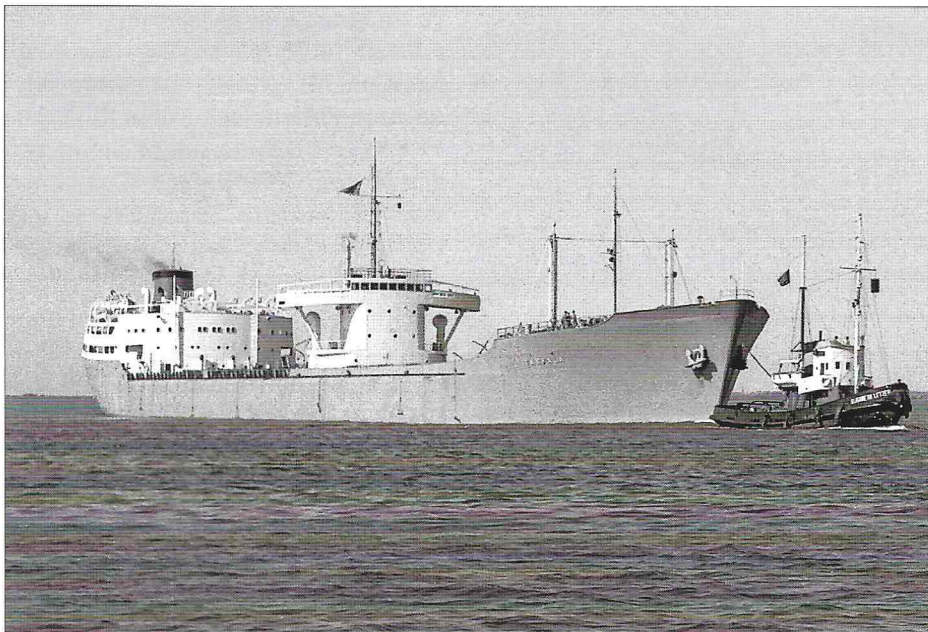
Sarek från 1942 byggdes om till skolfartyg. Ligger här i upplag i Uddeavalla. Foto Terje Fredh. Arkiv Klubb Maritim – Göteborg.



En tidig malmtanker från 1950 var Porjus. Foto ur Sjöfartstidningen bildarkiv.



Styckegods-fartyget Oxelösund sänktes i Narvik 1940 men bärgades 1947 och fick heta Laidaure. Foto från Fotopumpen.



Malmtankern *Tarfala* var en bjässe på 26 000 ton när hon levererades 1953. Foto från Lennart Ramsvik.

att det rök ovan det stora deltat, för att sammen Ville Länta med båt skulle hämta oss för skjuts till Aktse. Så hade vi läst i handböckerna, och Länta anlände. Men om det var för rökens skull fick vi aldrig något svar på. På vägen mot Aktse såg vi den mäktiga Skierfeklippan, nästan 1 200 meter hög och med en 700 meter brant vägg, och över stammen på båten det mörka berget Nammatj.

Något fartygsnamn med Ladtjojaure åstadkom Grängesrederiet aldrig. Det är namnet på sjön som man passerar på vägen till Kebnekaise fjällstation. En sjö som jag har passerat några gånger, och även färdats över med båt. Sommaren 1997 hade jag gått en dryg vecka i Sarek med min svåger Erik och på sensommaren hade jag bestämt med yngsta sonen att gå upp till Kebnekaises topp, dit jag varit fyra år tidigare. Sonen och jag for från Norrköping en tidig fredagsmorgon den tjugooandra augusti och parkerade bilen i Nikkaluokta sjutton timmar senare, efter 140 mil. Vi sov några timmar i bilen och vaknade av kyla och stelhet. Det var minusgrader ute. Vi klädde oss och vandrade iväg och mitt på eftermiddagen satt vi uppe på sydtoppen på Kebnekaise. På en snöhög. Runt oss hade vi klar himmel och skinande sol. Vi var 2097 meter över havets nivå, och jag öppnade en Lapin Kulta öl, och vi skålade. Sedan återvände vi ner och slog upp tält invid fjällstationen. Dagen därpå gick vi upp mot Tarfala, där glaciärerna gnistrar emot en på andra sidan ravinen och där jokken tar sig fram från den turkosblågröna Tarfalasjön, som är nästan helt omgiven av höga fjälltoppar. Området beskrivs som högaltint och stenigt. Och nog fan är det stenigt. Och

även högaltint.

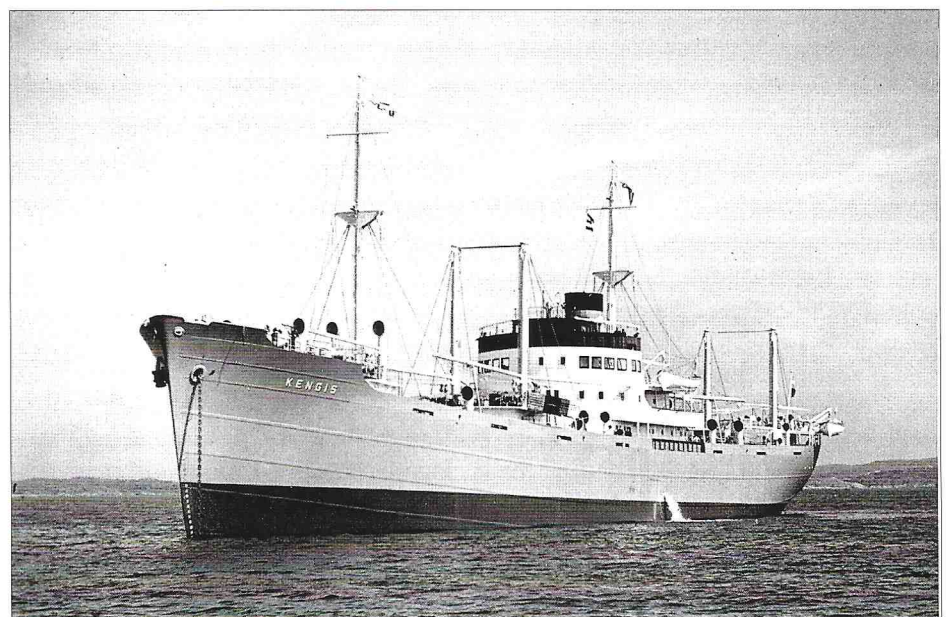
Den första m/s *Tarfala* byggdes 1953 som ett kombinerat malm- och tankfartyg. Hon byggdes sedan om till ett renodlat tankfartyg 1968. Hon lastade 26 000 ton dw och fanns i verksamheten fram till 1969. Alltså ett år efter det att hon byggts om. Den andra m/s *Tarfala* byggdes 1974 som ett malm- och tankfartyg på 266 000 ton dw. Hon var det största fartyget som funnits inom Grängesrederiets verksamhet. Hon såldes till Liberia 1978 och fick då namnet m/s *Brazilian Wealth*.

I Tarfaladalen förekommer kraftiga så kallade katabatiska vindar, ibland kallade fallvindar, som kan uppnå höga vindhastigheter. Den högst uppmätta vinden i dalen är 81 m/s den 20 de-

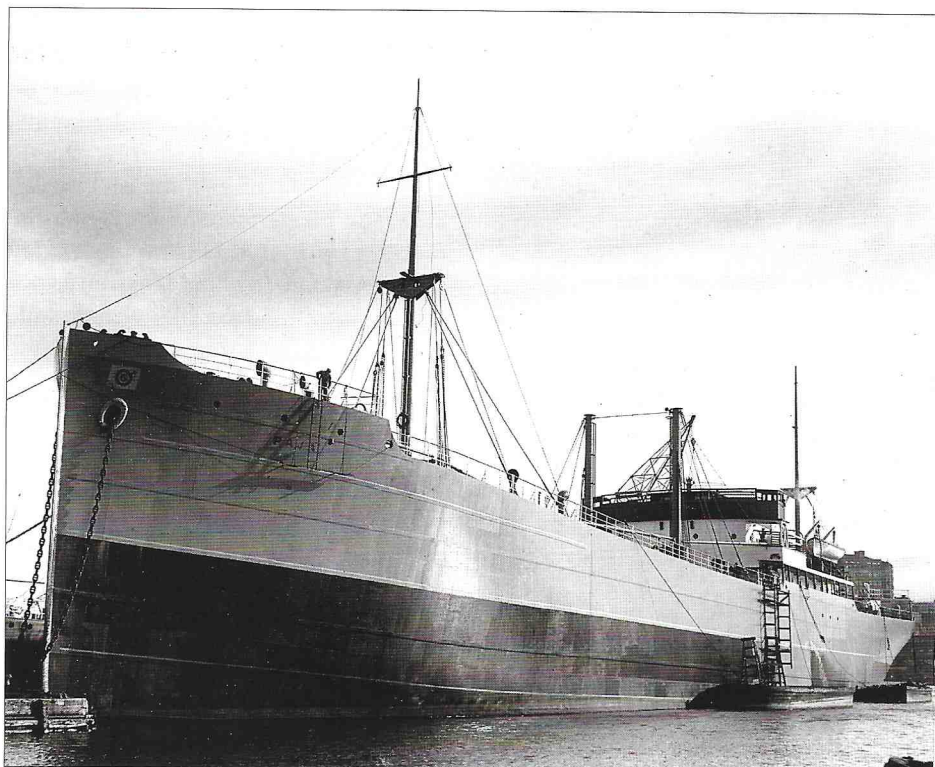
cember 1992. Det kan ha förekommit än högre hastigheter vid andra tillfällen, men på grund av att utrustningen då har blåst iväg har ingen mätning kunnat genomföras. Vi gick bort från stigen i höjd med Tarfala forskningsstation och klättrade på stenskravel ett hundratal meter upp mot Kaskasavagge. Den följde vi sedan, tog höjd längs en ås och följde ett vattendrag tills vi hamnade på leden till Nikkaluokta. Dit anlände vi klockan elva på söndagskvällen. En timme senare tankade vi bilen i Kiruna, i den stad som just nu genomgår en veritabel förvandling. Här pågår en flytt av hela stan till ett så kallat säkert område i förhållande till den underliggande gruvbrytningen. Det som kan vara det knivigaste objektet att flytta är sannolikt den gamla kyrkan från början av nittonhundratalet. Det var dåtidens store man i Kiruna, Hjalmar Lundbohm som gav i uppdrag till arkitekten Gustaf Wickman att bygga en kyrka som skulle se ut som en lappkåta. Byggnaden tog tid av olika skäl men 1912 kunde den äntligen invigas. Jag har varit in i kyrkan flera gånger, senast för tio år sedan då jag några dagar in i januari for från huset i Tornedalen och besökte Jukkasjärvi ishotell och studerade den eminenta byggtekniken.

Stycke gods fartyget s/s *Kiruna* var på 8 300 ton dw. Hon byggdes 1921 och såldes till Panama 1959. Antagligen ingen bra affär för köparen, eftersom fartyget högs upp samma år i Japan.

Från Kiruna for sonen och jag till vårt hus i Ohtanajärvi norr om Korpilombolo, dit vi anlände vid halvtretiden på morgonen. På måndagseftermidd-



Kengis tillhörde den långa serien 6000-tonnare som byggdes på Götaverken under 1940-talet. Foto ur *Sjöfartstidningens bildarkiv*.



Pajala byggdes hos Götaverken 1924 och var på 10 000 ton. Hon torpederades 1940. Foto ur Sjöfartstidningens bildarkiv.

dagen åkte vi sedan till Kengisforsen i Torneälven och fiskade harr. Kengis ligger intill Pajala och där fanns förr ett järnbruk. Med gruvverksamhet i närheten utgjorde den här platsen Lapplands centrum för bergsbruk och gruvdrift på 1600-talet. Här förädlades järnmalm och här smiddes även kopparplåt av råkoppar från Svappavaara. Verksamheten försvann omkring 1920. Pajala kan anses vara huvudorten i den svenska delen av Tornedalen. Med sina drygt 6 200 invånare samt egen flygplats är kommunen tongivande i en landsända som befolkningmässigt tunnas ut allt mer, även om den yviga målsättningen just nu är att bli 10 000 invånare år 2020. En järnmalmgruva startades i oktober 2012 och morgonluft andades tills ekonomin satte (tillfälligt?) stopp för projektet. Sommartid är marknaden i Pajala den stora begivenheten. I Pajala kommun ligger orterna Korpilombolo, Tärendö, Junosuando och Muodoslompolo. Totalt finns 84 byar i kommunen varav 82 är bebodda.

M/s **Kengis** var ett styckegodsfartyg på drygt 6 000 ton dw. Hon byggdes 1943 och såldes 1959. M/s **Pajala** fanns under årens lopp i tre skepnader. Den första m/s **Pajala** var ett styckegodsfartyg på drygt 10 000 ton dw. Hon byggdes 1924 och torpederades och sjönk vid Hebriderna 1940, på resa mellan Buenos Aires och Göteborg. Besättningen räddades. Nästa m/s **Pajala** var ett kom-

binerat malm- och tankfartyg på 15 650 ton dw. Hon byggdes på Götaverken 1951 och såldes till Liberia 1967. M/s **Pajala** nummer tre var också ett malm-tankfartyg. Hon byggdes 1969 som systerfartyg till m/s **Flowergate**, som gick i charter för Gränges Ab under ett antal år och sedan köptes in 1974. Detta fartyg omnamnades då till m/s **Porjus**. Lastförmågan var 106 400 ton dw för dessa fartyg, som båda såldes 1978.

Efter fisket vid Kengis vilade vi ut på natten i Ohtanajärvi och for sedan ner till slakten i Kalix på tisdagsförmiddagen. Där sov vi över och körde de hundra milen söderut till Norrköping på onsdagen. Då jag kom till jobbet på torsdagsmorgonen konstaterade någon att jag varit på semester några dagar. "Uträttat något speciellt?" Jag funderade, och sa sedan: "Nja, inget särskilt. En sväng upp på Kebnekaise och lite fiske."

Malmfartyget s/s **Kalix** byggdes 1912 med en lastförmåga på nästan 5 000 ton dw. Hon blev en form av överlevare, för hon höggs inte upp förrän 1959 hos Persöner i Ystad. Styckegodsfartyget m/s **Kajtum** byggdes på Götaverken 1943. Hon lastade 6 040 ton dw och var verksam i rederiet till 1959 då hon såldes.

Jag har ett minne av Kaitum och framförallt Kaitumälven. Det var under andra halvan av sextioalet, och jag hade precis inlett min hydrologiska karriär, som snart övergick i mera havsnära och

oceanografisk sysselsättning. Vi åkte två man på en månadslång resa i övre Norrland för att mäta vattenföringen i de stora älvarna och i dess tillflöden. Vi bodde i Kiruna några dagar och gjorde undersökningar i sjösystemet mot Nikkaluokta. Sedan åkte vi mot Fjällåsens station längs stambanan för vattenföringsmätning i Kaitumälven vid Killingi. Men dessförinnan gick vi av vid Kaitums station, klättrade ner på älvisen och gjorde en avvägning från en dubb under isen, placerad på botten nära bron. I stället för att vänta på nästa tåg åkte vi sedan skidor längs spåret ner till Fjällåsens station. Jag minns att jag var tveksam till det hela, men övertygades av kollegan. Så vi skidade graciöst fram längs stambanan, medan jag hade hjärtat i halsgropen. Vad vi skulle göra om det kom ett tåg? Jo, då flyttar vi oss naturligtvis, sa kollegan. Men det kom inte något tåg. Inte då i alla fall.

Malmfartyget s/s **Polcirkeln** fick namnet av latituden 66°33'46"N. Norr om denna latitud går solen inte ner vid sommarsolståndet cirka 21 juni, och norr om denna latitud går solen inte upp vid vintersolståndet cirka 21 december. Vid mina resor upp till Tornedalen passerar jag polcirkeln en knapp mil efter husklungan vid Röd- upp längs Kalixälven, sedan viker jag av före Jokkfall och sätter kurs norrut mot Korpilombolo och Pajala. S/s **Polcirkeln** byggdes 1907 på Lindholmens varv i Göteborg och lastade 3 355 ton dw. Hon såldes och höggs upp 1957.

Det byggdes två fartyg med namnet m/s **Raunala**. Båda var kombinerade malm- och tankfartyg. Det första byggdes på Götaverken 1946 och lastade 12 100 ton dw. Det andra med namnet m/s **Raunala** byggdes på Mitsubishi-varvet i Japan 1964 och hade en lastförmåga på 70 341 ton dw.

Raunala har jag också minne av, men stavat med o i stället för a: Rounala. Ute i den absoluta vildmarken på den svenska sidan av Könkämä älv, norr om Naimakka och väster om Saarikoski, uppfördes i mitten på femtonhundratalet Rounala kyrka. Enligt sägnen var det av tre lapska bröder som omvänts till den nya gudstron. Kyrkan byggdes vid foten av Kirkkovaara (Kyrkberget) bredvid samernas urgamla flyttningsled till Norge. Kyrkan hade måtten 5,8×6,5 meter. Man tror att det var prästen Michael som var upphovet till att de tre samebröderna byggde kyrkan. Han sändes ut att missionera av Gustav Vasa och år 1599 utfärdade Karl IX (då som



Raunala var byggd i Nagasaki, Japan 1964 och hade en lastförmåga av 70 000 ton. Hon såldes 1976. Foto från Lennart Ramsvik.

hertig Karl, son till Gustav Vasa) ett påbud att minst en kyrka med tillhörande prästgård skulle byggas i varje lappmark. Eftersom man ansåg Rounala vara en alltför karg och avlägsen plats uppfördes år 1607 en kyrka sju mil söder därom. Den nya kyrkan och församlingen fick namnet Enontekis; det är den nuvarande finska byn Markkina, en mil norr om finska Karesuvanto.

Vid Rounala uppstod med tiden en stor lapsk marknadsplats. Minnet av Rounala kyrka är förknippat med den sällsamme prästen Olof Sirma, som kallades Här Vuolep av samerna, Herra Vuolevi av finnarna och Herr Olof av svenskarna. Han föddes i mitten av 1600-talet av lapska föräldrar i Kemi lappmark. Han ansågs begåvad och utbildade sig till präst i lappmarken. Han prästvigdes 1675 och förordnades året därpå som kapellan i Enontekis kyrka. Han kom i konflikt med såväl kyrkan som myndigheterna. Bland annat höll han hellre gudstjänster i den avlägset belägna kyrkan i Rounala än i Enonteki. Det sägs att han var en hetlevrad person och att det ofta blev handgemäng mellan honom och hans chef, kyrkoherden i Jukkasjärvi, då de träffades. Oftast gick Sirma segrande ur slagsmålet. Han kämpade för att Rounala kyrka skulle stå kvar och bevaras,

men fick inte mycket gehör för detta. Där kyrkan stod sattes år 1914 upp ett högt minnesmärke som står mitt i den gamla kyrkans skepp, som ju inte finns kvar idag. Minnesmärket är ett 3,5 meter högt kummel krönt av ett kors. På korset står på svenska, finska och samiska: Här är platsen där Rounala gamla kyrka stod.

Hit kom min sväger Erik och jag söndagen den nionde juli 1967 för att bevista någon form av återinvigning. Vid hade vistats några dagar vid Siikavuopio söder om Rounala, och fiskat bäckforell på den svenska sidan av älven. Av folk från platsen fick vi reda på vad som skulle ske, så vi begav oss till Rounala, ca fem kilometer väster om älven vid Saarikoski. På den svenska sidan av Kōnkäma älv finns inga vägar mellan Karesuando och den norska gränsen. Man är hänvisad till vägen mot Kilpisjärvi i Finland, på östra sidan av älven. Vid kyrkplatsen fanns en del folk församlade: turister, samer och folk från kyrkan och kommunen. Klockan ett höll kyrkoherden i Karesuando en mäsas med oss alla församlade, utspridda i terrängen runt stenröset med korset. Pastorn talade på svenska, finska och samiska. Några psalmer sjöngs. Lite av kuriosa är att man i ryggsäckar hade släpat med

sig psalmböcker på alla tre språken. Efteråt bjöds vi på glödstekt bröd med ost och renkött, samt förstas kaffe.

Jag minns att vi satt där i riset med bröd och kaffe då det plötsligt dök upp två samer norrifrån, en man och en kvinna. Båda i samedräkter och båda i hög ålder, och de steg in på platsen ifrån den risiga och snåriga terrängen, som om det här var det vanliga stråket på en söndagspromenad. De ursäktade sig över att vara lite sena, och försågs med kaffe och bröd. Över fjällen i norr, som hade snö på sluttningarna, började molnen dra ihop sig och färgen övergick successivt i grått. Det mullrade ibland på avstånd. Vi samtalade med tre av bröderna Snell från Erkkeikki, däribland den gamle skolinspektören William Snell som skrivit Tornedals-sången. Erik kände dem alla och jag fick även ett litet ord med i laget, mitt i Tornedalsfinskan.

Var hälsad vackra Tornedal
vårt hem långt upp i nord,
du är för oss det bästa val
på denna vida jord.

Från Lapplands fjäll till Bottenstrand
går älvens stolta stråt,
förenar tvenne broderland
mer än den skiljer åt.





Under andra världskriget fraktade T.J.K. fisk för tyskarnas räkning. Hon var då kylfartyg. Foto från Tharald Moen.

Skuta med mycket historia

Krister Bång/Alf J Kristiansen

I Risør i Aust-Agder i Norge har det byggts träfartyg under lång tid. Moen vid Sørfjorden har varit centrum för båtbyggeriet. Redan 1206 byggdes ett vikingaskepp i Sørfjorden. Själva storhetstiden för skeppsbyggeriet startade dock först på 1860-talet och höll sig levande under 100 år.

Det fanns flera båtbyggerier på platsen. För oss svenskar är kanske Halvor Gregersens Båtbyggeri och K Christensen & Co de mest kända. Här byggdes massor av fiskefartyg med kulmen vid sekelskiftet 1800–1900 men ännu på 1960-talet levererades det båtar till Sverige från denna trakt.

K Christensen & Co

Det äldsta båtbyggeriet på Moen är K Christensen & Co. Det hela började den 23 januari 1828 då fadern till Christen, Knut, köpte gården Moen. Från 1858 byggde Knut och en svärson till honom fem skutor utomhus. År 1875 startade Christen Knutsen sitt båtbyggeri inomhus och började bygga livbåtar och fiskebåtar.

Omkring 1900 byggde varvet tio

båtar av högsta kvalitet för det svenska tullväsendet.

Halvor Gregersen, som gått i lära hos Christen startade 1905 sitt eget båtbyggeri alldeles intill på Moen.

Sedan Christen Knutsen avlidit 1913 tog sonen Knut Christensen över verksamheten. Strax därpå infördes byggnadsnummer för nybyggena och år 1915 levererades fiskebåten **Loke** med byggnadsnummer 13, så det måste ha varit hög aktivitet vid varvet.

Sedan kusinen Tharald K. Moen blivit delägare i varvet ändrades firmanamnet till K Christensen & Co, Moens Båtbyggeri.

Snart började varvet specialisera sig på räddningsfartyg och under 1930-talet byggdes nio av dessa specialfartyg vid varvet.

Under 1940-talet var det full verksamhet vid varvet då man bland annat byggde tio fartyg på 90–95 fot.

Därefter följde en lång period med stor aktivitet. Många fiskefartyg byggdes till svenska fiskare, men båtar exporterades också till bland annat Chile, Frankrike, Island och Kalifornien.

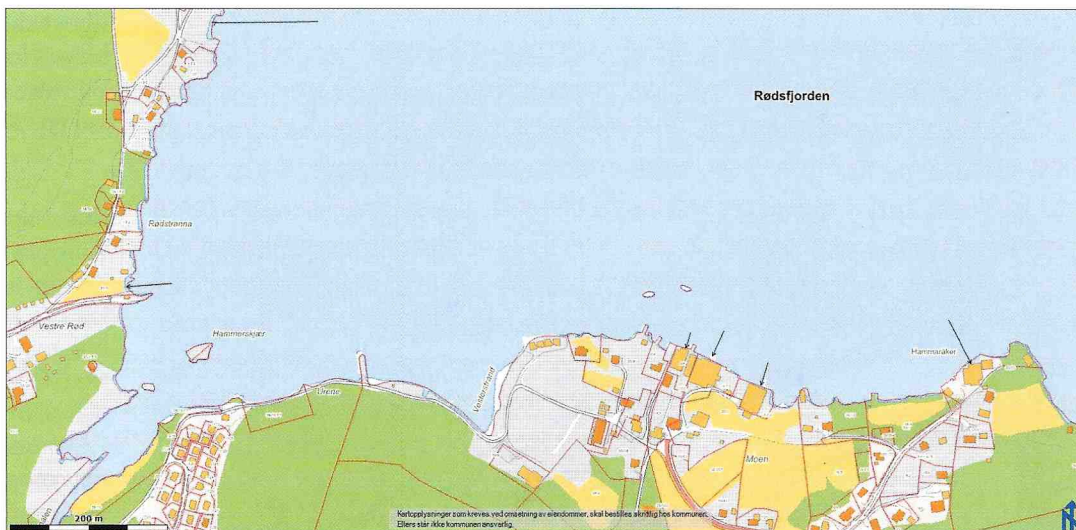
När Tharald Moens son Reidar avled 1968 upphörde båtbyggeriet av stora båtar hos K Christensen & Co efter 93 år. Nu började en ny epok hos varvet då man startade med att hyra ut båtplatser. Sedan produktionen avslutats hyrdes båtuset ut under kortare perioder då det byggdes plastbåtar, stålbåtar och några pråmar. Dessutom byggdes en del Lyngørputter.

År 2004 startade ett stort projekt för att försöka bevara miljön med båtbyggeri på Moen. Det var Risørs kommun, Aust-Agder Fylkeskommune och Norsk Sjöfartsmuseum som började planläggningen och nu har hela området bevarats inför framtiden. Kontaktman är Tharald Moen som är släkt med grundaren. Om man är tidigt ute kan man få hyra en upprustad lägenhet på 70 kvadratmeter i det gamla kontoret till ett överkomligt pris.

Uppsving för träbåtar

I samband med att andra världskriget bröt ut blev det svårare att importera livsmedel till Norge. Landet måste inrikta sig på att klara försörjningen

Karta över Moen. Vid pilen längst till höger låg båtbyggeriet K Christensen & Co.



inom landet med utveckling av jordbruk och fiske. Sedan Tyskland ockuperat Norge 1940 ingicks ett avtal att 55% av fiskeriproduktionen skulle gå till den tyska krigsmakten. Detta var bakgrunden till att det blev en byggboom vid de norska träbåtbyggerierna eftersom det behövdes kapacitet för att frakta fisken.

Beställning i Moen

Av Thorvald Johan Kyvik i Haugesund fick K Christensen & Co en order om att bygga ett kylfartyg på 84,8×21,7×9,9 fot utrustat med en trecylindrig Wichmann semi-diesel på 150 hästkrafter. Fartyget blev på 190 ton dw och 124 brutto. Det byggdes på kravell av furu på ekspant under vattenytan och ek ovan vattenytan.

Den 20 juni 1941 kunde fartyget, som fått namnet **T.J.K.** efter redarens initialer, levereras till AS Kjøletransport i Haugesund. Hon sysselsattes under kriget mestadels med transport av frusen fisk. Hennes signal blev LKRB. Kontraktetspris var 125 000 norska kronor totalt.

I april 1947 såldes fartyget till Gunvald Ottesens Skipsbyggeri i Sagvåg på Stord för att omändras till fiskefartyg. Hon såldes efter någon månad till Carl Fiskaanen jr, Sigurd Fiskaanen och Sigurd Haavik i Haugesund samt Lars Amdal på Bømlo och fick namnet **Garpaskjær**.

Sålt till Sverige

Den 2 oktober 1947 undertecknades ett köpebrev i Haugesund där fartyget såldes för 240 000 norska kronor till Ab Pontus Nilsson & Co i Göteborg och hon registrerades i Sverige den 6 mars 1948. Då hade fartygets namn ändrats till **Inger** (GG577). Som ett litet kuriosum kan nämnas att det funnits ett

fartyg tidigare i Göteborg med namnet **Inger** som också hade nummer GG577. Detta var en ångtrålare som i november 1929 såldes till Åkrehamn i Norge där hon fick namnet **Ryving**. Hon slutade sina dagar hos Brødrene Anda i Stavanger i november 1965, då med namnet **Finito**.

Efter övertagandet avgick nyförväret till Smögen där det togs upp på slip för att sedan fortsätta till JW Bergs Mekaniska Verkstad på Hälsö där den svenska fartygsinspektionen skulle gå genom fartyget. Den största anmärkningen var att "maskinerikappen skulle vara helt av järn". För detta fick man dispens eftersom den ändringen skulle bli ett alltför kostbart och tidsödande arbete då den var belägen mellan kabysakter och två hytter för om densamma. Om kappen skulle göras helt av järn måste skott och inredning i dessa hytter borttagas, vilket var kostbart. En stor del av det borttagna måste då ersättas

med nytt, meddelade ägarna dystert. Och visst fick man dispens. Den 8 oktober 1947 avslutades besiktningen och fartyget godkändes för Nordsjöfart.

Hösten 1950 låg fartyget vid Knippla Skeppsvarv och genomgick klassning. Den 18 oktober 1950 meddelades förnyat sjövärdighetsbevis för Nordsjöfart.

Sillakungen

Pontus Nilsson gick i Sverige under namnet Sillakungen. Han var född 1884 i Gravarne, numera Kungshamn, i Bohuslän. Han flyttade sin verksamhet till Göteborg där han utvecklade sitt företag på ett utomordentligt sätt. Han exporterade konserver och fisk till många länder, inte minst till USA. Pontus Nilsson sålde sitt företag 1948 till Svensk Andelsfisk.

Befälhavare

Till skeppare ombord på **Inger** utsågs Johan Ludvig Karlsson från Skär-



Båthuset och varvet som det ser ut idag. Båtbyggeriet har sedan länge upphört. Foto i juli 2006 av Tharald Moen.



Inger håller på att tas upp på slip inför det stundande isländsfisket. Foto på Knippla Skeppsvarv den 12 juni 1950. Foto Thure Christiansson, Kamerareportage.

hamn. Han var född den 13 juni 1890 och hade tidigt del i kuttrar från samhället. Efter att ha seglat i skutor från Skåne under en tid blev han i maj 1946 skeppare ombord på kuttern **Minnie** som då köptes av sillakungen Pontus Nilsson. När så **Inger** köptes in övertog han befälet på henne och hans son Folke blev samtidigt utsedd till skeppare på **Minnie**. Johan Ludvig bodde på Flatholmen men flyttade till Göteborg i slutet av 1940-talet.

Johan Ludvig deltog under många år aktivt i Isländsfisket och var mycket uppskattad av Pontus Nilsson. Karlsson hade ett behörighetsbevis från 1936, vilket medförde att redaren fick söka dispens för att han skulle få vara skeppare, en dispens som alltid beviljades.

På Island

Redan 1948 gick **Inger** upp till Island där hon ingick i Pontus Nilssons flotta på fyra fartyg. Då var det en besättning från Björkö som bemannade fartyget. Hon var sedan uppe på Isländsfisket även 1949 och 1950.

Den 30 maj 1948 överfördes äganderätten på fartyget för 87 060 kronor till Rederi & Fiskeri Ab Pontus i Göteborg.

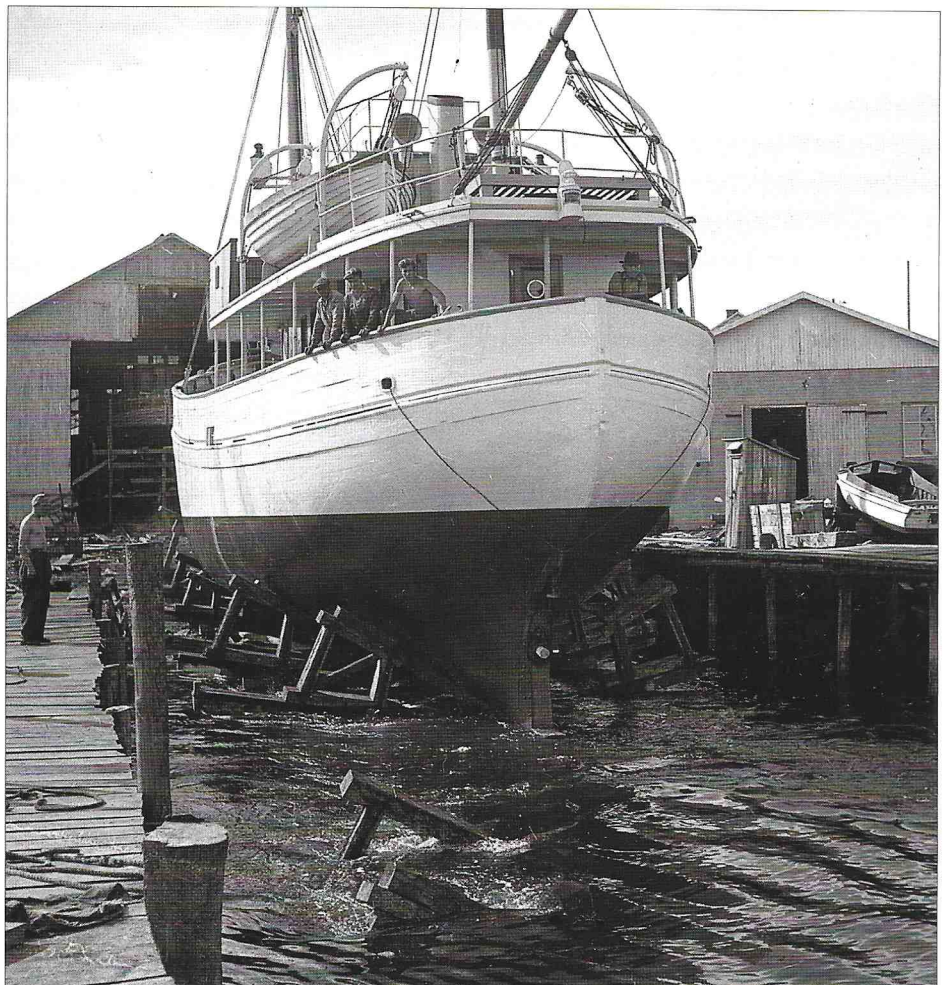
När hon inte fiskade vid Island användes **Inger** till fraktfart, huvudsak-

ligast med fisk till Tyskland och kol hem. Hon fraktade många gåvopaket till Rostock från det svenska folket och var en välkänd gäst i den tyska hamnen.

Hösten 1950

Efter att fartyget blivit klassat vid Knippla Skeppsvarv lades det upp under en tid inne i Göteborg vid Feskekörka. Den 9 december mönstrades två nya besättningsmedlemmar på i Marstrand, Erik Olofsson från Hönö och Christian Damgaard från Vejle i Danmark. Fartyget gick sedan upp till Smögen för att ta en last av fisk till Tyskland. Fartyget blev liggande ett tag innan det blev färdiglastat. Besättningen blev bekant med ortsbefolkningen.

Den tyske lättmatrosen Hans Reichwald, som gärna spelade dragspel, hade hittat sin frände på ön, Frank Kårstad, och de musicerade gärna ihop. När **Inger** strax före jul avgick till Warnemünde kom man överens om att fira jul tillsammans på Smögen, om fartyget hann hem, och att återuppta musicerandet. Men så skulle inte bli fallet.



Här har det nio år gamla fartyget kommit upp ur vattnet. Foto Thure Christiansson, Kamerareportage.



Troligen den sista bilden av *Inger* när hon ligger upplagd vid Fêskekyrka i Rosenlundskanalen i Göteborg. Foto Kamerareportage i november 1950.

Borta med man och allt

Den 21 december 1950 kl 11.15 avgick fiskemotorfartyget *Inger* med full last av cirka 170 ton brunkolsbriketter, varav 30 ton stuvats på däck, från Rostock destinerat till Göteborg via Malmö. Vid samma tid avgick motorsegelaren *Minnie* och de båda befälhavarna (som var far och son) beslöt att följas åt under resan upp genom de minfarliga områdena i västra delen av Östersjön. Sedan Warnemünde några timmar senare passerats och fartygen kommit ut i den minsvepta rännan WAY I sattes kursen upp mot lysbojen nr 14. *Minnie* skall därefter (enligt skepparen) ha följt led 32 fram till lysboj 5, varefter kurs sattes mot Falsterborev. Bästemannen gör gällande att man tvärs fyren Mön satt kurs nord eller nord till ost mot bojen vid Falsterborev väster om fyrskeppet. Under kvällsvakten mellan 20.00 och 24.00 befann sig *Inger* akter om *Minnie* och sackade akteröver mer och mer, varför *Minnies* fart reducerades för att ej släppa kontakten med det andra fartyget. Vid 23.30-tiden iakttog bästemannen, som nu purrat ut befälhavaren, att *Inger* tycktes ha ändrat kurs, varför man fick den uppfattningen att *Inger* skulle ta sig in till Grönsund för att ankra där.

Den ostliga grova sjön, som nu var "tvärs på livet" och tidvis fyllde däck, gjorde att man en stund senare fick lägga *Minnie* bi för nedsaktad fart medan man under 10 minuter (?) surrade däckslasten. Ombord på *Minnie* såg man ej vidare till det andra fartyget. Tre dygn senare, på juldagen, hittades på Möns ostkust vid Store Stejlebjerg en mindre, skadad livbåt, vilken drivit upp på strandkanten. I livbåten låg liken av tvenne unga män under det att en tredje man låg död på stranden i närheten av båten. De tre omkomna identifierades som tillhörande *Ingers* besättning och var bästemannen Erik Olofsson från Hönö, lättmatrosen Hans Reichwald från Cuxhaven och jungmannen Christian Damgaard från Vejle. Fartygets befälhavare, Johan Ludvig Karlsson, har inte återfunnits. Vraket efter den sjunkna *Inger* återfanns efter några dagar av den danska marinmyndigheten i kanten av ett minfarligt område, liggande på 28 meters vatten. När vraket efter nio månader bärgats visade det sig att skeppsuret stoppat på 01.35.

Olyckan inträffade 2,7 nautiska mil rättvisande 98 grader från den danska fyren Mön. Ostlig hård bris med grov sjö hade rått och det var klar sikt.

Orsaken till olyckan

I sjöförklaringen söker man finna orsaken till olyckan på följande sätt:

"Av allt att döma har fartyget minsprängts inne i och i kanten av minfarliga området nr 50 utanför ostligaste udden av danska ön Mön. Fartyget gick till botten 2,7 nautiska mil O $\frac{3}{4}$ S från fyren Mön och torde minan hava varit kombinerad magnetisk och akustisk med gammal och dålig utlösning, alldenstund explosionen synes hava inträffat akter om fartyget. Den danska dykarrapporten och den inspektion som företagits efter det att fartyget bärgats och torrsatts, visar, att de väsentligaste skadorna finnas akteröver i undervattenskroppen. Sålunda har rodet slitits bort och akterstävans bräckts. Dessutom har ett flertal bottenplankor sprängts lösa från sina respektive spant.

Det vill dock synas som om fartyget ej sjunkit ögonblickligen, enär den ilandflutna livbåten med däri liggande döda besättningsmän utvisar, att dessa hunnit taga sig ombord i båten innan skutan gick till botten.

Såväl besiktningsmän som dykare konstaterar, att olyckan förorsakats genom sprängning och säga:

"Det är vår fasta övertygelse att alla skador förorsakats av minsprängning..."

I detta sammanhang bör dock nämnas att alla tecken tyder på att båda fartyget avsiktligt sökt korta in på resan genom att taga genaste väg upp till Öresund. De har således ej strikt hållit sig till de minsvepta farlederna WAY I och WAY 32. Vid sjöförklaringen i Göteborg gjorde **Minnies** befäl gällande, att som deras fartyg var byggt av trä tog de risken att passera tvärs över de minfarliga områdena.

Deras antagande att **Inger** i den grova sjön som rådde vid tillfället ändrat kurs och bestämt sig för att genom den trånga rännen 32 K söka taga sig till Grönsund, förefaller däremot icke otroligt. **Inger** var tungt lastad och måste ha tagit mycket vatten över däck. Fartygen släppte kontakten med varandra den 22 december vid 01.00-tiden och kan katastrofen ha inträffat någon halvtimme senare utan att man ombord i **Minnie** sett eller hört någonting.

Ex officio: Bo Bergström"

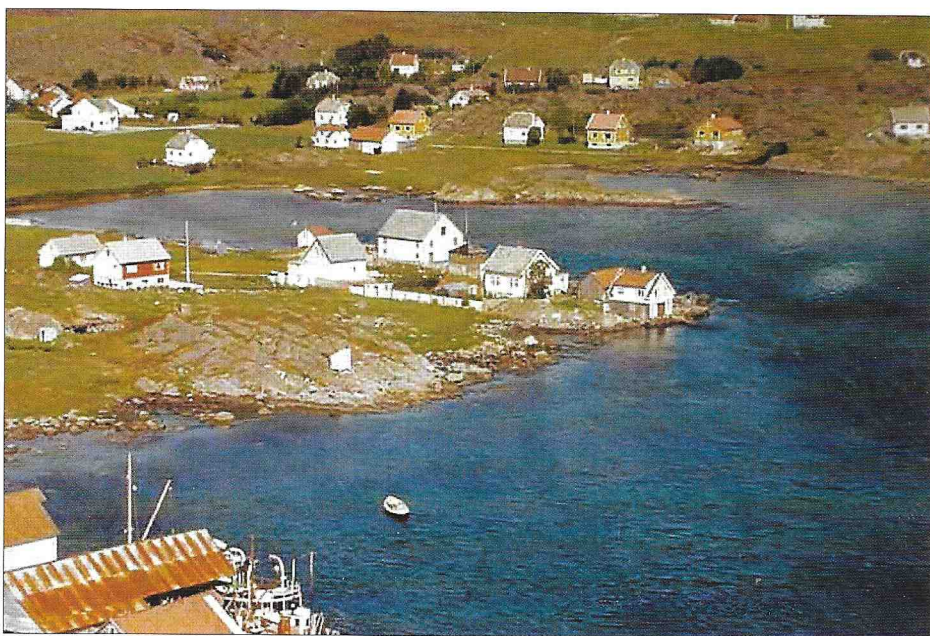
Sjöförklaring hölls vid Rådhusrätten i Göteborg den 5 oktober 1951.

Fartyget bärgades

Inger återfanns på 28 meters djup och redan i början av maj 1951 påbörjade Brødrene Nilsen bärgningen av fartyget efter det att dykaren M. Månsson gjort en genomgripande undersökning av skrovet på havets botten. Men inte förrän i början av september 1951 kunde vraket föras in till Stege där det torrsattes och inspekterades av skeppsbyggmästare A. Vennike.

Fartyget blev liggande i den danska hamnen där det reparerades provisoriskt. Man plockade ut motorn och lade den i lastrummet.

I september 1952 inköptes fartyget av Jonas Skådel med flera i Syre på



Efter haveriet hörde fartyget under många år hemma på Syre på Karmøy. Här en flygbild av den lilla platsen. Fotoarkiv Alf J. Kristiansens arkiv.

Karmøy, Norge och bogserades hem av **Bellatrix** av Vedavågen.

Hon byggdes om och reparerades. Hon fick ny front av stål i överbyggnaden och de stora fönstren i överbyggnaden ersattes av runda ventiler. Hytterna byggdes om och man utökade med en hytt. Det mesta av stålarbetena utfördes av Skudenes Mekaniske Verksted medan inredningsarbetet gjordes vid slipen på Syre. Fartyget blev klart lagom till Islandsfisket 1953. Då hade namnet ändrats till **Flaggholm** med fiskenummer R-27-SH. Hon registrerades i Skudeneshavn.

I norsk fart

Flaggholm avgick sommaren 1953 på Islandsfiske. Hon hade då nio mans besättning. Man hade med sig 900 tunnor. Fisket bedrevs med drivgarn.

Mellan fiskesäsongerna användes fartyget till fraktfart. Man fraktade mycket cement mellan cementfabriken i Brevik och Vestlandet. **Flaggholm** gick också med färsk isad makrill i kassar mellan olika fiskehamnar på Sörlandet till Östtyskland och mellan Sörlandet och Hull i England.

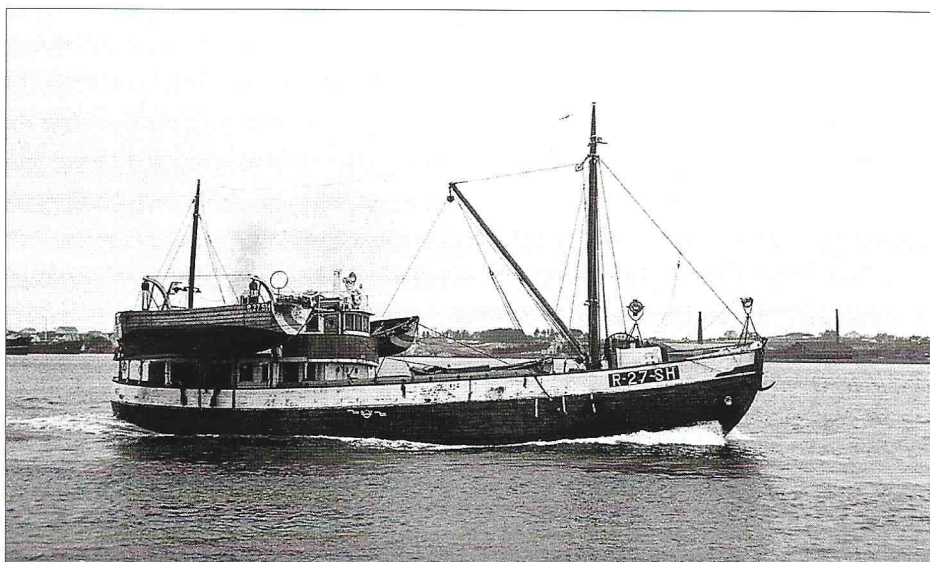
Hon användes som trålare på vintersillfisket mellan 1954 och 1960. Vid ett tillfälle hade hon 2000 hektoliter sill ombord, den största last som fartyget haft.

När båten användes till sillfiske var den utrustad med snörpvad, doris och lettbåt som kom från Mosterøy i Ryfylke. Manskapet var också hemmahörande där medan skeppare, bästeman, maskinist, assistent och steward kom från Skudeneshavnsdistriktet.

Slutet

Åren 1959/60 byggdes hon om till trålare av Skudenes Mekaniske Verksted och på slipen i Syre. Hon användes sedan till industrifiske i Nordsjön. Hon landade oftast i Åkrehamn men också några gånger i Egersund. Hon lastade aldrig mer än omkring 900 hektoliter för att råvaran inte skulle bli för gammal.

Den 1 januari 1965 slog man ihop de sju kommunerna på Karmøy till en och i samband med detta ändrades fiskenumren på fartygen. **Flaggholm** fick då nummer R-99-K. Men detta målades aldrig på båten, för i början av 1965 togs hon ur bruk. Hon avrustades vid slipen i Syre och den 18 juni 1965 bogserades hon av fiskefartyget **Irene** av Skudeneshavn till dumpningsfältet i Nedstrandsfjorden där hon sänktes på djupt vatten.



Flaggholm på nordgående genom Karmsundet. Foto från Alf J. Kristiansens arkiv.



Eivor var byggd i Falkenberg 1937. Foto C.G Nyström, arkiv KMG. Samtliga övriga foton från Inge Pettersson.

Otursbåten Eivor

– eller historien om namnbrädan som hittade hem

Inge Pettersson

Under natten till den 9 februari 1953 stävar m/s **Eivor** långsamt söderut genom Kattegatt i sin marschlunk på cirka 7 knop. Hon är lastad med fiskmjöl, och fartyget är destinerat till Hälsingborg. Lasten har man tagit in på Västbacken i norra Bohuslän. Vädret är fint med måttlig vind, obetydlig sjöhävning och god sikt. Det är dock mycket kallt, hela minus 17 grader. Bästemannen Rudolf har vakten mellan 04 och 08 på morgonen. Tändkulemotorn, en 100 hästkrafters Skandia, tuffar på i jämn takt då **Eivor** plötsligt och oväntat stöter emot något och "halar över", som man säger i Bohuslän.

Min far, Ivar Pettersson, som är skeppare ombord, kommer snabbt på benen och i byxorna. Väl uppe på däck

ropar han till Rudolf: "Vad i hela fridens dar har hänt!?" Och Rudolf svarar: "Vi måste ha kört på något stort isflak eller en timmerstock!" De bägge männen försöker förstå vad som skett; Ivar tar en inspektionsrunda utmed relingen, och konstaterar att man gått in i ett bälte av drivis som drivit ut från



Skälderviken. Vid den mycket låga temperaturen som rådde kan det också ha bildats nyis.

Farten saktas och man håller utkik efter råkar där det är isfritt. Länsumpen kontrolleras med jämna mellanrum och man konstaterar också att det inte förekommer vatten under svänghjulet. Strax efter klockan nio visar det sig dock att **Eivor** sprungit läck och att svänghjulet går i vatten. En stund därefter tränger vatten in i motorns luftintag och denna stannar helt. Ivar och Rudolf sätter nu nödflagg.

Eivor befinner sig cirka tre distansminuter nordväst om Kullens fyr. De har Skälderviken om babord och de ser hur det lyser med klart sken från samhällena kring viken. Förutom länsumpen på Skandian är **Eivor** ut-



Ivar Pettersson med sonen Inge i *Eivors* skeppsbåt.

rustad med två handpumpar, bland sjöfolk benämnda Halmstadspumpar. Det står nu alldeles klart att *Eivor* har sprungit svårt läck och trots kontinuerlig pumpning tar fartyget in mer och mer vatten. Någonstans utanför Arild inser männen att de inte kan hålla jämna steg med vatteninflödet.

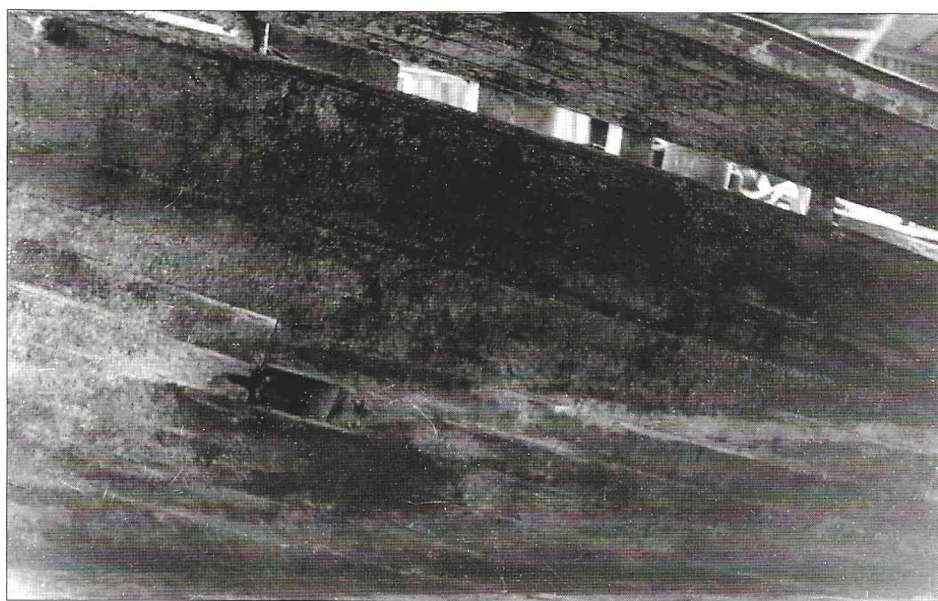
Eivor går under

De bägge männen ombord är födda 1912. De har varit både skolkamrater och lumparkompisar, och därefter har de länge seglat tillsammans i kustfart och på Islandsfiske. De byter nu några ord med varandra och sedan börjar de klargöra livbåten som står i sina skrän akterut. Livbåten förhalas längs sidan på *Eivor* och de tar fram nödraketer

och fotogenbloss.

Någon radio finns inte ombord; det dröjer långt in på 1960-talet innan det mindre kusttonnaget får kortvågsradio. De har inte heller någon elström utan förlitar sig helt på fotogenlanterner och fotogenlampor. Under tiden som Rudolf och Ivar blossar på hjälp sjunker fartyget allt djupare, och pumpning verkar så småningom vara meningslös. De inser att de måste lämna *Eivor*, så de kliver ner i livbåten och ror bort från fartyget. Under några långa minuter ligger de stilla och ser hur *Eivor* till slut vänder rumpen i vädret och sjunker.

Männen som nu börjar ro mot land i den tidiga morgonen är modstulna och de fortsätter att turas om vid



Hålet i *Eivors* skrov 1953.

årona samtidigt som de blossar med sina fotogenfacklor. I min ägo har jag fortfarande kvar ett fotogenbloss från *Eivor*.

Två unga fiskare från Jonstorp är ute med sin båt på morgonen för att vittja sina sillegarn. De observerar skenet från blossen och styr sin lilla öppna fiskebåt mot Rudolf och Ivar. Efter att ha tillbringat cirka tre timmar i livbåten en kall februarinatt blir Rudolf och Ivar nu äntligen bärgade och räddade. Fiskebåten kan någon timma senare lägga till i hamnen i Jonstorp. Hur fisket hade avlöpt för de två fiskarpojkarerna den natten förtaltes aldrig, men det var ju av underordnad betydelse.

Vänner för livet

En av de unga fiskarna hette Allan och han och hans fästmö Aina upplät sitt hem i Jonstorp åt de två skeppsbrutna. Aina tog mycket väl hand om Rudolf och Ivar, och påföljande dag kunde de resa hem med buss och tåg via Ängelholm och Göteborg.

Jag minns när det ringde i den stora svarta bakelittlefonen med nummer 47 och mor Annie svarade. Med tårar i ögonen berättade hon efteråt för mig om olyckan och vi kände stor tacksamhet när vi förstod att både far och Rudolf var oskadda och i trygga händer i Jonstorp. Vid den här tiden var jag sex år gammal och gissa om vi väntade vid bussen nästa dag!

Aina och Allan gifte sig sedermera och vid många tillfällen under 1950- och 1960-talen besökte de min far och hans skutor när han låg i Skånehamnar. De blev verkligen vänner för livet. Nu är både Rudolf och Ivar och de två fiskarena bortgångna, men Allans fru Aina har flera gånger senare kommit och hälsat på oss på Ellös. Aina kan säkert berätta om sina minnen från 1953 när Ivar och Rudolf kom som skeppsbrutna till hennes hem.

Eivors bakgrundshistoria

Motorgaleasen *Eivor* byggdes år 1937 i ek på kravell vid O.V. Olssons båtbyggeri i Falkenberg. Fartyget levererades till Hugo Selander i Falkenberg. En begagnad Avancemotor på 35 effektiva hästkrafter installerades. Hugo Selander säljer 1938 halvdelen av fartyget till sonen Leif. Från 1940 har *Eivor* först Fiskebäckskil och därefter Köpstadso som hemort. I maj 1945 säljs *Eivor* för 28000 kronor till skepparen Emil Gerhard Karlsson och sjökaptan Joe Johansson i Västervik. I april 1948

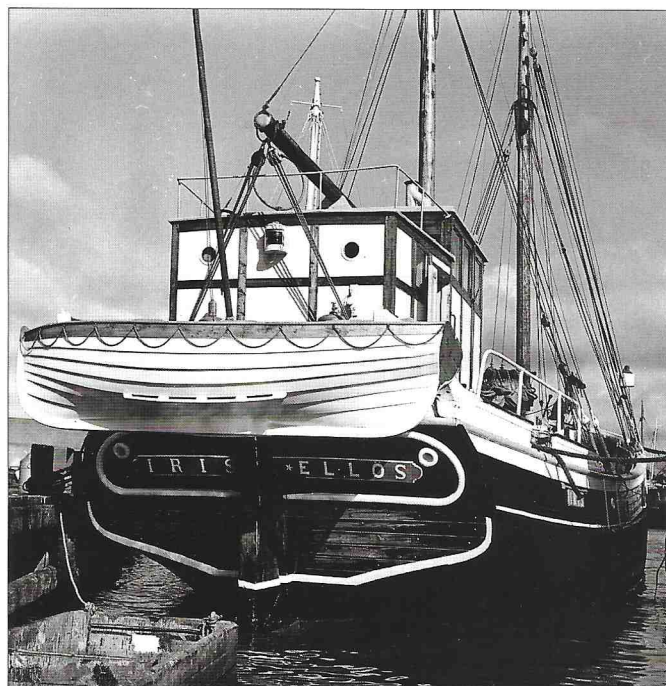
köper slutligen min far Ivar Petterson **Eivor** för 48 000 kronor och hon får Ellös som hemmahamn. Den gamla motorn, Avancen, var något opålitlig, och far berättade att man vid ett tillfälle kom in till Burgsvik för att lasta 100 ton slipsten till Oskarshamn. Avancen hade gått rejält varm så då seglade Ivar och Rudolf i stället **Eivor** mellan Burgsvik och Oskarshamn från kaj till kaj. Kanske delvis på grund av sådana problem köpte Ivar år 1950 en begagnad 100 hästars Skandia och fick den installerad. Mässingsskylten med **Eivors** byggnadsnummer har jag fortfarande i min ägo.

Försäkringsbolaget och bärgningen
Eivor var fullt försäkrad i ett lokalt ömsesidigt bolag, Bohusassuransen, som var specialiserat på mindre kusttonnage. Eftersom hon inte var så gammal beslutade man att hon skulle bärgas. Ett problem var att min far och försäkringsbolaget hade olika meningar om vilket bärgningsbolag som skulle anlitas. Far ville helst ha Röda Bolaget, men det tyckte Bohusassuransen var för dyrt, och därför gick uppdraget till ett danskt stenfiskebolag.

Under bärgningen anlätades Allan och hans fiskarkollega, dels för att lokalisera **Eivor**, dels för att transportera dykare och utrustning ut till olycksplatsen. Bärgningen tog lång tid och danskarna hade säkert ingen större erfarenhet av sådan här bärgning. De lyfte skrovet i omgångar med hjälp av två pontoner, och sedan bogserades **Eivor** in till Skälderviken där hon strandsattes. Man placerade pålar runt skrovet och med taljor lyfte man sedan upp henne. Men nu var det dags för nästa olycka! En svår värstorm bröt ut och all överbyggnad slets loss samtidigt som skrovet blev ytterligare skadat. Jag hade för några år sedan kontakt med en man vid namn Egon Sträng som var bosatt vid Skälderviken år 1953. Han berättade om hur det fullkomligt stank av fiskmjöl från den vattenskadade lasten.

Eivor brinner

Eivor bogseras nu från Skälderviken till Sigvard Karlssons varv på Knippla i Göteborgs norra skärgård för att återställas. Hon placeras i den stora skrovhallen och reparationerna påbörjas. Då **Eivor** är nästan färdig brinner hela varvet ner till grunden och det blir nästan ingenting kvar av fartyget heller! Nej, **Eivor** är verkligen ingen tur-



Den tursamma skutan **Iris** blev ersättare för **Eivor**.

sam båt. För försäkringspengarna som han får ut köper far året därpå **Iris**, och hon blir i stället en riktig turbat.

Namnbrädan som kom tillbaka

Min far ville inte gärna prata om olyckan med **Eivor**. Han tyckte väl inte om att bli påmind om den tragiska händelsen. Någon gång på 1960-talet var jag som tonåring till sjöss med honom, och en natt när vi stod på vakt började han i alla fall berätta om **Eivor**. Bland annat nämnde han att han hört om en fiskare som varit ute och vrakat på stranden vid Skälderviken och då hade funnit **Eivors** namnbräda.

Ytterligare många år senare, på 1980-talet, befann jag mig i Landskrona i ett tjänsteärende. En sen höstkväll satt jag tillsammans med en kollega på hotell Öresund för att inta en god middag. Hela inredningen i matsalen och baren gick i marin stil, med fisknät draperade i taket, nakterhus med kompass, styrrattar och många andra utensilier som hör till sjömansvärlden. Plötsligt blir jag alldeles förstummad när jag ser **Eivors** namnbräda, fastskruvad på bardisken! Under middagen berättar jag naturligtvis för Ronny Svärd, som min kollega heter, hela historien om **Eivor**. Efter middagen

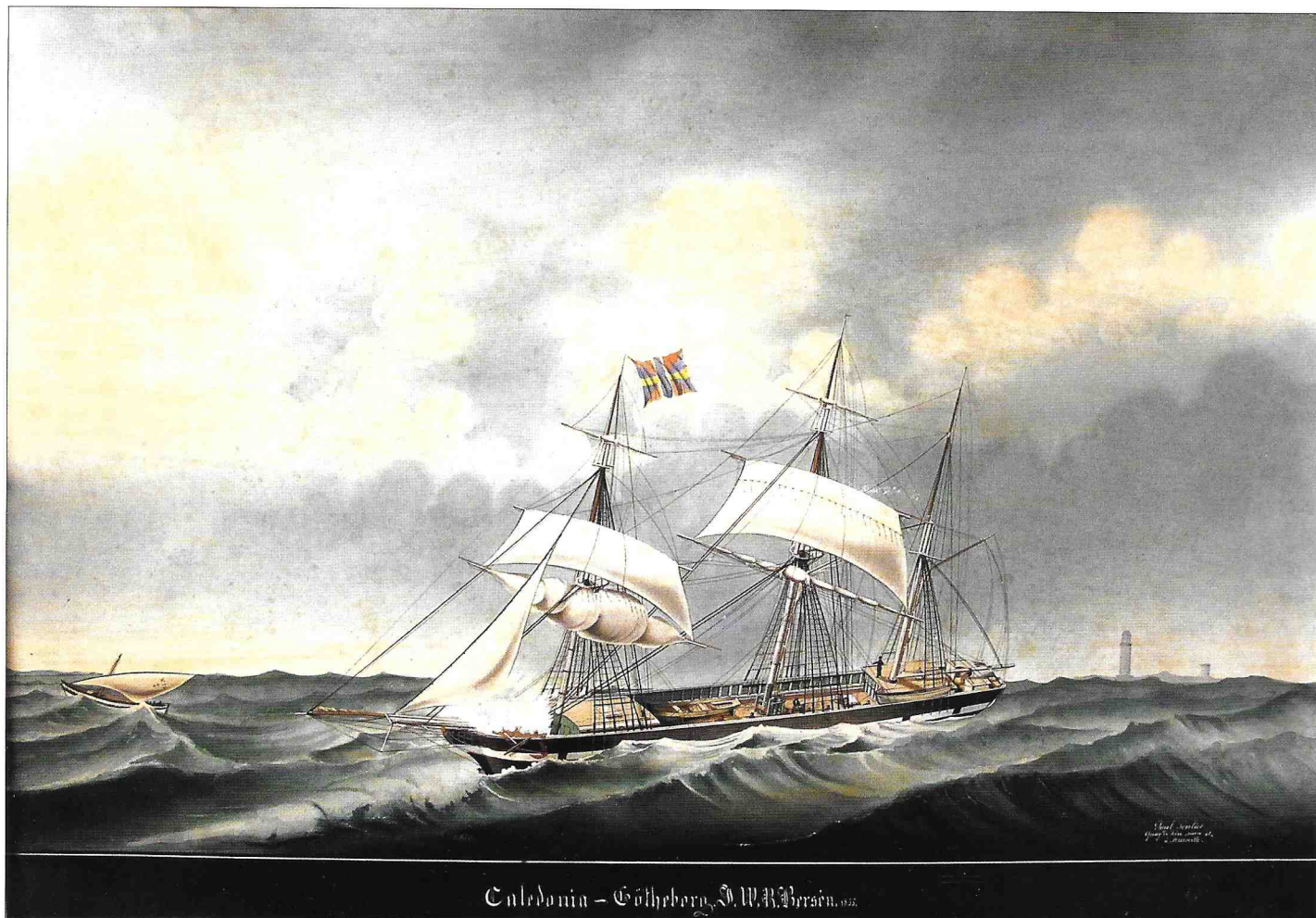
försökte jag skoja med servitören och bad honom att, tillsammans med kostnaden för middagen, sätta upp namnbrädan på notan. Jag ville förstås gärna ha den, men servitören hade ju inte befogenhet att skruva loss delar av restaurangens inredning och avyttra till en gäst, så det blev ingen affär.

I slutet av 2006 kommer Ronny tillbaka som gäst på hotell Öresund. Inredningen och restaurangen är nu helt annorlunda och Ronny frågar servitrisen: "Var är namnbrädan?" Hon svarar: "Neej, det vet jag inget om, men fråga vaktmästaren, för han har varit här länge". Ronny letar reda på vaktmästaren, en fryntlig skåning. Tillsammans går de ner i källaren, och långt inne i en skrubbligger namnbrädan inslängd! Under tiden har Ronny berättat historien om **Eivors** förlisning och nu frågar han försiktigt om han kan få lov att köpa brädan. "Nej, med den historien så får du den gratis", svarar vaktmästaren.

På min 60-årsdag något år senare fick jag oväntat en stor och tung och väl inslagen present av min vän Ronny. Döm om min förvåning när jag öppnade paketet och fann **Eivors** namnbräda. Äntligen hade **Eivor** återbördats till Ellös!



Namnbrädan till **Eivor** av Ellös fotograferad 2015.



Caledonia - Göteborg, D.W.B. Braën, 1872

Caledonia målad av Paul Senlus, Marseille. Ur Göteborgs Sjöfartsmuseums samlingar.

Bondeseglare från norra Halland

Göran Sändare

I norra Halland var det förr mycket vanligt att bondpojkar var till sjöss en tid i unga år. Barnkullarna var stora och det var normalt bara äldste sonen som fick ta över gården. Flickorna fick ofta städsla som pigor och hoppas på att få gifta sig efterhand. Pojkarna kunde förstås bli drängar i någon annan gård, men många valde att gå till sjöss. Kanske kunde de tjäna ihop lite slantar och köpa sig något litet ställe, om de nu inte fortsatte hela livet till sjöss förstås. Flera byar i norra Halland ligger nära kusten och det var dessutom nära till den stora hamnstaden Göteborg.

Besättningslistorna från de olika fartygen under 1800-talet överflödar av namn på unga män från Onsala, Vallda, Släp, Fjärås, Hanhals och andra småbyar runt den lilla staden Kungsbacka. Min farfars farfar, Jean Peter Andersson var född i Hanhals år 1811, året efter det

att marskalken Jean Baptiste Bernadotte från Frankrike, hade valts till Sveriges nye konung. Det är säkert så att Jeans föräldrar valt namnet på sin nyfödde son av denna anledning. I födelseboken står det tydligt Jean Peter, men senare kommer namnet att försvenskas till Johan Peter. Jean Baptiste Bernadotte fick som svensk kung inte heller behålla sitt namn; det blev ju officiellt Karl XIV Johan.

Jean Peter gick till sjöss som 17-åring år 1828 och seglade först kock i skeppet *Cicilia*, då han bland annat kom till England och Hamburg. Därefter seglade han på däck som jungman i briggen *Oscar* under åren 1829–1830. Fartyget besökte då bland annat Cadiz i Spanien. Efter ett par år till sjöss fick Jean Peter nog, gick i land och arbetade hemma på gården i Torkelstorp Nr 7, "Smens". Han träffade pigan Paulina från grannbyn Gressela och när Jean

Peters far avled 1834 gifte sig Jean Peter och Paulina och övertog gården.

Johan Augusts första och andra resa
Jean Peter och Paulina fick flera barn, av vilka ett par söner gick till sjöss. En av dem var Johan August Johanson, min farfarsfar, född 1838 i Torkelstorp, Hanhals. Det är inte särskilt märkvärdigt att Jean Peters söner också ville gå till sjöss. Kanske hade fadern berättat om livet i främmande länder och därmed underblåst äventyrlustan. Johan August får 'bewis til sjös' i mars 1854, bara 16 år gammal. Han blir registrerad i inskrivningsboken på Göteborgs sjömanshus den 4 juli samma år med nummer 1605. Samtidigt blir han påmönstrad som kock på briggen **S:t Barthelemy**, och hon är destinerad till Newcastle i England. Fartyget förs av sjökaptenen Olof Skantzze, som själv bor i Hanhals, på Hambrö gård. Två av Skantzzes söner mönstrar också om-

bord, Johan Frans som jungman, 13 år, och Anton Oscar, 12 år, som kajutvakt. Johan August bör kanske, med flera bekanta i besättningen, inte ha känt sig alltför främmande ombord.

Det måste ändå ha varit ett stort äventyr för den sextonårige Johan August att få segla ut i världen. Vilka färdigheter i matlagning han hade vet vi inget om. Hemma på gården Torkelstorp nr 7 i Hanhals hade säkert modern Paulina stått för mathållningen, kanske med bistånd av Johan Augusts äldre syster Carolina. Det var dock vanligt vid denna tid att man anställde unga pojkar för att sköta kocksysslan ombord. När **S:t Barthelemy** återkommer från Englandsresan till Göteborg den 30 augusti mönstrar man dock om, och nu blir Johan August i stället jungman. Efter ytterligare en resa till Newcastle mönstrar han av.

Johan August är nu hemma i Torkelstorp under vintern. Det var normalt inte så mycket seglats under vintermånaderna. Men när våren kommer är han sugen på att åter gå till sjöss, och den 9 maj 1855 mönstrar han på skeppet **Maria Mathilda** i Göteborg. Han stannar ombord i över ett år, och denna vistelse kommer han med välbehag att minnas hela livet. **Maria Mathilda** var på denna resa destinerad till Calais, förmodligen för order, och därefter är det mycket troligt att man seglat i Medelhavet. Johan August berättade för sina barn bland annat om besök i Neapel. När **Maria Mathilda** återkommer till Göteborg den 5 juni 1856 mönstrar Johan August av efter att ha seglat som jungman i tretton månader. Anmärkningsvärt är att hela besättningen är samma som vid påmönstringen. Det bör ju tyda på att stämningen ombord varit mycket god.

Maria Mathilda

Maria Mathilda var en tremastad bark som byggdes vid Calholmens skeppsvarv i Jakobstad, Finland år 1850. Hon var då på 186 1/3 läster. Calholmens skeppsvarv, som också kallades Jakobstads skeppsvarv, startade 1797 och det sista fartyget byggdes 1874. Under denna tid blev cirka 160 fartyg byggda på varvet. Redaren för **Maria Mathilda** var Carl Johan Thodén som ägde 4/5, och skepparborgaren Jakob Kerrman från Nykarleby i Finland som ägde 1/5. Kerrman var dessutom kapten ombord från 1851 till 1854. C.J. Thodén var gift med Johanna Mathilda Palmén, men även svärmormodern hette Mathilda. På så vis kan vi

ana bakgrunden till fartygets namn: **Maria Mathilda**.

Vid denna tid (1853–1856) pågick Krimkriget för fullt. Märkligt nog var också Östersjön ett slagfält i detta krig. Ryssland, och därigenom också Finland, var ena parten i kriget. Ryssland sattes i handelsblockad av en allians som bestod av England, Frankrike och det osmanska riket. Med den brittiske amiralen Charles Napier som befälhavare kunde brittiska och franska krigsfartyg blockera alla handelsvägar för ryska och finska fartyg. Man använde, troligen med Sveriges tysta medgivande, Fårösund som flottbas. Mer än 200 krigsfartyg anlöpte under Krimkriget Fårösund!

Läget blev naturligtvis mycket svårt för de ryska och finska fartygen. På grund av Krimkriget blev de finska redarna tvungna att sälja många av skeppen. C.J. Thodén hade varit en framgångsrik handelsman och redare, men efter Krimkriget bar det utför och han gjorde konkurs i början av 1860-talet. Jakobstads handelsflotta minskade under Krimkriget med 17 kölar. Tre av fartygen blev förstörda av fienden,

men hela 14 stycken hann man sälja, i många fall för rejäla underpriser. **Maria Mathilda** var ett av dessa fartyg. Hon såldes till rederi Ungewitter & Co, i Göteborg i februari 1854. Det noterades då till 196,62 svåra läster, fick registreringsnummer 93 och är med i Göteborgs skeppslista 1856 och 1857. B. Veritas reg 1854–1869. Åren 1856 till 1859 var Johan Elfversson från Laholm kapten ombord. **Maria Mathilda** såldes 1861 till C. Rosch, Tönsberg, Norge. År 1870 avfördes hon från registret.

Farfars dikt

Jag har sökt efter ritningar eller avbildningar av **Maria Mathilda**, men inte lyckats finna något. Och ändå har det funnits en målning av fartyget, åtminstone om man skall tro på innehållet i nedanstående dikt. Johan Augusts yngste son, tillika min farfar, Birger Johanson, skrev nämligen omkring 1940 en dikt som publicerades i en jultidning i Kungsbacka år 1944. I denna dikt fångar han på ett lite sentimentalt, men också äkta känslomässigt, sätt stämningen i det gamla barn-doms-hemmet.



Generalstabens karta över Kongsbacka med omnejd 1871.

Maria Matilda

I stilla stunder mina tankar fara
och dröja gärna vid de svunna år.
Med barndomstidens minnen ljusa, klara,
på lätta vingar förä, min tanke går.
På nytt jag vill min barndoms stigar vandra
och lyssna till de gamla trädens sus,
där gårdar ligga tätt intill varandra
i stilla ro vid forsens sakta brus.

Där tog jag stapplande de första stegen
och lärde älska hem och fosterjord.
Jag hjälpte dem därhemma bärga tege
till enkelt, men så rikligt dukat bord.
Där fanns det fönster öppna utåt världen
och hjärterum, fast lågt i tak som förr,
och vem som helst fick värma sig vid härden
och hungrig ingen vände från vår dörr.

Och kom nå'n fars kamrat från sjömansären
han kärt och vänfast tagen blev i famn
och så vid pipan och vid kaffetären
berättar far om både hav och hamn,
om strandhugg många långt i fjärran länder,
om vida Medelhavets blåa våg,
Pompejis gator och Bosporens stränder
och allt vad skönt hans tjusta öga såg.

Jag märkte stundom hur hans blickar smekte
En gammal målning med ett skepp i hamn.
Ett minnets skimmer i hans anlet' lekte
Var gång han flyktigt nämnde skeppets
namn.

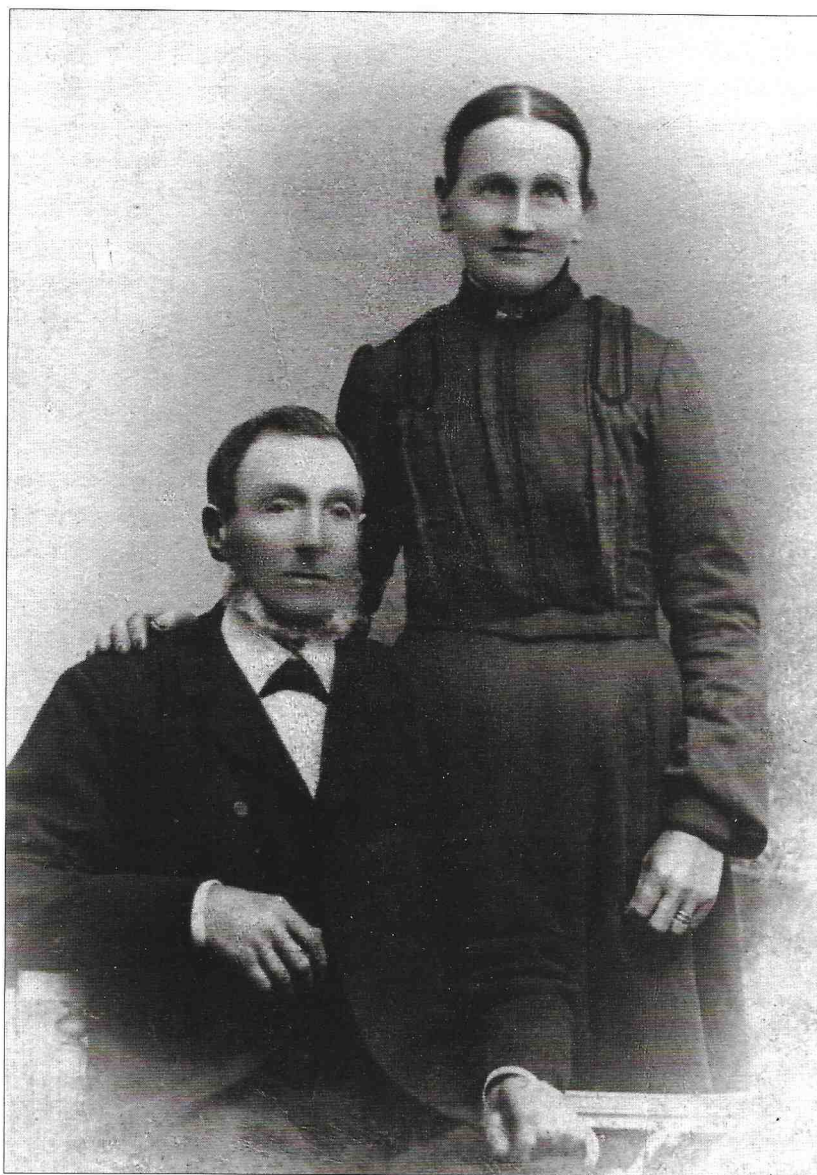
För ankar låg hon där, Marie Matilda,
i bukten vid Neapels sköna strand
och blågul flagga, fylld av fläktar milda,
gav södern bud från fjärran nordanland.

Många minne från mitt gamla hem jag bär-
gat,
men stolta skeppet, det gick nog i kvav.
En gång jag såg det utav tiden härjat,
förlöst, om också ej på stormigt hav.
Men mina hägkomster och vackra drömmar
jag fästa vill uppå min diktnings blad.
Av dem jag väver och av dem jag sömmar
alltjämt min barndoms rika guldbrokad.

Johan Augusts tredje resa

Johan August var hemma i Hanhals ett tag efter året på **Maria Mathilda** och man kan förmoda att han hade mycket att berätta om sina upplevelser. Redan efter en dryg månad känner han dock att han vill till sjöss igen, och den 25 juli 1856 mönstrar han på skonerten **Caledonia**, som är ett lite större fartyg. Han blir åter anställd som jungman, men snart har han tiden inne för att kunna mönstra upp en grad. Han får i alla fall en högre lön, hela 15 riksdaler, som befaren jungman.

På denna resa seglade **Caledonia** till



Johan August och Anna Stina. Foto omkring 1885.

England. Enligt konsulsrapporten anlände man den 18 augusti till Hull med last av stångjärn, smältstycken och battens (ett slags plankor) från Göteborg. Den 11 september lämnade fartyget Hull och gick på lädden till Newcastle där man lastade järnvägsskenor, koks och kautschukfjädrar till Västervik. **Caledonia** seglade in i Östersjön och anlände Västervik i början av december 1856. Denna vinter var osedvanligt kall och fartyget frös inne i Västervik. I Göteborgs sjömanshus på- och avmönstringsloggare för 1856–1857 finns följande notis:

”1856, 11 dec Skeppet **Caledonia** hemma härstädes. Sjökaptenen och Borgaren i Kongelf Christian Hertz, från Newcastle. Fartyget innefruset och Besättningen hitkommer landvägen.”

Det finns faktiskt en andrahandsberättelse om när **Caledonia** frös inne i Västervik. Återigen är det Johan Augusts yngste son Birger som berättar.

Han var journalist och redaktör för Kungsbackatidningen *Norra Halland*. I den skrev han regelbundet berättelser och artiklar om stort och smått. Några gånger kunde han skriva om sådant som hans far berättat om sjölivet. En sådan notis finns i *Norra Halland* den 23 mars 1928:

”... Jag erinrar mig vad min gamle far brukade berätta om ett par resor genom Sverige, som han var med om. Det var någon hård vinter i början av 1860-talet då den skuta, på vilken han seglade, frös inne i en hamn på ostkusten. Det såg ut att bli långvarig vinter, varför rederiet beslöt att skicka hem besättningen. Resan skedde med gästgivareskjuts och tog ett par veckor i anspråk. Och så fram på eftervintern var det att göra återresan på samma sätt.”

Farfar hade erinrat sig denna historia helt korrekt så när som på att det hela ägde rum 1856–1857 i stället för i början av 1860-talet. Som framgår av följande

utdrag ur Göteborgs sjömanshus på mönstringsliggare för 1856–1857 fick besättningen mycket riktigt fram på eftervintern, den 18 mars, avresa till Västervik och mönstra på igen:

”1857, 18 mars: Nedanskrifne sjömanskap äro dato påmönstrade för att afresa till Tindered Warf vid Westervik, och derstädes träda i tjenst å Skeppet Caledonia, fördt af Capten C. Hertz, och vara nämnde fartyg följaktigt till det hit återkommer.”

Intressant att notera är att Johan August nu avancerar till timmerman ombord, bara 18 år gammal. Detta måste tyda på att han har visat riktiga färdigheter för detta yrke. Hans lön har nu också stigit till hela 24 riksdaler i månaden.

Barken Caledonia

Fartyget som Johan August blev timmerman ombord i var vid denna tid mycket berest. Hon byggdes i furu på kavel på Svartviks varv utanför Sundsvall år 1840 och var på 202 svåra läster. Skeppsbyggmästare var N.C. Kierkegaard, timmerman Gustaf Lundahl och smed Jonas Burman. Det blev bröderna James och Robert Dickson i Göteborg som tog över barken **Caledonia**. Hon gjorde sin jungfruresa 1840 till London, därefter gick hon till Cadiz och New Orleans för att anlända till Göteborg i augusti 1841. Nu hade James Dickson & Co stora planer för henne. Åren 1839 till 1841 hade nämligen den lilla skonerten **Mary Ann** som första svenska fartyg någonsin seglat jorden runt, och bara några år senare upprepade briggen **Edward** samma prestation. Dessa fartyg seglade båda via Kapstaden till Australien, därefter

över Stilla havet till Chile och slutligen runt Kap Horn tillbaka till Europa. Bröderna Dickson ville nu också utvidga sin fraktverksamhet genom att försöka få avsättning för sina varor i Australien.

Man utsåg den unge kaptenen Adam Gavin till befälhavare ombord, mönstrade ny besättning och lastade fartyget med bland annat järn, träplankor och havre. I oktober 1841 var det så dags att lätta ankar, och via Portsmouth och Kapstaden anlände **Caledonia** till Sydney i maj 1842. Efter lossning fortsatte man över Stilla havet till Chile. Här slutlossade man och tog sedan in ny last av kopparmalm. Via Kap Horn kom **Caledonia** till Liverpool i mars 1843 för lossning. Nu skulle hon normalt ha gått till Göteborg men fick i stället last i New Orleans, och gjorde därmed ytterligare en resa tur och retur över Atlanten innan hon slutligen anlände till Göteborg i september 1843. Hon blev därmed det tredje svenska fartyget som fullgjort en världsomsegling. Kaptenen Adam Gavin stannade ytterligare åtta år ombord som befälhavare. Under dessa år gjorde **Caledonia** vidsträckta resor och besökte en del exotiska platser, till exempel Mauritius, Sankta Helena och Burma. När Johan August seglade timmerman var dock kapten Christian Hertz befälhavare och då hade även James Dickson & Co sålt henne till ett konsortium i Göteborg. **Caledonias** sista resa gick i oktober 1860 från Gävle till London, men här förklarades hon sjöoduglig och såldes 1861.

Johan August går i land

Efter ytterligare resor med **Caledonia**, bland annat i Östersjön och Nordsjön

går Johan August slutligen i land i oktober 1857. Det är inte belagt att han gjorde ytterligare resor till sjöss. Han fortsatte att arbeta hemma på gården i Torkelstorp och år 1866 gifter han sig med Anna Stina Petersdotter från Örmevalla. Samma år köper han hälften av gården och kvarnen i Båratorp i Hanhals, kanske med hjälp av pengar som han lagt undan från sin tid till sjöss. I Båratorp var han sedan mjölnare fram till år 1900, då han byggde sig ett hus inne i staden Kungsbacka och flyttade dit med sin familj. Han avled den 14 juli 1905 i Kungsbacka. Hans hustru, Anna-Stina, levde ända till 1928 och hon brukade berätta att Johan August hela livet hade en längtan ut till sjöss.

Intressen, färdigheter och fallenhet för olika saker brukar ofta gå i arv, men ibland kan de hoppa över vissa generationer. Min farfarsfarfar började till sjöss som kock och seglade sedan jungman, min farfarsfar likaså. Min farfar Birger och min far Harald förblev landkrabbor hela livet. Men själv var jag faktiskt ute en tid i 16-årsåldern som kockelev och året därpå seglade jag jungman. Att tiderna sedan förändras bevisas kanske av att min farfarsfar seglade timmerman medan jag i nästan samma ålder var telegrafist. Vi gick båda sedan i land, men precis som min farfarsfar har jag därefter hela livet närt en längtan ut till sjöss!

Källor:

Aspegren, Ebbe: De första svenska världsomseglingarna, Forum Navale nr 37 1983.

Jakobstads museum, Skriftlig information från Guy Björklund.

Landsarkivet, Göteborg.

Svensk Illustrerad Skeppslista 2015

Rättelse!

Felaktigt i SMI 2015 med Skeppslistan!

På varje sida i avdelningen svenskägda fartyg står det ”svenskflaggat”. Detta är fel. I många år har vi listat ”svenskägda” fartyg och vi beklagar felet som slunkit igenom. Vi på Breakwater Publishing hoppas att Ni läsare ändå har förståelse för misstaget och hanterar detta. Till nästa år har vi rättat till detta misstag.

Bästa hälsningar från
Lennart, Johanna, Emma och Krister



Ett salt gäng sälångstmän vid en öde strand på Sydgeorgien, omkring 1960. Andre man från höger är sälskytten Ole Reinersen. Uppe till vänster ligger fångstfartyget *Dias* eller *Albatross*. Foto hos Ole Reinersen. Fotograf okänd.

Möte på Hvaler

Kjell Jakobsson

Det var någon gång i mitten av 1970-talet som jag första gången med båt besökte Hvaleröarna utanför Fredrikstad i Norge. Jag blev förvånad över att på sydändan av ögruppen finna ett stort välmående samhälle, Skjærhalden. Samhället hade både poststation, bankkontor och till och med rådhus. Orten saknade då fast vägförbindelse med Fredrikstad.

Flera år senare blev det ett nytt besök i Skjærhalden, nu för att tanka diesel som då var mycket billigare i Norge än i Sverige. Samhället hade sedan förra besöket genomgått en markant förändring. En ny vägtunnel hade byggts under vattnet och man hade nu fått fast vägförbindelse till Fredrikstad. Något post- eller bankkontor gick inte att finna och turistnäringen verkade ha tagit över. I gästhamnen tog man betalt även

för kortare besök mitt på dagen. Det var nog första gången jag var med om detta.



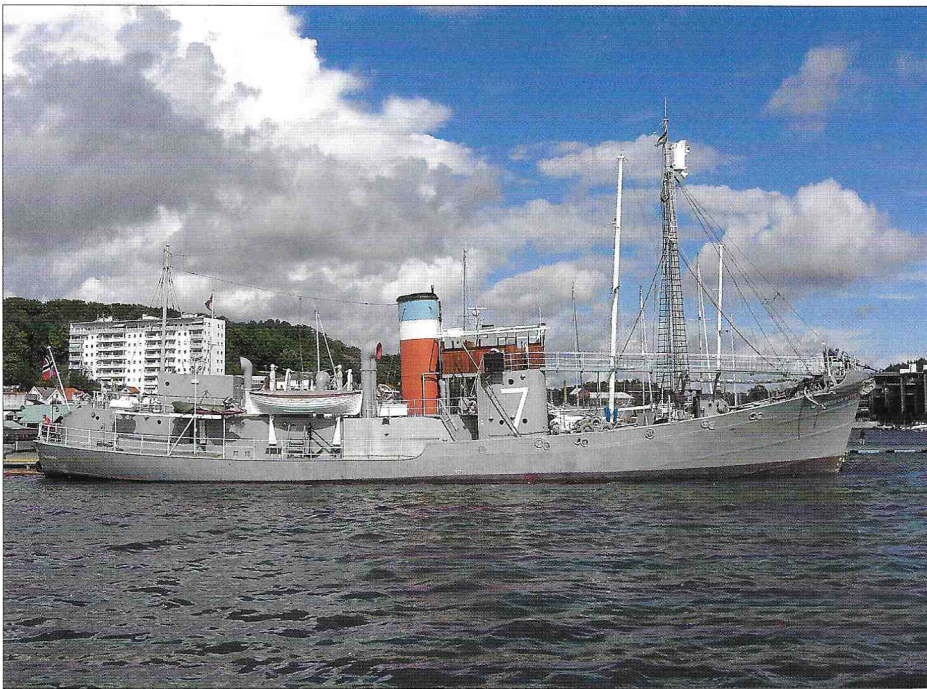
Ole Reinersen i sin bostad på Hvaler. I handen håller han en örönsnäcka från en spermacetival. Foto Kjell Jakobsson, 1991.

En man i 60-årsåldern skötte om dieselförsäljningen. Han läste namnet på båten – Undine – och yttrade: "Det fanns ett Nordundine och ett Sydundine, där var jag på val- och sälångst för många år sedan..."

Uppgiften var ju mycket intressant men det fanns då ingen tid till att vidare fråga ut norrmannen om de två platserna som skulle ligga på Sydgeorgien knappt 200 landmil norr om Antarktis.

Nästa sommar åkte jag landvägen till Skjærhalden i avsikt att återigen träffa norrmannen som varit på Sydgeorgien. Han var i full aktivitet nere i hamnen och inte svår att finna. Mannen visade sig vara Ole Reinersen, född 1931.

Ole började som liten pojke arbeta på faderns hardangerkutter *Snar 2*. De köpte upp fisk som sedan fraktades vidare till olika uppköpare. Bara cirka



Valfångstfartyget *Southern Actor*, nu museifartyg i Sandefjord, Norge. Byggt 1950 för bolaget Christian Salvesen i Leith Harbour. Fartyget försågs med en ångmaskin för att få tystare gång. Foto Kjell Jakobsson, 2008.

17 år gammal övertog Ole fiskhandeln med kuttern. Ofta for de ända till Ska-gen för att köpa upp fisk.

1958 var det en skeppare på ett val-fångstfartyg som frågade Ole om han ville följa med på valfångst.

Ole accepterade erbjudandet från valfångstskepparen. Han mönstrade i Sandefjord på valfångstfartyget R3. Fartyget var byggt som korvett i Hol-land och cirka 100 fot lång. Hon hade en 8–10-cylindrig M.A.N. dieselmotor. Rederiet (Pesca i Argentina) hade fem likadana fartyg. Det var många besättningsmän på valfångstfartyg som rekryterades från Hvaleröarna med omnejd.

En lång resa till arbetsplatsen

Alla fem valfångstfartygen gick i sällskap den omkring 7500 sjömil långa resan till Sydgeorgien. De samarbetade inte med något kokerifartyg utan fångsten skulle levereras till en land-baserad industri i Grytviken som ligger på nordsidan av Sydgeorgien, latitud S 54° 15'.

Fartygen hade en marschfart på cirka 15 knop och bränslet brukade räcka hela resan ner, som normalt tog omkring 19 dygn. Varje fartyg hade en besättning på runt 15 man. När de kom söder om 40 grader syd (The Roaring Forties) riskerade de att bli fördröjda av dåligt väder. Fartygen var tämligen grundgå-ende förut, och inte så bra på att stäva mot grov sjö. Då kunde de stoppa ma-skin och driva med ovädren. Fartygen

brukade dock då lägga sig med aktern mot sjön vilket inte var så bra.

Valfångst

Första turen höll de till i vattnen runt Sydgeorgien. Säsongen började den 1 oktober och höll på sex månader. Det var ju då sommar på södra halvklotet. De opererade upp till 240 sjömil från Grytviken under letandet efter val. I sällskap hade de två "taubåtar" som hade till uppgift att bogsera skjutna val till Grytviken. Ibland såg de drivis och även isberg. En gång siktades ett stort isberg som kunde ses från tunnan i masten på 120 sjömil avstånd. Isberget var synligt en längre tid och kallades Norge.

De fångade mest fenval*. Blåvalen var nästan utrotad då. Enstaka gånger kunde de få spermacetival. Denna val hade i huvud och späck en olja som ansågs vara av yppersta kvalitet. Den användes bland annat till kosmetika. De kunde få flera valar på en dag, men dåligt väder kunde också hindra all fångst. Skjutna val pumpades upp med luft för att inte sjunka. De försågs sedan med radarreflektor och flagga och ibland även en radiosändare. Det var sällan de förlorade en skjutna val.

Efter sex månader åkte alla fem val-fångstfartygen hem till Norge. Säl-fångstfartyg och "taubåtar" stannade dock kvar vid Grytviken.

När de kom hem var det ju sommar på norra halvklotet. Då var det vanligt

att man fiskade hemmavid. Många drev även ett litet jordbruk "vid sidan av".

Säl-fångst

Samma rederi som bedrev valfångst med Grytviken som bas bedrev även säl-fångst i samma område. Rederiet tjänade mer på säl-fångster än på val-fångster. Det blev så fin olja av säl-späcket.

Ole kom sedan att göra tre säsonger med säl-fångst vid Sydgeorgien. Säl-fångstsäsongen var dock kort, normalt september till oktober, och det kunde bli arbete på valfångstfartyg resten av halvåret.

År 1959 åkte Ole från Norge ner till Grytviken med en valfångstbåt. Rederiet hade tre säl-fångstfartyg i Grytviken: **Dias**, **Albatross** och **Petrel**. De var utrangerade valfångstbåtar och hade oljeeldad ångmaskin.

Den säl man jagade var elefantsäl och då de stora hanarna. Sälén låg på land och skjutna säl flänsades på platsen. Fångstfartyget låg en bit från land och jägarna rodde till stranden med en eka. Späcket lastades i fångstfartyget för att senare levereras till kokeriet i Grytviken. En veckolång resa kunde ge en fångst av 150 stora sälar.

Vistelsen vid Sydgeorgien innebar mest att man arbetade och sov. Det fanns en biograf i Grytviken men inga pubar. Det blev ständigt folk som spårade ur och måste skickas hem.

Säl-fångstfartyget Dias

Ole arbetade säsongen 1959 som säl-skytt ombord på **Dias**. Fartyget har en lång och intressant historia. Hon byggdes som ångträlare i närheten av Hull 1906 och hade då namnet **Viola**. Hon bedrev trålfiske i Nordsjön fram till första världskriget. Fartyget togs sedan i anspråk av marinen och blev en så kallad armerad trälare. Hon försågs med kanon, hydrofonutrustning och sjunkbomber och tjänstgjorde mest som bevakningsfartyg kring Shetland. De tyska ubåtarna utgjorde ett stort problem. Under kriget beräknas totalt 191 000 minor ha lagts ut enbart i Nordsjön. I samband med kriget förlorade Storbritannien 244 ångträlare och 127 drifters/sailing trawlers. **Viola** klarade sig och såldes 1920 till Sandefjord då hon fick namnet **Kapduen**. Hon ändrades 1923 till valfångstfartyg och bedrev sedan valfångst i haven utanför Angola och Marocko. Fångstresultaten var dock dåliga och fartyget ansågs för långsamgående (koleldad

triple-expansion ångmaskin) för modern valfångst.

Kapduen såldes till rederiet Pesca i Argentina. Rederiet bedrev val- och sälfångst vid Sydgeorgien. Bolaget hade anknytning till Norge genom Carl Anton Larsen. **Kapduen** ändrades om till sälfångstfartyg och återfick namnet **Dias**. Ny hemort blev Buenos Aires. Under befäl av den svenske kaptenen Johan A. Johansson (då omkring 34 år gammal) fördes **Dias** år 1927 den långa vägen ner till rederiets bas i Grytviken. **Dias** synes periodvis även ha använts som expeditionsfartyg. Hon gjorde med Johan Johansson som befälhavare bland annat en expedition till vattnen kring Patagonien för att där studera möjligheterna för sälfångst och fiske.

Dias kom sedan att operera med Grytviken som bas fram till 1964/1965 då verksamheten lades ner. De tre sälfångstfartygen **Dias**, **Albatross** och **Petrel** lades upp i hamnen och låg kvar där som vrak ännu 2014. En "förening" sonderade möjligheterna av att bevara **Dias** som museifartyg och lägga upp henne någonstans i Storbritannien (Hull/Humber). År 2004 tätades den halvsjunkna **Dias** nödtorftigt och läns-pumpades. Hon förtöjdes bredvid **Albatross** invid land på ett stormsäkert sätt. Skrovet är dock i mycket dåligt skick. Försöken att få henne till Storbritannien har misslyckats. Hennes framtid var ännu 2014 osäker.

Grytviken

Sydgeorgien ligger ca 200 landmil öster om sydspetsen av Sydamerika. Ön är cirka 17 landmil lång. Det är okänt

vem som från början upptäckte ön. Svenska Antarktis Expeditionen 1901–1903, ledd av Otto Nordenskjöld, besökte 1902 Sydgeorgien. Kapten på expeditionens fartyg **Antarctic** var Carl Anton Larsen från Larvik, född 1860. Expeditionen kom till en skyddad vik där man på land fann gamla rester efter fångstmäns vistelse. En svensk expeditionsmedlem fann bland annat en gryta. Platsen kom sedan att kallas Grytviken. **Antarctic** förliste året efter i Södra ishavet. De skeppsbrutna fick tillbringa en svår tid på Pauletön innan de räddades.

C.A. Larsen fick en vision att bygga upp en valfångststation i den skyddade vik som han besökt med **Antarctic**. Larsen försökte först skaffa finansiering i Norge vilket misslyckades. Han lyckades bättre i Argentina där han grundade bolaget Pesca, som även hade kontor i Sandefjord. På kort tid lyckades Larsen, med hjälp av material och folk huvudsakligen från Norge, bygga upp en valfångststation i Grytviken. Stationen var klar 1904.

Larsen synes sedan personligen ha styrt i Grytviken fram till 1914. Han hade hustru och fem barn med sig under vistelsen där. Flera andra valfångststationer byggdes senare upp på Sydgeorgien, bland annat Leith Harbour (1909–1965) och Husvik (1910–1960/61) vilka ligger lite längre åt nordväst. Leith Harbour kom att bli den största valfångststationen på Sydgeorgien. Den ägdes av det norsk klingande men skotska bolaget Christian Salvesen.

Från cirka 1925 började flytande kokerier tas i bruk. Då minskade betydelsen

av landbaserad valindustri. Däremot var ju sälfångsten beroende av kontakten med land.

Falklandskriget

Falklandsöarna, Sydgeorgien samt flera andra öar i området tillhör Storbritannien. Samtidigt gör även Argentina anspråk på öarna. Öarnas betydelse måste ha ökat sedan länder efterhand utökat sin ekonomiska zon till 200 sjömil. Storbritannien hade sedan lång tid en kontrollpostering utanför Grytviken. I mars 1982 anlände en argentinsk specialstyrka på runt 100 man oanmäld till Leith Harbour. Styrkan gjorde sken av att vara arbetare som skulle ta hand om skrot från valindustrin. De hissade även den argentinska flaggan. Därmed inleddes Falklandskriget som kom att pågå till mitten av juni samma år. Den brittiska posteringen på 22 man kapitulerade på ett tidigt stadium men fästet återtogs snart. En argentinsk ubåt sänktes invid Grytviken. Mera känt är väl striderna vid Port Stanley, huvudorten på själva Falklandsöarna som ligger 70 landmil från argentinska kusten, sänkningen av den brittiska kryssaren **Sheffield** och britternas hämnd genom sänkning av den argentinska kryssaren **General Belgrano**.

Undine

Hur var det nu med **Undine** som var inledningen till denna artikel? Nord- och Sydundine är två stora bukter på sydsidan Sydgeorgien. Det är gamla fångstplatser som fått namn. Sydsidan synes vara mer ogästvänlig än nordsidan och saknar bosättning. Det var i detta område som sydpolsforskaren Ernest Shackleton landsteg efter en heroisk seglats med en ombyggd livbåt för att hämta hjälp sedan expeditionens fartyg **Endurance** förlöst i Södra ishavet 1915.

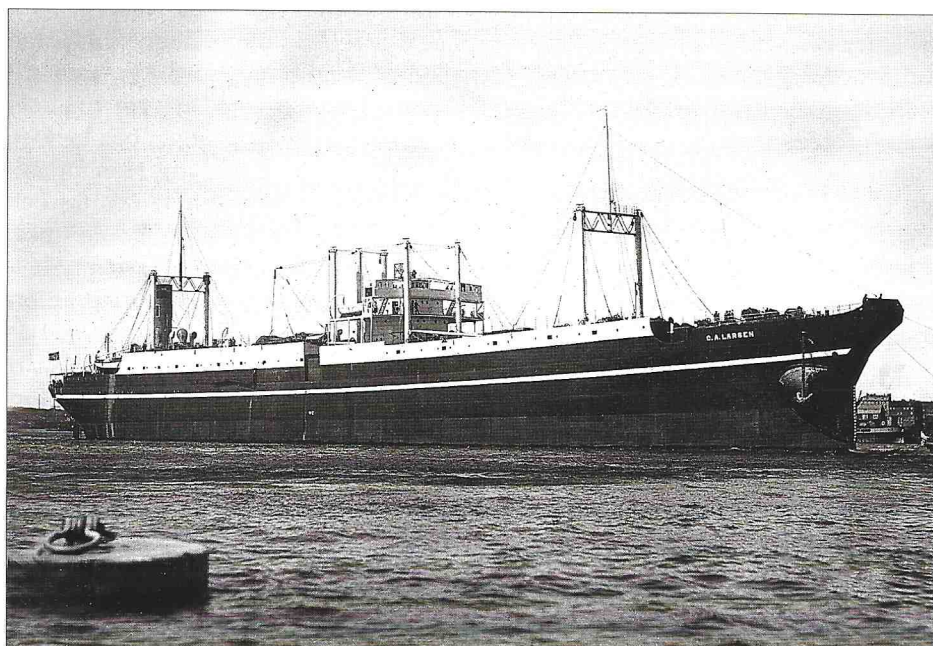
Ann. Många uppgifter i artikeln är hämtade från en nyutkommen bok om före detta ångträlaren **Viola**.

* Valar delas in i två grupper: bardvalar och tandvalar (delfiner, kaskelot).

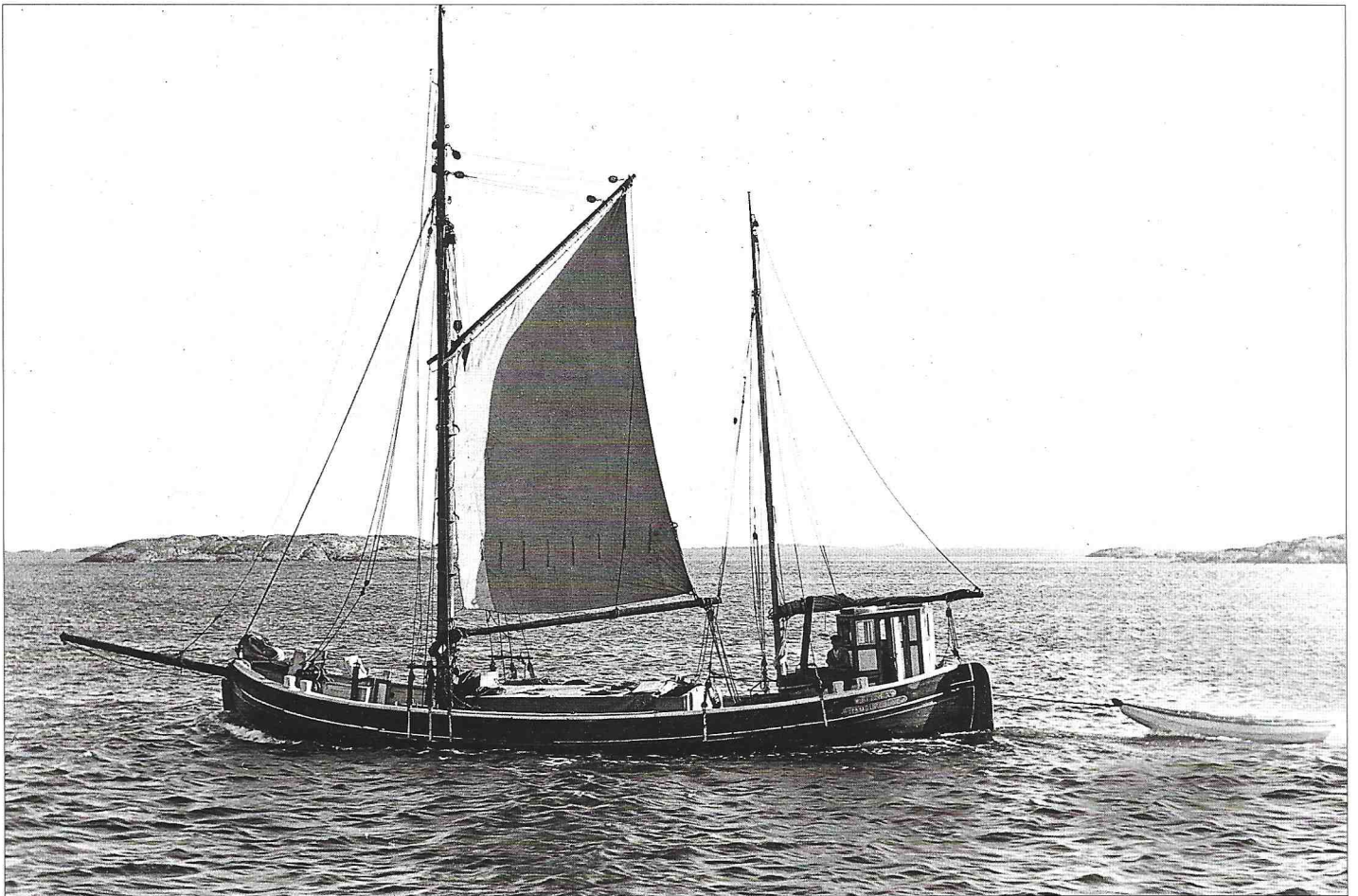
Bardvalarna i sin tur delas också in i två grupper, fenvalar och rätvalar. Bland fenvalarna (som har en liten ryggfena) hittar vi till exempel blåval, knölval, sejval och sillval.

Rätvalarna, som fick sitt namn genom att de var de rätta valarna att jaga: de var långsamma och höll sig flytande länge då de dödats. De saknade också ryggfena. I gruppen rätvalar finns exempelvis nordkaparen.

Eric Hallberg



Denna ångare, **CA Larsen**, döptes efter pionjären med samma namn. Ångaren var byggd 1913 av Swan Hunter & Wigham Richardson i Newcastle. Foto från Fotopumpen.



Blenda i ett lite modernare utförande, efter försäljningen till Hamburgsund 1945. Fotoarkiv Bertil Söderberg.

På stormig resa med galeasen Blenda från Malmö 1923

Edmond Bäck

Fartyget

Rederiet bestod av halvbröderna Olof Bäck (1868–1928) och Hilmer Wallin (1881–1951), båda från Malmö.

Den 1 december 1917 beställdes galeasen **Blenda** av Anders Mattsson i Kungsviken på Orust till ett pris av 10 500 kronor.

Hon utrustades hos Lindboms i Lysekil för omkring 7 000 kronor. Allt under den värsta dyrtiden. Hon mätte 52 fot över stäv och lastade som ny 90 ton dw. Läktringslaster på 95 ton var vanliga under 1920-talet.

Blenda blev mätt i Lysekil den 14 augusti 1918 till 38,68 brutto och 28,70 netto med måtten 15,24×6,14×2,08 m.

I mars 1922 försågs hon med en begagnad Skandiamotor på 25 hästkrafter till ett pris av 6 000 kronor. Strax därefter breddades lastluckan. Detta för att underlätta lastningen som skedde för hand. Motorvinsch saknades ombord.

Fartyget var som nybyggt försett med en halvruff för två man, men denna försvann vid motorinstallationen i mars 1922.

Ur skeppsdagboken

Utöver ägarna var även Olof Bäckes son Valdemar (1904–1944) med på denna resa.

Man hade varit i Århus med en last av 85 ton smågatsten från Sandvik i Brofjorden och var nu på hemväg via Göteborg med 62 ton råg, som man fått tag i vid lastsökning i Århus. På hemvägen tog man för Engberts Efterträdarens räkning in kol och koks för vintern som lastades i Uddevalla. Motorn blev deras räddning. **Blenda** hade registreringsnummer 6030.

”...avgår från Malmö torsdagen den 1 november 1923. Seglar i skärgården till Kalvsund. Avseglar dagen därpå till Skalla hamn. Stilla och delvis regn.

Den 3 november. Lördag. Full storm från sydväst och syd.

Den 4 november. Söndag. Full storm från sydväst. Båda ankarna ute.

Den 5 november. Måndag. Väst och sydvästlig storm. Regnbyar.

Den 6 november. Tisdag. Stilla och sydlig vind. Överdragen luft. Avgår från Skalla hamn klockan 4.40 em. Klockan 6.30 em. pejlas Fladens fyrskepp i väst. Anholt knob passeras vid midnatt. Därefter styrdes bidevind för styrbords halsar för Fornaeslandet. Liten västlig vind. Hjelman passeras 11.30 (den 7 november). Sletterhage klockan 02. Helt stilla. Inkom till Århus klockan 5 em. efter 24 timmars resa. Gått med maskin hela tiden.

Torsdagen den 8 november. Stilla och tjocka.

Fredagen den 9 november. Frisk nordlig vind, delvis regn på förmiddagen. Klart på eftermiddagen.



Flaggning ombord på **Blenda** 1931 vid Judith och Gustav Engbergs bröllop. Fotograf Erik Eriksson vid Vrångebäck's brygga på Malmön.

Lördagen den 10 november. Nordlig vind.

Söndagen den 11 november. Västliga och sydvästliga vindar. Överdragen luft. Måndagen den 12 november. Sydlig vind och regn. Avgår från Århus.

Tisdagen den 13 november. Kl 7.30 fm. Sydlig vind och regntjocka. Vinden friskar. Två rev i vart segel. Som vinden alltjämt friskade och regntjockan tilltog beslöts att vända och inkom till Århus

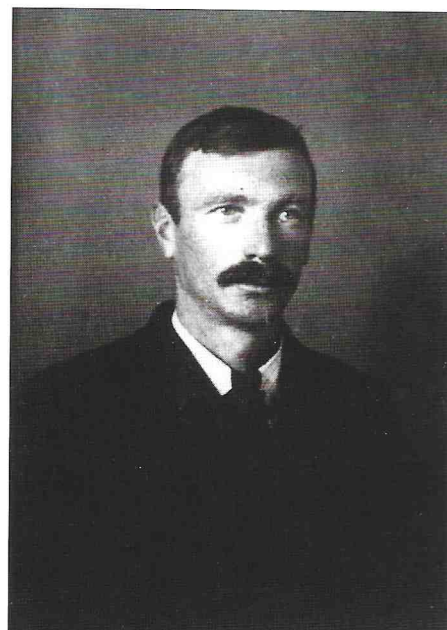
kl 4 em. Full storm från sydväst.

Onsdagen den 14 november. Full storm, sydvästlig vind och regn. Kl 2 em sydvästlig vind och avtagande.

Torsdagen den 15 november. Sydvästlig vind. Avgår från Århus kl 8 fm. Alla segel satta. Klar luft. Hjelmens fyr passeras kl 12.30 em. Därefter under pejlingar av kända föremål till Farnäs som passeras. Därefter sattes kurs i byigt väder för Tangen NO som passeras kl 5 em.

Sedan sattes kurs för Koppargrundens fyr. Kl 1 fm den 15 november är nämnda fyr tvärs. Byigt väder. Två rev i varje segel. Vinden friskar. Tre rev i storseglet. De andra seglen fick bärgas. Styrdes för Vinga. Vinden drog sig sydostlig. Stundtals full orkan med regn och hagelbyar samt en förfärlig hög sjö. Brottsjö på brottsjö slog ständigt över fartyget. Till slut fick storseglet bärgas sedan storskotet sprungit av och gaffeln gått från masten. Pumpen undersöktes en gång i timman men fartyget var hela tiden tätt. På grund av den svåra regntjockan och den oerhört höga sjön kunde land ej siktas. Första fyr som kom i sikte var Trindelens fyrskepp. Därifrån sattes kurs på Vinga. Men eftersom inga segel kunde fås upp fick fartyget gå enbart för motorn och kunde Vinga inte angöras utan man fick ånyo hålla undan med Hamneskär som närmaste mål. Sjön var som ett enda brott! Inkom till Marstrand kl 10 fm den 16 november. Vinden blåste 35 meter/sekund. Gick sedan till Göteborg samma dag.

Lördagen den 17 november. Full orkan.



Passfoto av Hilmer Wallin till sjöfartsboken 1918. Ur Edmond Bäcks samling.



Blenda vid Malmöns pålbrygga 1919 som ren seglare. Notera fartygets vackra linjer innan motorn tyngde ner aktern. Bild från Edmond Bäck.



Även Olof Bäck finns på passfoto till sjöfartsboken 1918. Ur Edmond Bäcks samling.

Söndagen den 18 november. Full orkan. Vinden sydvästlig.

Måndagen den 19 november. Vinden sydlig. Överdragen luft.

Tisdagen den 20 november. Full storm. Vind ostnordostlig. På kvällen snöyra blandat med regn.

Onsdagen den 21 november. Nordostlig vind. Avgår till Uddevalla.

Torsdagen den 22 november. Helt stilla."

Epilog

Denna resa var säkert en hård pärs med tanke på att fartyget vid denna tid inte var försett med styrhytt utan

endast hade rorkult. Styrhytt fick man först 1931, då masterna kortades. Man var dessförinnan helt enkelt tvungen att surra sig vid rorkulten med hjälp av diverse taljor.

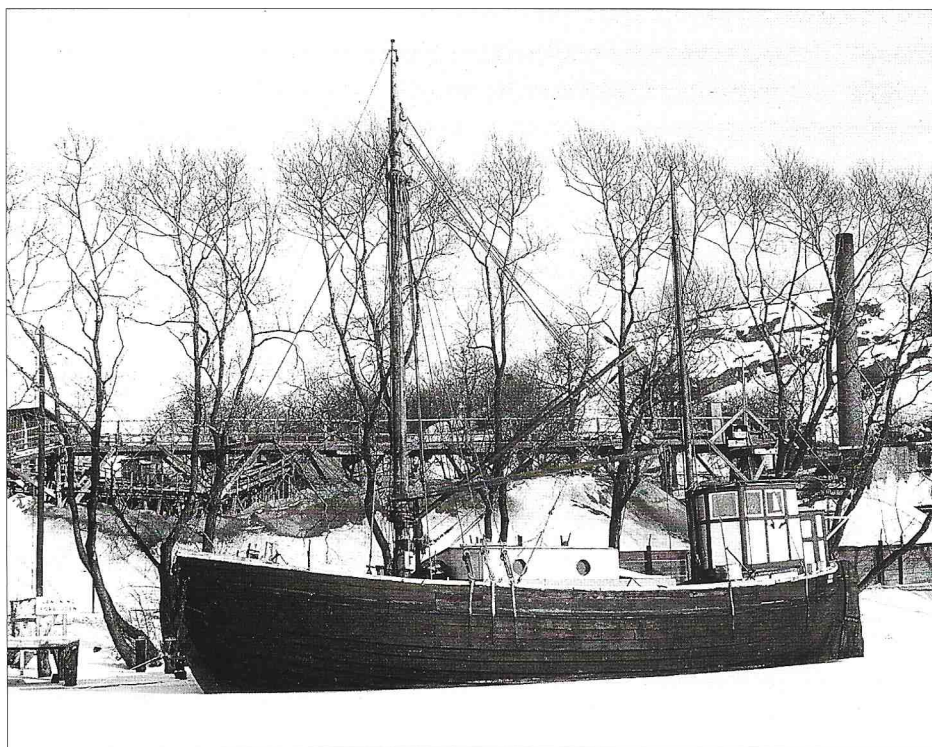
Vid samtal med min far på 1970-talet berättade han att en 17-fots eka som var surrad på däck flög all världens väg. Man var tvungen att köpa en ny eka. Under min tid i Skandinaviska Banken i Gamlestaden i Göteborg kom jag långt senare i samspråk med en bohusläning vid namn Henry Carlsson och nämnde ovanstående episod, och att 17-fots-ekan köptes av en båtbyggare i Rånäs på Orust.

– Det stämmer, svarade Henry Carlsson. Det var min far Carl Olsson som byggde den och min far och jag rodde upp den till Malmön. Som betalning för ekan fick vi hela 75 kronor och vi vandrade sedan landvägen hem till Orust.

Världen är allt bra liten ändå!

Blendas fortsatta öden

Fartyget hörde hemma på Malmön fram till i januari 1945 då det såldes till Hamburgsund. Där hörde hon sedan hemma fram till maj 1960 då hon kom till Malmö. Redan i januari 1961 meddelades att fartyget inte längre använ-



Blenda som lustfartyg i Stockholm på 1960-talet. Bilden ur Örjan Kronvalls samling/ Klubb Maritim – Göteborg.

des till sjöfart och att det var upplagt vid Öregrundsvärdet i Öregrund. Sedan följde en karusell av affärer bland privatpersoner som ägde henne som lustfartyg. I oktober 1969 flöt fartyget

men i mars 1970 hade det sjunkit vid Nockebybron i Bromma. Senare under våren hade vraket förts bort. ☸

Utdelning av Emmerymedaljen

Jag läste i den utmärkta tidningen Läns-pumpen Gunnar Heikenbergs artikel om duktiga finländare. Gunnar nämnde i förbigående om en finsk sjöman Erki som på ett utmärkt sätt kämpat i samband med en explosion ombord på en brasiliansk offshore plattform 1988. Jag ägde inte **Safe Jasminia** då, men köpte tillbaka henne från ett brasilianskt bolag

några år därefter. Inte förrän jag läste artikeln i Läns-pumpen 2014:2 blev jag varse Gunnars enastående insats vid detta tillfälle.

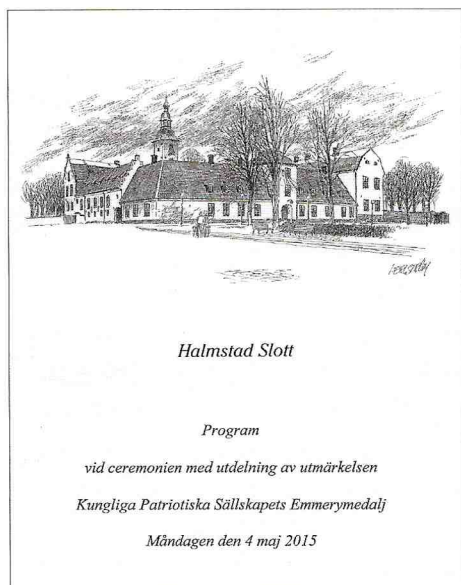
Således rekommenderade jag Gunnar Heikenberg, min förste "Offshore Captain" till Emmerymedaljen, vilket Gunnar nu fått motta mer än ett kvarts sekel senare.

Kanske är det intressant för Läns-pumpens läsare att uppmärksamma detta.

J. Christer Ericsson

Läns-pumpens redaktion hade hört att Gunnar tilldelats Emmerymedaljen, men visste inte att det var J. Christer Ericsson som hade rekommenderat honom. Läns-pumpen gratulerar också Gunnar till utmärkelsen.

Redaktionen



Landshövding Lena Sommerstad vid överlämnandet av Emmerymedaljen till Gunnar Heikenberg.





På vägen mot Vinga mötte vi ett svenskt flaggat handelsfartyg, **Fox Sunrise** av Göteborg byggd 2005 i norska Vestnes.

Årsmötesresa med antikrunda

Krister Bång

Att resa på årsmöte låter ju inte som det mest upphetsande man kan göra. Vad är det värsta som kan hända? Att bli vald till justeringsman?

Uppriktigt sagt är det väl inte i första hand förhandlingarna som man tänker på, utan på den sociala samvaron och för att komplettera det personliga nätverket.

I år var det ett svårt val eftersom Klubb Maritim och Norsk Skipsfartshistorisk Selskap (NSS) hade valt samma datum för sina årsmöten, Klubb Maritim i Karlskrona och NSS i Kristiansund, båda med mycket tilltalande program. Jag valde till sist NSS eftersom jag passerat Kristiansund vid ett par tillfällen och tyckt att jag gärna ville bekanta mig med staden närmare. Det hade alltså inget att göra med att Karlskrona ibland kallas för Pinan.

Som vanligt vidtog nu i mitt fall en grundlig genomgång av färdrutten och det blev så här:

Söndag 24 maj

Beställde i god tid resa med Stena Line till Frederikshavn med avgång vid behagliga 09.15. Jag blev lite bekymrad då jag tre veckor före avfärd fick ett viktigt meddelande från Stena. Ändrad avgångstid! Till vadå? Jo, till 09.10. Mycket väsen för ingenting.

För att vara söndagsmorgon var det ganska mycket fartygstrafik. På väg till Vinga mötte vi hela fyra fartyg, varav ett svenskt! Inte illa i dessa dagar.

Inspekterade Jacobs skrottningsanläggning i Frederikshavn, men där var man mellan två jobb. **Runafjord** var redan försvunnen och **Sheik Senior** hade inte kommit ännu.

I Skagen var det mycket fiskebåtar som vanligt. Många med svensk anknytning. **Västfjord** från Fotö lossade skrapfisk och **Clipperton** från Donsö låg på törn. Dessutom väntade även

Carmona från Dyrön och **Themis** från Skagen (Rörö) på sin tur. Dessa båtar är trots allt bara "livbåtar" om man jämför dem med de stora norska och skotska båtarna. Där har man inte sparat på krutet.

Resan fortsatte till Hirtshals för vidare färd med **Fjord Cat** över till Kristiansand. Jag hade hunnit bli rejält hungrig så buffén smakade ju förträffligt. Jag hann med två omgångar innan färjan ens hade lämnat kaj.

Att åka katamaran på Skagerack kan vara en ganska stötande upplevelse. Ute blåste kuling och kapten drog iväg farkosten i 35 knop. Den for som ett äggskal på vågorna. Folk satt som jul-tomtar med något långt vitt nedanför hakan. Detta var dock inte skägg utan spypåsar. Även stora starka karlar verkade plötsligt lite mer vanliga. Jag klarade mig dock, men var lite irriterad



Fiskebåten på land, S.158 **Saron** är svenskägd och var även svensk en gång som **Rimfors** av Åstol. Hon flankeras av de norska jättarna **Manon** (till vänster) och **Kvannøy** (till höger).

över att jag inte kunde hämta kaffe på maten. Det vågade jag inte.

Kom lyckligt fram och tog in på hotell. Dagens etapp 16 mil.

Måndag 25 maj

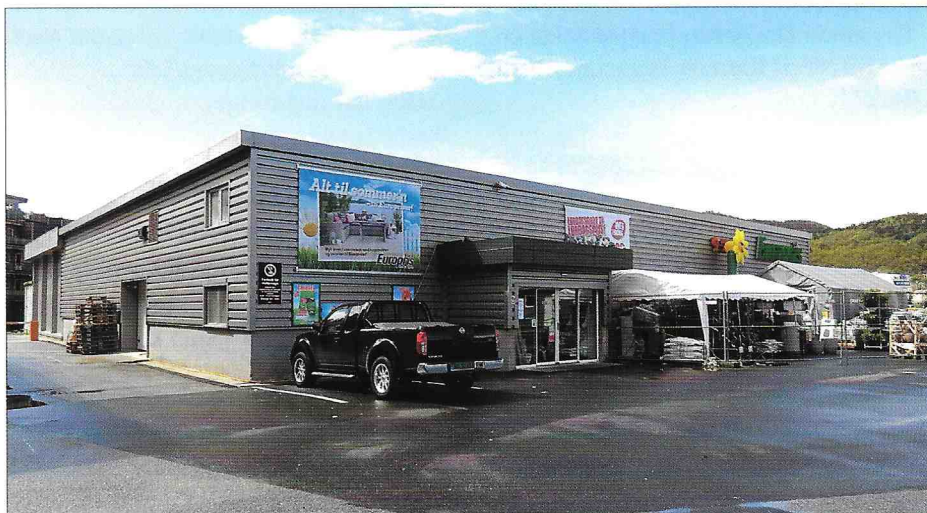
Blev lite förvånad denna annandag pingst. I Norge var det fortfarande helgdag.

Jag tog den lilla kustvägen mot Søgne. I det ännu mindre samhället Langenes fick jag napp. Hittade fyra fiskebåtar varav två hade varit svenska, **Hellevig** som **Ekenäs** av Bua och lilla **Neptun** som haft en rad svenska namn såsom **Carina**, **Vienna**, **Mode**, **Vingarö** och **Svartskär**.

Fortsatte till Mandal där det pågår en enorm utbyggnad. Nya centra växer upp. Det gamla varvsområdet har blivit bostäder liksom på så många andra



Den lilla fiskehamnen i Langenes med **Hellevig** (ex **Ekenäs**) i fronten och till höger **Neptun** (ex **Svartskär**).



På denna plats i Flekkefjord låg tidigare Flekkefjord Slipp. Nu ligger det ett lågprisvaruhus här. Tiderna förändras.

platser.

Att resa i Norge är betagande. Höga berg, djupa dalar. Smala men bra vägar. För oss plattlänningar är det överväldigande. Medelfarten är låg. Ofta får man inte köra mer än 60 km/tim och även om man finge skulle man inte kunna. Solen värmdde skönt när jag dök in i en av många tunnlar. Denna råkade vara fem km lång och när jag kom ut ur den ösregnade det.

Passade på att besöka Flekkefjord. Jag minns när Lennart Bornmalm och jag var där år 2000 för att titta på de nya fiskefartygen **Tor-Ön** och **Torland**. Vi blev mycket väl mottagna och fick genast en man med båt till vårt förfogande för att vi skulle kunna ta bilder av fartygen. På eftermiddagen tog chefen vid varvet, tillika borgmästare i byn, emot oss för en audiens. År 2008 gick företaget över styr och på dess plats har det nu etable-

rats Europris, ett lågprisvaruhus. Man kanske fick marken billigt?

Stannade till för lunch i det lilla samhället Moi. Norrmännen älskar att äta buffé och det var det enda som stod till buds. 250 norska kronor försvann och vad fick man då? Jo, köttbullar, prinskorvar, pepparrotskött, fläskkarré, fisk och thaimat. Allt ordentligt genomkockt liksom grönsakerna. Ville man ha ett glas mjölk till maten kostade det 25 kronor extra. Det fanns säkert 10 olika efterrätter också. Brylépudding, olika sorters jello och diverse såser av bär såsom hallon och körsbär. Som diabetiker kan man ju inte frossa i sådant. Men man blev ändå mätt.

For ner till Egersund. Där låg flera



Det gamla fiskefartyget *Håflu* av Haugesund kom in till Egersund. I bakgrunden skymtar den betydligt större *Gunnar Langva*.

gigantiska fiskefartyg hemma. Det gemensamma för alla dessa jättar är att man aldrig ser dem ute. Men de fyller ut kajplatserna. Jag hade dock turen att få se en gammal goding, **Håflu** av Haugesund, komma in nedtyngd av fisk. Denna pjäs byggdes redan 1964 och borde väl vara borta för länge sedan.

Tog kustvägen till Stavanger och stannade till i Sirevåg. Och där träffade jag Fredrikson, inte gubben, men båten med detta namn. I Norge döper man ofta sina fiskebåtar till sådana namn. Jag vet att det finns både Magnuson, Magnuson och Børgeson.

Kom fram till Stavanger i behaglig tid och besökte mitt stamlokus NB Sørensen. Jo, jag har faktiskt varit där en gång tidigare. Nu blev det en hamburgare.

Dagens etapp 30 mil.

Tisdag 26 maj

Checkade ut från mitt lyxiga hotell vid 10-svepet. Visst kan det vara onödigt med lyx men ibland kan det också vara en njutning. Min far sade alltid till min hårt provade moder: "Det är så dyrt att jag måste göra det ensam".

Dagens kryssningsfartyg hette **Astor**. Hon ägs av tyska intressenter och kom i fart 1987. Kan ta med sig 650 passagerare och tillhör numera en av de mindre oceangående kryssarna. Annars låg också många supplyfartyg inne. Den marknaden har ingen vind i seglen just nu.

Drog iväg norrut. Åkte under Byfjords-tunneln som är hela 223 meter djup och den var ett tag den djupaste tunneln i Europa.

Passerade Haugesund och skänkte en tanke till Alf på Karmøy. Hade inte tid att hälsa på honom idag.

Tog vägen till Buavågen där färjan till Bømlo går. Trots att vägen inte är mer än 20 kilometer lång tog det över en halvtimme att köra den.

I det vackra vädret tog färjan **Utstein** med mig ut till ytterskärgården. Jag har så många gånger skrivit Bømlo i mina rapporter om fiskefartyg att jag nu måste besöka platsen. Och visst var det ett smycke! Inne i viken av Langevåg låg **Lønningen I**, sedan längre befriad från tjänstgöring. Hon byggdes 1967 i Lödöse som **Vingborg** av Donsö.

Vägarna på Bømlo tillhör inte de mest prioriterade i Norge även om man nu börjat rusta upp dem.

For upp till Rubbestadsneset. Där producerade länge Wichmann Motorfabrikk AS motorer men fabriken lades ner 1978. Numera huserar Wärtsilä i lokalerna och är ortens största arbetsplats. Det är alltid trevligt att få en egen bild av en ort som man så ofta har läst om.

En annan sådan ort är Mosterhamn, också den på Bømlo. Här har många ex-svenska fiskefartyg haft sin hemvist. Nu låg där en liten bogserbåt vid namn **Axel**, som inköptes från Sverige 1996.

Hon var ursprungligen räddningsbåt i Bremerhaven som **Consul John**, byggd där 1946. Kom till Sverige 1952, byggdes om till bogserbåt för tjänstgöring på Norrlandskusten och fick först namnet **Åbord** innan hon 1954 fick namnet **Axel**. Hon kom till Sandinge i Lysekil 1987 och såldes till Skjærhalden i Norge 1996. Hon var registrerad som båt i Sverige (SFB-9068).

For över några broar, blev 200 kronor fattigare, och vips var jag på Stord. Där fanns länge ett stort varv. Idag bygger Oma Slipp katamaraner och där har bland andra **Kostervind** och **Kostervåg** byggts.

Såg en liten vägvisare till Dålfjorden och då klack det till hos redaktören. Det var

där fiskebåten **Vikingen** en gång byggdes om. Så det blev att vända och åka dit. Där, insprängt mellan bergväggarna, låg ett litet varv med många gamla båtar. En av dem var **Stavenes** byggd redan 1904 i Bergen. Hon var bara ett skal, men på varvet intygade man att den gamla ångaren snart skulle vara igång igen. En "ny" ångmaskin skulle komma om någon månad.

Dagens slutstation var Fitjar. Här fanns också ett varv som skulle besökas. Ringde till hustrun och meddelade att jag kommit till Fitjar, men hon ändrade mig och sade att det var Stord.

Dagens etapp 28 mil.

Onsdag 27 maj

Fjordhotellet hade nog inte en av sina mer lysande dagar. Det var bara jag och ytterligare en gäst som bodde där.



Ute på Bømlo låg **Lønningen I** byggd 1967 som **Vingaborg** av **Donsö**.



I **Bekkarvik** på **Austevoll** låg den holländska lustjakten **Grace** av **Rotterdam** byggd 2004.

Kom iväg i tid för att hinna med färjan ut till **Austevoll**. Detta är en kommun av många små öar där fisket alltid har varit en livsnerv. De mest kända orterna är väl **Bekkarvik** och **Torangsvåg**. Här hör många av Norges största trålare hemma.

Bekkarvik visade sig vara en vacker liten håla. Här låg den fina holländska lustjakten **Grace** som liknade en mindre kopia av kryssningsfartyget **Stella Polaris**. Jag fortsatte ännu längre ut i havsbandet och kom till **Salthella**. Här var det byggnadsrush. Man höll på att valla in havet för att bygga en ny fiskehamn, ett projekt på ett par hundra miljoner. Det stora norska företaget **Hordafor** har en anläggning där. Detta bolag tar hand om avfall från livsmedelsindustrin som man omvandlar till mat för alla glada laxar som odlas i Norge.

Såg en avtagsväg ner till **Kolbeinsvik**

och tyckte mig ha sett det namnet någon gång. Om man skall leta båtar i Norge får man inte vara lat. Man måste dessutom ha tålamod och envishet.

Vägen ner till **Kolbeinsvik** var smal, krokig och lång, men när man väl kom fram fanns det en stor varvsplan och där reparerades trålaren **Harvest**.

Ett annat sådant ställe var **Storebø**. Jag tyckte mig ha skymtat en trålare och for iväg på känn. Var nära att ge upp flera gånger innan jag plötsligt stod öga mot öga med trålaren. Det visade sig vara den 57 meter långa och 1 500 brutto stora **Talbor**.

Det stora stället i **Austevoll** är **Torangsvåg**. Vid mitt besök låg fem stora trålare inne.

För att inte bli fast ute i arkipelagen fick jag skynda mig till färjan. Den gick



Vid **Hordafors** anläggning i **Salthella** gömde sig nyinköpta **Hordafor V** (ex **Crystalwater**).

bara var 90:e minut och att vänta så länge bar mig emot. Vid ankomsten till fastlandet var det bilkö ända in till Bergen. Det tog mig nästan en och en halv timma för att ta sig in. Och då hade man ändå betalat trängselskatt.

Jag hade tänkt äta en bättre middag ombord på **Trollfjord** som skulle föra mig till Molde med avgångstid från Bergen 22.30. Det var bara det att bilen skulle köras ombord med början 19.30. Och här blev det kortslutning. Klockan hann bli 21 innan man fick ombord alla de 20 bilar som skulle med. Det blev en mycket sen middag i à la carte-matsalen. Allt annat var stängt.

Dagens etapp 15 mil.



Det spektakulära hotellet Seilet i Molde där jag tillbringade natten.



Hurtigrutens **Trollfjord** lämnar Molde med snöklädda berg i bakgrunden.

Torsdag 28 maj

Vaknade just före klockan sju. Då låg vi redan inne på Måløy. Detta är också en fiskemetropol och man kunde i morgonrodnaden bese en hel del fartyg.

Fartyget fortsatte sedan utöver Stadthavet, som den här gången höll sig lugnt, förbi Fosnavåg och den kända fågelön Runde för att vid middagstid anlända till jugendstaden Ålesund. Här blev det rast vila i tre timmar innan färden fortsatte till Molde där jag mönsttrade av och tog in på det pampiga hotell Seilet med utsikt över fjorden och 18 bergstoppar, samtliga snöbeklädda.

Dagens bilresa var noll mil.

Fredag 29 maj

Dagen började med ett besök hos fotograf Birkeland som fotograferat alla fartygsleveranser vid Bolsønes Verft. Han hade plockat fram negativ av fiskefartyget **Fanø** som levererades 1968 och som

vi skall ha till en kommande artikel.

Från Molde är det inte så långt till Kristiansund. Mellan städerna går den berömda Atlanterhavsvägen längst ut i kustbandet. Hade hört och läst mycket

om den, men för mig blev det en besvikelser. Den var inte alls så fantastisk som jag hade föreställt mig.

I Kristiansund skulle NSS årsmöte äga rum och jag tog in på årsmöteshotellet redan vid 12-tiden och genast träffade jag på deltagare. Bertil Söderberg med dottern Helen hade redan anlänt och tog med mig på en vandring genom byn.

Klockan fem samlades alla vid NSS Nordmøres lokal vid kajen i hamnen. Trots att man i avdelningen bara är runt 180 medlemmar hade man alltså en egen lokal med samlingsrum, kök och bibliotek. Allt mycket välordnat och exemplariskt uppbyggt. Där har Klubb Maritim mycket att lära!

Så vidtog den sociala delen med mycket prat och skratt. Den dynamiske ordföranden Jørgen Strand såg till att alla trivdes. Det kan vara svårt att uppfatta alla ord på norska, men jag tror ändå att man fick många nya vänner. Man bjöd på bacalao, en sorts fiskgryta som man var mycket stolt över och som hade ett specialrecept med skivad



NSS Nordmøres dynamiske ordförande Jørgen Strand.



Norges rikaste man, Nicolay Hindrich Knudtzon, hade en hänförande utsikt från sitt sommarresidens.

potatis, klippfisk och en god tomatsås. Mycket uppskattat.

Framåt 22-tiden var det dags att gå hem och vila öronen lite för att orka med även nästa dag.

Dagens etapp 10 mil.

Lördag 30 maj

En heldag i Kristiansund. Vi fick lära känna Norges rikaste man, Nicolay Hindrich Knudtzon (1816–1895), som var fiskexportör med mera i staden. Det sades att han var så förmögen att den norska staten lånade pengar av honom. Jag tittade ner i min börs, men såg inga likheter.

Klockan 12 samlades alla nere i hamnen där avdelningen hyrt in Ynglingeföreningens Musikkorps som vi taktfast marscherade efter genom staden. Turen leddes oss till en park där man avtäckte minnesmärket Spaniengravstedet. Bara detta var ju värt inträdesbiljetten.

På eftermiddagen fick vi reda på allt som hör klippfisk till med besök på Klippfiskmuseet. Ingen av medlemmarna behövde gå därifrån ovetande om klippfiskens betydelse för Kristiansund eller hur den bereddes. Man blir

ständig rikare på upplevelser.

Dagen avslutades med en verklig festmiddag med vin och avec. Det var en stor ära för mig att få hålla tacktalet för maten.

Bilen stod stilla.

Söndag 31 maj

Så var det dags för det formella årsmötet. Allt var noga förberett och hela mötet gick som ett lavemang och avverkades på under timman. Mission completed.

Dagen var regnig och kall. Bara +6,5 grader. Inte mycket väder för båtspaning så jag drog direkt mot Trondheim, 20 mil och fyra timmar bort. Kom fram vid 16-tiden.

Tog det lugnt på hotellet och kurerade mina öron från alltför mycket norska.

Dagens etapp 20 mil.

Måndag 1 juni

Så lämnade jag det livfulla Norge bakom mig. Landet där det ligger ett fartyg i snart sagt varje vik. Tog vägen över fjäl- len mot Storlien där resans bottenpunkt nåddes med hållregn och med en temperatur på bara +4 grader. Man varnade

dessutom för drivande snö över vägen, även om just den skylten satt kvar sedan i vintras. Antikrundan hade inletts.

Via en snabbkopp i Åre var det dags att åka till Kallsjön. I det lilla samhället Bonäshamn hittade jag **Drottning Sophia** stående på land, ännu inte sjösatt. Och det kan man ju förstå. Fartyget är döpt efter kung Oscar II:s hustru och båten byggdes 1904 i Sundsvall som bogserare och fraktades till Kallsjön där hon var verksam till 1970. Sedan fraktades hon därifrån men kom tillbaka 1990 och vårdas nu ömt. Hon är ombyggd till passagerarbåt.

Nästa stopp blev Arvesund, ångaren **Östersunds** hemvist. Hon är en riktig pärla. Även **Thomee** låg i Arvesund, men hon var i sämre skick. Man hade tagit bort hela överbyggnaden akterut. Troligen är man på väg mot pannbyte. Hon skulle upp på slip. Det lär dröja åtskillig tid innan hon är i gång igen.

Talade med en man i Arvesund som föreslog att jag skulle åka till Hackås, för där skulle det finnas en liten välhållen ångbåt, en båt som en gång varit varpbåt. Men båten var inte lätt att hitta. Vid ångbåtsbryggan fanns hon inte, och jag



Arvesund är ångbåtscentrum i Storsjön. Bakom Östersund skimtar ångaren Thomée.

frågade en lokalbo var man kunna finna denna ångslup.

"Vad är en ångslup", blev motfrågan. I dessa trakter har man andra intressen.

Hittade dock en annan man som visade och förklarade "Kör grusvägen bort. Passera den stora vägen och ta andra uppfarten till vänster. Där står hon på gårdsplanen".

Jag gjorde förstås som han hade sagt och kom till en familj som dessvärre inte var hemma. Jag kunde dock titta på den lilla båten. Vad den hette? **Elme V** (med reservation för stavningen) vilket är jämtländska och betyder elda med ved.

Dagen avslutades i Östersund efter det att jag hade åkt 39 mil.

Tisdag den 2 juni

Kors i taket. Solen skiner.

Äntligen sommar kan det tyckas. Drog direkt iväg ner mot Sundsvall och stannade till i Stafre. Där låg den lilla passagerarångaren **Alma**, även hon passande för antikrundan. Hon byggdes redan 1873 som timmerbogsereare för tjänstgöring på Revsundssjön i Stafre.

Där blev hon kvar ända till 1966 då hon såldes som nöjesbåt till Stockholm. Hon hörde även hemma i Göteborg innan hon 1985 återbördades till hemorten i mycket dåligt skick. Efter en genomgripande renovering tjänstgör det nu till passagerarbåt ombyggda fartyget till turistturer på sjön. Fast trafiken för

säsongen hade inte kommit igång ännu.

Sedan bar det av norrut genom de oändliga skogarna. 'In the middle of nowhere' kom jag till den lilla byn Kälarne, som väl mest förknippas med skidåkaren Alfred Dahlqvist som vann Svenska Dagbladets bragdmedalj 1941. Få minns väl honom idag? Fler kommer



Den lilla ångaren **Elme V** (=eldad med ved) på gårdsplanen i Hackås.

kanske ihåg Henry Kälarne som ju var Gunder Häggs och Arne Anderssons like.

Så kom jag till Ragunda kommun. Huvudort är tätorten Hammarstrand, känd för att ha Sveriges längsta rodelbana.

I kommunen finns också Döda fallet. I Indalsälven fanns den beryktade Storforsen som slog sönder allt timmer som skulle till kusten. Köpmannen Magnus Huss fick i uppdrag att bygga en flottningsled förbi forsen. Han började bygga leden men missbedömde fullständigt naturens krafter. Den sandås, som Huss byggt rännan genom, brast den 6 juni 1796 och den 2,5 mil långa Ragundasjön tömdes på sina 300 miljoner kubikmeter vatten på endast fyra timmar. Det var den största naturkatastrof som Sverige haft. Vattnet svepte med sig gårdar och odlingsmark nedanför Storforsen och älven fick en ny fåra. Storforsen tystnade för alltid och är idag ett stort naturreservat, Döda fallet. Magnus Huss kallades efter detta för Vildhussen. Han avled året efter, 1797, i något som sägs vara sabotage.

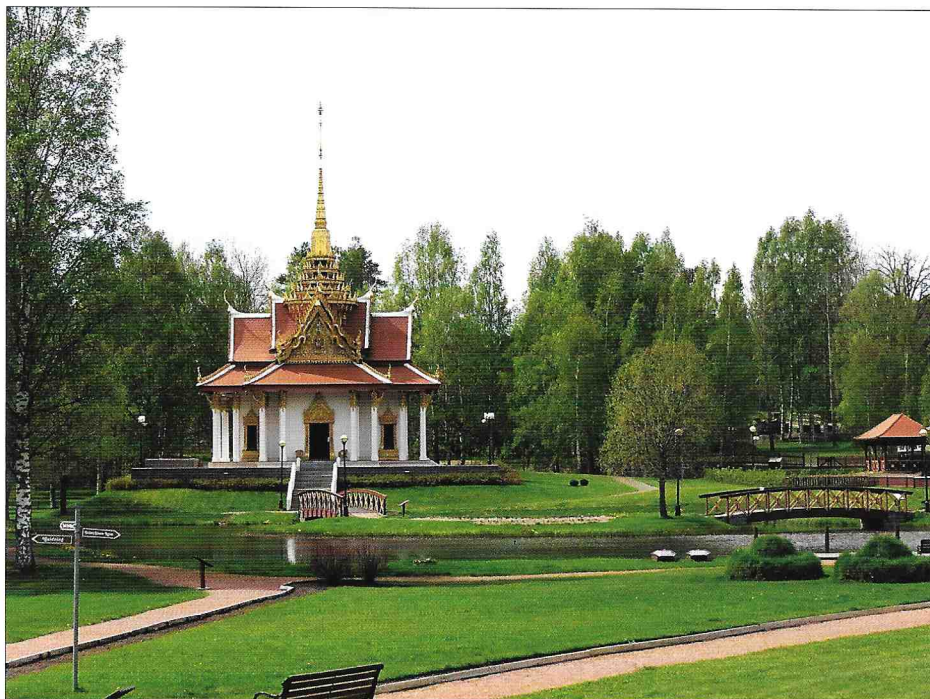
Detta minnesmärke besökte jag givetvis och på värdshuset intill intog jag en vildhusstrut en tunnbrödsörgås med fyllning och med älgkött.

I samma kommun ligger också den thailändska paviljongen, ett minnesmärke efter kung Chulalongkorn som 1897 besökte Sverige och Ragunda. I den lilla byn Utanede invigdes 1999 en paviljong med tinnar och torn till minne av besöket. Dit for jag naturligtvis också. Allt sköts mönstergillt. Förutom huset finns det en fin trädgård där gräset verkar vara klippt med nagelsax.

Efter dessa utflykter i Sveriges intressanta historia fortsatte jag till Sollefteå. Där hade jag inte varit sedan 1965 så det var på tiden kan man tycka.

Sökte leta reda på bogserbåten **Dynäs** som enligt förkljudande skulle ligga på Svanö. Det gjorde hon dock inte. Talade med postmästaren som antydde att hon kunde ligga på Sandö i stället. Vägen dit var dock blockerad av bärgningsfordon så jag fick ge upp.

Fort i stället till Gustafsviks docka där det fordom var stor aktivitet. Då dockades många stora linjefartyg där. Den tiden är dock förbi sedan länge och varvet för en tynande tillvaro. I dockan låg nu Vägverkets färja **Sanna** samt den gamla fiskebåten **Clyfton**. Denna farkost såg jag senast den 20 maj 2001 då hon stod på land i Mjällom, så det var intressant att få veta var hon hade blivit



Den thailändska paviljongen i de djupa jämtlandsskogarna vid Utanede.

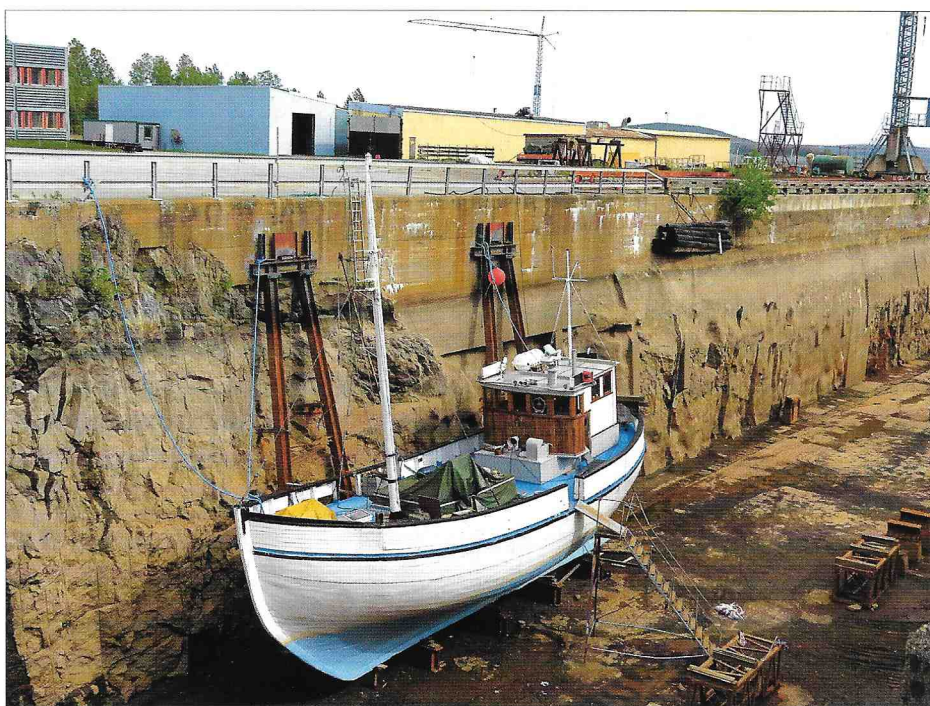
av. Byggd redan 1916 vid Gullbrandsens varv i Göteborg.

Antikrundan fortsatte i Ulvvik strax utanför Ålandsbro. Där hade jag för länge sedan hittat ett par bogserbåtar stående på land vid det gamla nedlagda träsliperiet. Den ena heter **Axel Fredrik** efter Härnösands store redare A.F. Andersson och den andra **Sven-Oskar**, kanske mera känd som **Bergön**. Ingen av dem kommer någonsin att användas till sjöfart igen.

Resan fortsatte till Härnösand där passagerarfartyget **Ådalen III** låg. Det

är roligt så länge som det kan få finnas kvar passagerarfartyg för lustturer i dessa nejder.

Dagen var inte slut härmed. För ut till Alnön där jag i Ankarsvik hittade veteranbogseraren **Primus**. Hon är under renovering och jag hoppas verkligen att gubbarna bakom projektet skall gå iland med uppdraget. **Primus** passar också in i antikrundan. Hon byggdes redan 1874 och har sedan dess gått på Norrlandskusten. Hon ägs av Medelpads Sjöhistoriska Förening men har inte varit igång sedan 2004. Tre år tidigare,



Det forna fiskefartyget Clyfton ser litet ut i Gustafsviks stora docka.



I Ankarsvik ute på Alnön håller **Primus** på att restaureras. Det blir inte **Primus** motor utan **Primus** ånga.

då Klubb Maritim hade sitt årsmöte i Sundsvall, användes hon för transport ut till pappersbruket i Ortviken och då fick jag resa med denna veteran.

Tog in på hotell Södra Berget i Sundsvall med en bedårande utsikt över Sundsvall. Intog en bättre middag i restaurangen. Kan man ha det bättre?

Dagens etapp 46 mil.

Onsdag 3 juni

Även idag sken solen men allvarliga moln syntes i fjärran. Dagens prio ett var de gamla bogserbåtarna **Dellen** och **Fortuna** i Movikens hamn vid Norrdellen. Att bara ta sig dit är ju en vetenskap. Grusvägar finns inte längre på många håll i Sverige men mellan Bergsjö och Strömbacka finns en sådan. Dålig dessutom.

Medan jag närmade mig blev himlen



Bogserångaren **Fortuna** i Movikens hamn. Notera de dystra framtidsutsikterna för vädret.



Vägverkets nybyggda färja **Brahehus** är den nya fången på Vättern.

alltmer granitgrå. Solen sken ännu när jag kom fram och jag hann ta mina bilder, men strax därpå brakade regnet löst.

Fortuna är Sveriges äldsta ångbåt i drift och byggdes i England 1857. Numera vårdas hon ömt av en förening.

Sedan fortskred dagen på ett för mig ogynnsamt sätt. Så fort jag närmade mig en hamn började det störtregna. Undantaget var Norrsundet dit jag kommit för att se på fiskefartyg. Där var det emellertid inhägnat med närmaste portvakt i Skutskär ett antal mil söderut. Så inte heller detta lyckades.

Satte raka spåret till Stockholm för övernattnings hos min dotter.

Dagens etapp 52 mil.

Torsdag 4 juni

Så var det dags att avsluta resan till

årsmötet och antikrundan med att frakta sig hem i det vackra, men blåsiga vädret. Som vanligt stannade jag till i Gränna för att köpa en sik och en "taliban" (röding). Och medan jag ändå var i denna småländska hamnstad passade jag på att fotografera Trafikverkets nya **Brahehus**, som ju är en modern "Vätterns fånge".

Det blev en lång och varierande resa med underbara vyer på såväl båtar som natur och ett möte med många trevliga, kunniga och spontana människor, inte minst båtologer. Om Du får chansen, åk gärna till ett årsmöte. Du kommer inte att glömma det om Du ger Dig chansen.

Dagens etapp 48 mil och hela resan blev tillsammans 304 mil. ☸



Linnea fick namnet Anton påmål av någon okänd person. Fotot är taget av Terje Fredh några år innan hon sprängdes i bitar hösten 1967.

Betongmotorfartyget Linnea

John E. Persson

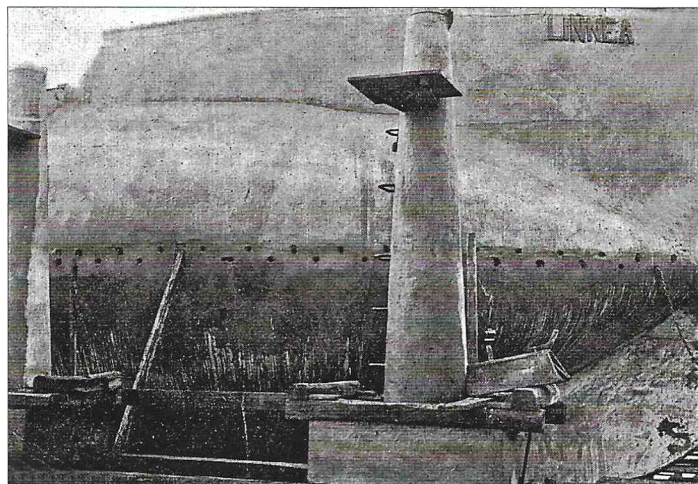
Den som färdades längs gamla riksväg 2 genom Bohuslän kunde, vid Lyckorna söder om Ljungskile där vägen gick nära stranden, ända fram till mitten av 1960-talet se ett märkligt fartygsvrak. Det som såg ut som en misslyckad ubåt som navigerat fel var de sorgliga res-

terna av ett från början storstilat projekt: betongmotorfartyget **Linnea**.

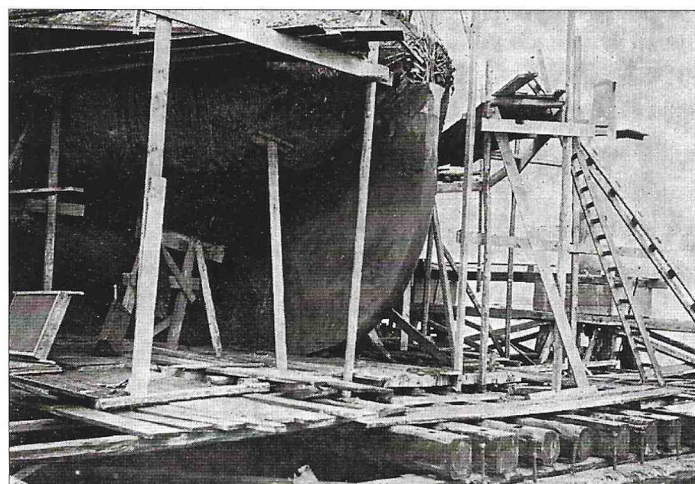
Under första världskriget, från 1914 till början av 1918, hade frakter på kol- och trälast i Nordsjöfart stigit med 500%. Samtidigt hade stora fartygsförluster på grund av krigshandlingar lett till att

priset även på gammalt tonnage stigit nästan tiofalt under samma period. Brist på stålmaterial gjorde att varven i Norden inte kunde hålla jämna steg med redarnas efterfrågan på ersättningstonnage.

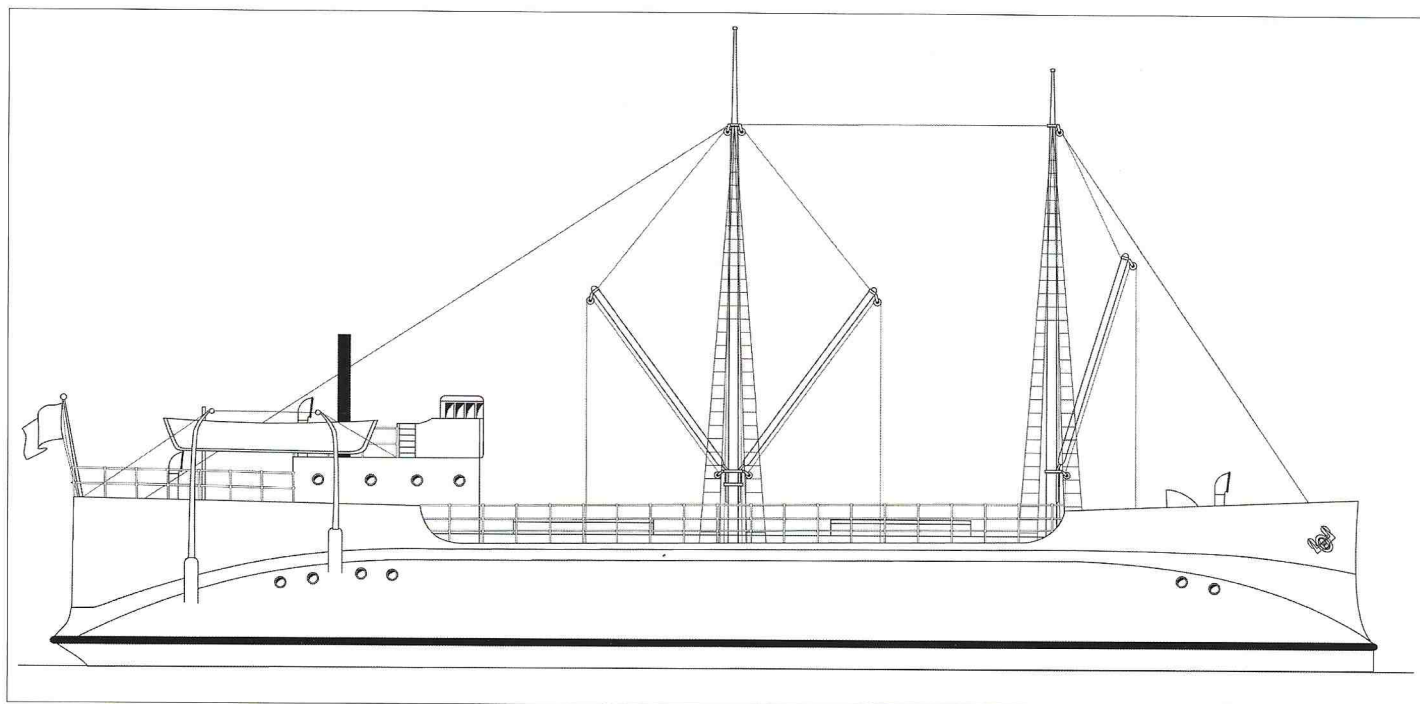
För att kringgå stålbristen etablerades nu flera varv som specialiserade sig på



Nybygget Linnea på den specialkonstruerade bädden färdig att sjösättas.



Stäven var av en kraftig konstruktion. Varvsfotona från Tekniska museet i Malmö, årsbok 1976.



Profiltritning av *Linnea* bearbetad av Peter Schmidt.

fartygsskrov av armerad betong. Tidigast ute var man troligen i Norge med Fougner's Staalbeton A/S i Moss. Därifrån kunde i augusti 1917 ett dieselmotordrivet 300-tonns lastfartyg, döpt till **Namsensfjord** gå på provtur. Förutom fyra systrar till henne, **Anderes**, **Nicanor**, **Silvestre** och **Patent**, hann varvet under 1918 och 1919 leverera två motorfartyg på cirka 1000 ton dw. De senare fick motorer på 160 ihk från J&CG Bolinder i Stockholm och var utrustade med dubbla propellrar. Med skorsten och kommandobrygga akterut såg **Askelad** och **Concrete** närmast ut som svenska kanalångare.

År 1917 etablerades A/S Jernbeton i Greaaaker vid vilket man 8 maj 1918 sjösatte ett motorfartyg av samma typ som **Askelad**. Hon döptes **Fjeldknaus** och fick under 1918 två systrar, **Fjeldtop** och **Tartar**. Med freden och efterföljande usla tider för sjöfartsnäringsringen försvann betongvarven i Norge.

Naturligtvis planerades även betongvarv i Sverige. Fast Ab Svenska Betongverken i Södertälje och Ab Arcus Betongindustrier vid Igelsta station hann aldrig leverera

några fartyg. Mest framgångsrikt var Ab Marinbetong i Nyköping som från början byggde pråmar. Detta företag förde en tynande tillvaro efter kriget, men levererade tre landsvägsfärjor av betong. Den sista, **Resarö**, så sent som 1933.

År 1917 bildades Aktiebolaget Betongvarven i Malmö för att bygga skrov armerade enligt en metod som patenterats av en ingenjör K.W. Ljungdell. Han låg även bakom konstruktionen av ett lastmotorfartyg som beställts av nybildade Rederi Ab Betongett. I detta rederis styrelse ingick flera kända Malmöbor, bland annat sjökaptenen S.M. Stjerna, advokat Oscar Berggren, landsfiskal Carl Scholander och fabrikör Edvard Wallin.

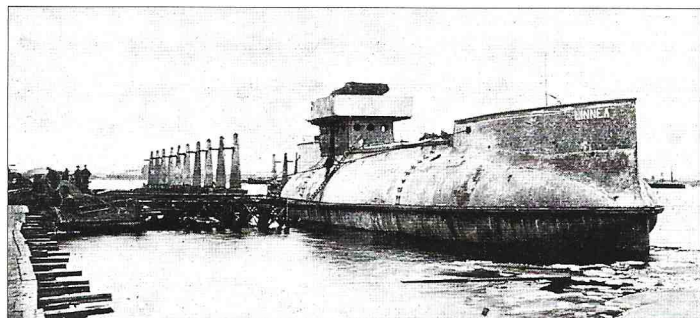
En specialbädd för varvet uppfördes av Skånska Cementgjuteriet efter Ljungdells ritningar. Den var upphängd i stänger förbundna med kolvar i långa hydraulcylindrar. Medan fartyget byggdes hölls kolvarna i sitt övre läge. Vid sjösättning sänktes bädden genom att man successivt tömde cylindrarna tills fartyget flöt. Så snart bädden var klar, började man bygga

ett fartyg som skulle få ett ungefärligt dödviktstonnage på 700 ton.

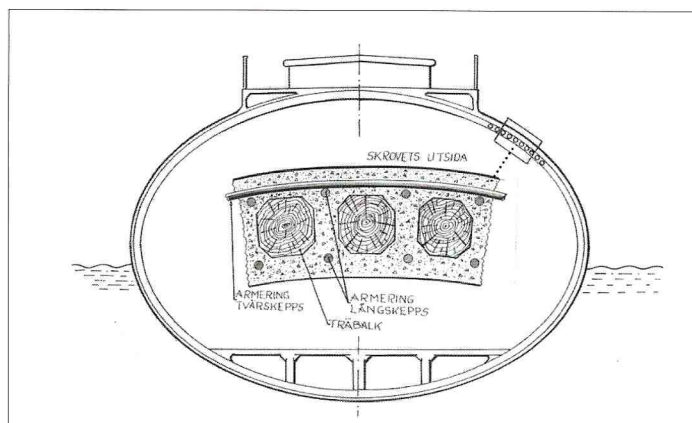
Skrovet utformades som en liggande cylinder med ellipsformad tvärsektion, vilket förväntades öka styrkan hos den relativt tunna "bordläggningen" av betong. För att minska egenvikten, jämfört med tidigare betongfartyg, utformades skrovets sidor som en sandwichkonstruktion med ingjutna träbalkar längskepps. Det var förstärkt längskepps av dubbla 12 mm armeringsjärn med 7 cm mellanrum och tvärskepps av 10 mm armering nära skrovets yttersida med 8 cm mellanrum.

Fartyget fick inte normalt utformade för- och akterstavar. I stället snörptes armeringsjärnen längskepps samman i skrovets båda ändar till en torpedliknande spets. På dessa konformade stavar göts sedan förut en back, i vilken manskapet skulle förläggas, och akterut en poop. På denna stod en överbyggnad med hytter för befälet och en kommandobrygga med styrhytt, som även de var gjutna i armerad betong.

Skrovet fick följande data: total längd 42 m, djupgående 4,0 m och fart på last 8 knop.



Ovan *Linnea* i sitt rätta element. Till höger en tvärskeppsritning av författaren John E. Persson.





Vykort visande Ljungskile med Valåsberget i bakgrunden och **Linnea** som vågbrytare. Foto C.A. Träff, troligen på 1930-talet. Arkiv Uddevalla museum.

Det hade tre lastrum avskilda med vattentäta skott. Längst akterut låg maskinrummet i vilket två råoljemotorer skulle monteras.

Den 19 december 1918 var skrovet klart för sjösättning. På självaste julafton flöt det och döptes till **Linnea**. Enligt varvets beräkningar skulle fartyget vara leveransklart i mars 1919. Snart visade det sig att försenade materialleveranser och en besvärande dålig likviditet hos Aktiebolaget Betongvarven gjorde att man inte kunde hålla kontraktstiden. Nu hade dessutom den lysande högkonjunktur, under vilken projektet startats, övergått i en besvärande baksmälla efter krigsslutet och många svenska redare hade tvingats lägga upp stora delar av sitt tonnage.

I maj uppmanades aktieägarna i rederiet att satsa på en nyteckning för att öka aktiekapitalet med 40%. Det var dock inga som nappade på erbjudandet och därmed kunde inte varvet slutföra fartygsbygget. Det utbjöds till försäljning men inga spekulanter visade intresse för det spektakulära flytetyget. I december 1919 begärdes både varvsbolag och rederi i konkurs. Då hade man ännu inte hunnit montera in motorerna.

Efter en tid bogserades **Linnea** till Ljungskile och lades upp i en vik vid Lyckorna. Hon hade övertagits av Carl A. Eck, som drev Partille Motorfabrik, och som hade

sitt sommarresidens i Ljungskile. **Linneas** främsta uppgift blev att skydda dennes lustjakt och en badbrygga från storm och vågor.

Fartyget blev med tiden ett omtyckt projekt och sedan kommunen övertagit farkosten 1964 skapades en opinion som ville bevara och rusta upp den gamla betongklumpen. Men hösten 1967 sprängdes resterna med 15 kilo dynamit och därmed sattes punkt för en epok i Ljungskiles historiebok.

Linnea är borta

*Linnea – Ekens båt är borta
sen många herrans år
hennes sjöfärder blev korta
och lämna inga spår*

*Linnea som vågbrytare hamna
här på Ljungskiles grunn
och många här den namna
på sidan vit och runn*

*Linnea var ej beständig
hon sakta tyna bort
ty isen gnagde ständigt
man gjorde pinan kort*

*Linnea sköts i sönder
hon försvann ner i det blå*

*dock detta cementens under
i minnet skall bestå*

*Linnea med järnbokstäver
i fören präntad var
dessa delar av dess stäver
på botten nog finns kvar*

*Linnea var ett blickfång
av allra främsta slag
och där var ofta hålligång
till ungdomens behag*

*Linnea – där som barn man klängde
så ofta man kom åt
när som man bort Dig sprängde
man nästa föll i gråt*

*Linnea – namnet finns bevarat
i båtclubbens emblem
så något än är sparat
till dem som ej fick sen'n*

*Linnea – mångens enda minnesbild
utav vår bygd och vik
vilas Du bland tången mild
allt under vågornas musik.*

Ur John Olssons **Linnea** är borta.

Källa: Årsbok 1976 från Malmö museum.



Den gamla scoutstugan från 1947 har nu blivit sjöfartsmuseum och Klubb Maritim – Oxelösund har fått en fin lokal.



Landshövding Lisbeth Hagberg klippte av "trossen" och invigde därmed museet.

Sjöfartsmuseum invigt i Oxelösund

Text och bild Nils Sjökvist

Söndagen den 3 maj invigdes det nya sjöfartsmuseet i Oxelösund av landshövding Elisabeth Hagberg som kapade den tross som ersatte det brukliga invigningsbandet.

Det är Klubb Maritims lokalavdelning i Oxelösund som med stöd av ett EU-bidrag på 800 000 kronor och med hjälp av kommunen och dess fastighetsbolag Kustbostäder ligger bakom det nya museet.

Mycket folk hade kommit och trängdes både ute och inne. Invigningsdagen till ära hade en utomhusscenen byggts upp, där förutom landshövdingen också kommunalrådet Catarina Fredriksson höll ett uppskattande tal. Förutom det befintliga Skärgårdsmuseet

och Femörefortet får kommunen nu sitt tredje museum och det lokala historieintresset är stort.

Blåsorkestern Brassox underhöll med musik ackompanjerad av en 101-årig tändkulemotor typ Västervikare som dunkade i bakgrunden och spred en trevlig doft.

Kustbevakningen hade dagen till ära visning av sitt nya fartyg och även Sjöräddningssällskapet fanns på plats för en uppvisning.

Museet ligger i den gamla scoutstugan, byggd 1947 och numera benämnd Bruna Villan, alldeles nere vid hamnen. Huset härbärgerade på 1950- och 1960-talen en omfattande sjöscoutverksamhet. Artikelförfattaren minns med

glädje den tiden och allt roligt vi hade i scoutstugan och där kårens segelsnipor låg förtöjda nere i viken. Scoutstugan var en viktig samlingsplats för ungdomen i staden på den tiden men tyvärr har scoutverksamheten sakta tynat bort i Oxelösund och huset har i princip stått oanvänt under senare år.

Oxelösundsavdelningen, som funnits i drygt 30 år och har cirka 120 medlemmar, höll från början till i det gamla Läserummet För Sjömän men blev sedan deporterad till en källarlocal i det centrumhus som hyser ICA-affären. Den lokalen har varit trång och olämplig för verksamheten och det mesta av föremålssamlingarna har varit undanstuvade. Översvämmningar från av-



Kommunalrådet Catarina Fredriksson höll ett uppskattat tal vid invigningen inför de många åskådarna på gårdsplanen.



Och så fick besökarna tillträde till museet och titta på vad Oxelösundsavdelningen åstadkommit med sina samlingar.



Det fanns mycket sjöfartshistoria att läsa om i utställningen.



På gårdsplanen dunkade en 101-årig tändkulemotor i takt med musiken från blåsorkestern Brassox.

loppssystem och byggarbeten ovanför lokalen har gått hårt åt en del föremål och det är därför med stor glädje man nu flyttat till en fin lokal lämplig till att både visa föremål från den lokala sjöfartshistorien och som klubblokal för föredrag och möten. Nu får man 200 kvadratmeter i två plan med samlings- och utställningslokal plus kök på det nedre planet och bibliotek, kontor och utställningsutrymme där uppe. Huset ägs av Kustbostäder och föreningen hyr det.

Taket har reparerats och lagts om, köket renoverats och övervåningen, där vi scouter en gång hade våra små patrullrum, har helt byggts om. Förutom alla timmar som medlemmarna har lagt ner på arbete så har Friskolans byggnadselever haft huset som övningsobjekt. Utomhus har en hel del markarbeten gjorts, entrén har handikappanpassats och en separat toalettcontainer har installerats utomhus.

Gamla **Mulle**, som tidigare var placerad nere vid färjeläget har flyttats till en ny plats utanför museet. **Mulle** är, som alla vet, landets första motordrivna lotsbåt, byggd 1905 på Stillsjön i

Bohuslän och utrustad med en tändkulemotor från Lysekil. Mellan 1938 och 1964 användes den av hamnroddarna i hamnen vid fartygsförtöjningar och den har efter en renovering 1992 fått vila sig under ett skyddande tak. Den pryder nu området framför huset tillsammans med en kajsten från hamnen, daterad 1890, där Oscar II skrivit sitt namn.

Av naturliga skäl har renoverings- och byggnadsarbetena varit föreningens fokus för att få huset färdigt i tid. Till invigningen visar man en hel del fartygsmodeller och nautiska föremål och har därtill gjort informationsskärmar som visar den lokala sjöfartshistorien. Trots allt är det lite av ett provisorium. Tanken är att övervåningen, som skall vara museum under sommarhalvåret, i framtiden skall ha montrar där de tre huvudspåren i Oxelösunds sjöfartshistoria ska visas: hamnen och dess utveckling, lotsningsverksamheten med traditioner från 1600-talet och inte minst Grängesbergsbolagets fartygshistoria. Förhoppningsvis ska allt stå klart till nästa sommar.

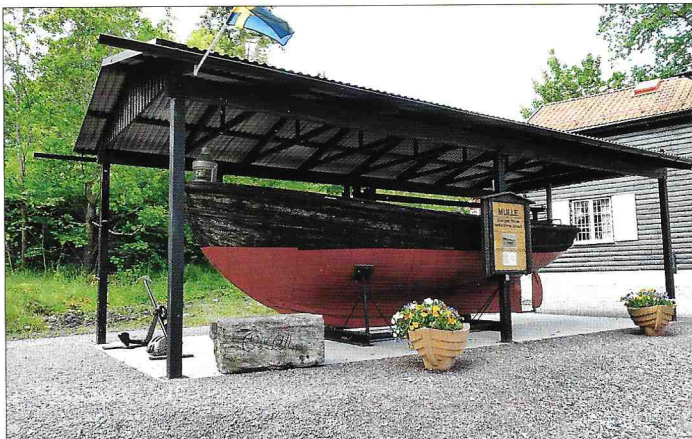
Projektledare för ombyggnaden har varit Hans-Åke Berg. Bland medlemmar

som deltagit i ombyggnaden kan nämnas Björn Zetterberg, Sten Lagercrantz, Per Erik Skiöld och Håkan Beckius.

Sammantaget en uppskattad invigningsdag och förhoppningsvis början på en intressant tid för Klubb Maritim i Oxelösund.

Länspumpen Sjöfartshistorisk Förening gratulerar Klubb Maritim – Oxelösund till ett mycket fint utfört arbete med sjöfartsmuseet och att klubben nu har fått möjlighet att visa medborgarna Oxelösunds sjöfartshistoria. Avdelningen har endast ca 120 medlemmar som nu på ett helt annat vis kan delge sin kunskap om sjöfarten på Oxelösund. Förhoppningsvis kan denna satsning med EU-bidrag och kommunens goda vilja ge ett lyft för medborgare som nu kan forska i samlingarna, som finns tillgängliga i museet. Även ur turistsynpunkt har kommunen fått något mer att visa upp.

Tyvärr så fick en av grundarna, Åke Olofsson, inte vara med på invigningen då han avled tidigare i år.



Landets första motordrivna lotsbåt **Mulle**, byggd redan 1905, pryder området vid sjöfartsmuseet väl skyddad under tak.



Många nautiska föremål fanns att beskåda både i bottenvåningen och på övervåningen.



Funchal, som hon såg ut på 1960-talet, passerar söder om Madeira med Ilhas Desertas i bakgrunden. Vykort från författaren.

Funchal – en gammal dam med stil

Peter Sjögren

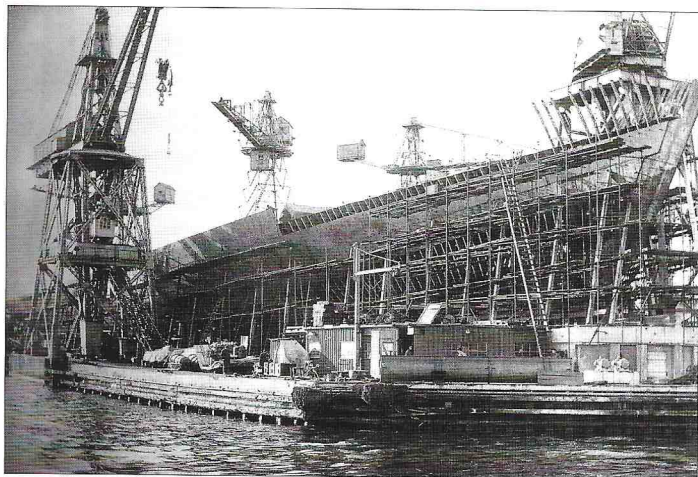
Ivrigt vände jag mig om på spårvagnen över till Hisingen och kände mig som Eric Newbys far i bokklassikern "Den sista seglatsen". Jag ville få syn på kryssningsfartyget **Funchal** där hon låg i Frihamnen efter att till slut ha fått klartecken av Transportstyrelsen vid deras hamnstatskontroll

när **Funchal**, försenad efter sin ombyggnad i Portugal, återkom till första nordiska hamn. Så såg jag den svartgula skorstenen sticka upp. Det var bara **Funchal** som låg inne i Frihamnen. Annat var det när jag nymönstrad letade mig ut till Johnsonlinjens **Orinoco** en kall majdag 1956. Kajerna var

då fullbelagda av linjefartyg. Nu växte det björksly vid kajskoningen.

En något vilsen gråhårig herre som hade Latitude Travels remsa på väskan, förstod jag var också på väg till kryssningsterminalen.

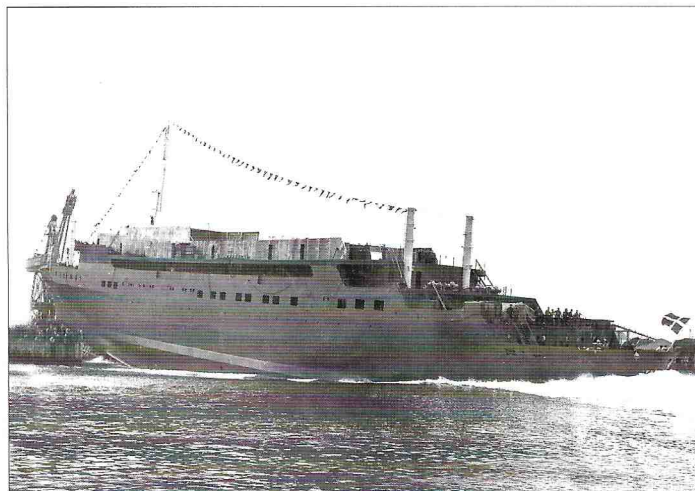
– Följ mig, jag hittar till Frihamnen, sa jag, fast det var 57 år sedan sist.



Bordläggningsskrovet monterar på skrovet 1961.



Förskeppet med Kronborgs slott i bakgrunden.



Sjösättningsdags för **Funchal** och det vackra skrovet glider ner i sitt rätta element.

Funchal hade kommit tillbaka till Göteborg varifrån Skandinavienkryssningarna hade startat redan 1976 i Fritidsresors regi.

Helsingør

Skibsværft og Maskinbyggeri

Längst in i hamnbassängen inklämt mellan slottet Kronborg och ett träbåtsvarv nära stadsbebyggelsen anlades varvet 1882 på mark som hade använts som exercisplats. Trots det inträngda läget utvecklades varvet som ett medelstort reparations- och nybyggnadsvarv och blev känt för sina färje- och passagerarbyggen till främst DFDS men också till Det Bergenske Dampskibsselskab. Denna erfarenhet och det goda renommé varvet skaffat sig, men framför allt det avgörande, lägsta priset, gjorde att man fick ordern på ett kombinerat last- och passagerarfartyg för linjen Lissabon-Madeira-Azorerna till rederiet Empresa

Insulana de Navegação i Lissabon. Andra varv som hade lämnat offert var engelska, franska, italienska och västtyska. Portugisiska varv ansågs inte ha tillräcklig teknisk eller produktionsmässig kompetens. Samarbetet med danskarna gick mycket bra och beställaren var imponerad av varvets tekniska och hantverksmässiga skicklighet. **Funchal** var det största och luxuösaste bygge Helsingørs varv hade åtagit sig och fick också mycket beröm inte bara av rederiet utan runt om i sjöfartskretsar, liksom man hade fått efter norska passagerarfartyget **Venus** som byggdes 1931 för Englandstrafiken.

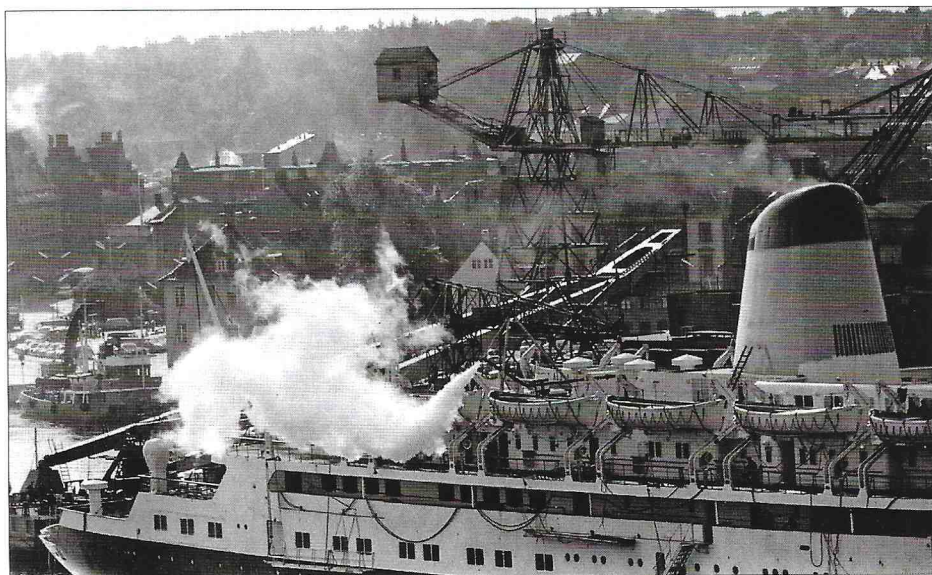
I oktober 1961, en vecka före leveransen, hade varvet visning av **Funchal** och jag som jobbade i Helsingborg åkte över Sundet och gick igenom hela fartyget och tog bilder men tydligen bara från maskinrummet. Tillbaka på kontoret Pahlsson & Co frågade chefen och skeppsmäklaren Lars Eric Pahlsson

ut mig vad jag tyckte om nybygget. Då tänkte jag inte på det, men förstod senare att **Funchal** alltid skulle ha en plats i mitt båthjärta.

Portugal

Det nybyggda fartyget gick efter provturen i Sundet direkt till hemmahamnen Lissabon där hon fick ett storartat mottagande av bland annat landets president Américo Tomás (1958–1974) som förut varit sjöofficer och marinminister. Han var som president intresserad av sjöfartsfrågor och såg **Funchal** som en viktig exponent för Portugals stolta förflutna som sjöfararnation liksom en bärare av en framtidstro. Det behövdes, för under 1961 hade Portugal förlorat flera av sina kolonier i Asien och Indien och oroligheter hade börjat i Angola. Diktatorn Salazar förblev den politiske ledaren till 1968 då han avgick av hälsoskäl och 1974 skulle den oblodiga "nejlikerevolutionen" ge landet demokrati.

På sin första reguljära resa till öprovinserna Azorerna och Madeira kunde 80 passagerare tas i första klass, 148 och 172 i turistklasserna A och B. Genom de tre luckorna kunde man lasta 2000 kubikmeter, 700 kubikmeter kyllast och 400 kubikmeter lastutrymme för bilar. Maskineriet var två ångturbiner som gav en fart på 20 knop. **Funchal** ersatte det kombinerade last- och passagerarfartyget **Lima** och hade en helt annan utformning av inredningen. Den var klart Nordeninspirerad med en sober och modern design. Mest spektakulär var den stora spiralformade trappan i första klass i glas och stål och rederifolket undrade hur den skulle fungera i hårt väder. Vid senare ombyggnad blev trappan inbyggd men förlorade då sin



Utrustningsarbetet i full gång. Samtliga varvsfoton tagna av Arne Magnussen, Helsingørs Skeppsvarv.



Funchal i Engelska kanalen under full fart 1973. Vykort.

stil. **Funchal** blev minst lika välkomnad i Ponta Delgada, Azorerna och förstås i hamnen Funchal på Madeira.

Några år senare på 1960-talet började man med kryssningar från Southampton till Kanarieöarna via Lissabon och Funchal, Madeira.

Funchal har ibland blivit kallad för "presidentens yacht". Det beror på att Portugals president Américo Tomás, den förre amiralen, gillade fartyget och använde det för officiella resor, men då naturligtvis inhyrt till staten från det privatägda rederiet.

En verklig officiell resa blev det när s/s **Funchal** förde urnan med den brasilianske kejsaren Pedro I:s aska till Rio de Janeiro 1972 för att fira Brasiliens 150-åriga självständighet. Den näst siste av Brasiliens kejsare hade abdikerat 1831 för att resa tillbaka till Portugal och stödja dottern Marias kamp för att bli drottning där. President Tomás och hans uppvaktnings var de enda passagerarna ombord.

Funchal, liksom de flesta passagerarfartyg, byggdes om vid ett flertal tillfällen. År 1970 ändrade man indelningen till en klass för 384 passagerare. Man gjorde fyradagarskryssningar till Cadiz–Gibraltartanger och 1972 slutade linjefarten. Flygplatsen på Madeira, som byggts redan 1964, fick större kapacitet efter hand och fler tog det snabbare flyget.

Ett maskinhaveri ute på Atlanten gjorde att ångturbinerna med sina pannor byttes ut 1974 till dieseldrift med något reducerad fart. Samma år slogs rederierna Empresa Insulana och Cia Colonial ihop till ett nytt bolag, Cia Portuguesa de Transportes Marítimos (CPTM). Det svarta skrovet hade redan året före målats helvitt och nu ändrades skorstenfärgen till brunröd med grönvitt-grönt band.

Den grekiske redaren George Potamianos charterade **Funchal** från 1976 och nu kom också Fritidsresor Ab att intressera sig för kryssningar från Göteborg till norska fjordar, Nordkap och de brittiska öarna under sommarmånaderna.

Funchal svenskägd

När rederiet CPTM gick i likvidation 1985 auktionerades deras fartyg ut i augusti 1986. Bland flera budgivare – man fick lämna över slutna kuvert med det pris man ville betala – var George Potamianos och Bo Paulsson från Fritidsresor eniga om att en av dem skulle köpa **Funchal**. Bo Paulssons pris var högst och nu blev det åter ett nytt märke, ett tjockt blått band på den originalgula skorstenen med svart topp men med Panama som hemort i aktern. Fritidsresor eller Fritidskryss utökade kryssningarna till Västindien, dit inga charterflyg från Sverige ännu gick. År 1993 slutade Bo Paulsson på Fritidsresor, som nu såldes till det engelska reseföretaget Thomson. **Funchal**

övertogs av Potamianos och Bo Paulsson startade egen resebyrå, Latitude Travel.

Funchal kom nu att tillhöra Arcalia Shipping Company, Panama och drevs senare av Classic International Cruises.

År 1989 placerades två tenderbåtar på det förlängda promenaddäcket eftersom **Funchal** låg ankrad på flera ställen. Den stora ombyggnaden gjordes 1993 då A-däcket förlängdes akterut, men med öppna sidor för poopen där förtöjningsvinscharna satt. Treans lastlucka togs bort, men bompållarna var fortfarande kvar. Det var en vanlig utbyggnad akterut för att få fler hytter på många passagerarfartyg, men som förfulade de harmoniska originallinjerna.

År 1997 fick **Funchal** ett helt nytt skorstenmärke, Classic International Cruises, med en karavell eller karack och så Belemtornet från Lissabon.

I början av 2000-talet gör **Funchal** resor till Australien och därifrån kortare kryssningar. Potamianos driver, förutom **Funchal** även **Athena**, **Arion**, **Princess Daphne** och **Princess Danae**. År 2010 tas de främre bompållarna med lastluckan bort och även de fula tenderbåtarna. År 2012 blev ett avgörande år för **Funchal**. Den grekiske redaren dör och hans söner försöker att fortsätta med rederiverksamheten Great Warwick Inc, och det portugisiska Arcalia Shipping Company. Meningen var att **Funchal** skulle genomgå en stor reparation och ombyggnad av inredningen, men bolaget går i likvidation. Nu var **Funchal** och de andra fartygen i rederiet illa ute. Portugal hade knappast hämtat sig från lågkonjunkturen 2008.

Portuscale Cruises

Då dyker en glad men oerfaren entusiast upp. Affärsmannen Rui Alegre hade gått förbi **Funchal** i Lissabons hamn där hon låg upplagd. Han kände



Stora trappan i Zarcoballen när båten var ny...



...och så här ser den ut som inbyggd 2013.

naturligtvis till hennes förflutna som den portugisiska handelsflottans stolthet och han övertog inte bara **Funchal** utan även de andra gamla fartygen. Han hade tjänat pengar i hotellbranschen, hade byggt semesteranläggningar och hade flera vingårdar, men hade ingen erfarenhet av kryssningsbranschen. Ett nytt rederi bildades, Portuscale Cruises, som skulle driva verksamheten och med Pearl Cruises, Madeira som ägare. Affären gjordes upp i början av 2013 med förutsättningen att få i gång kryssningstrafiken i augusti samma år.

När Rui Alegre tillsammans med **Funchals** gamle kapten och maskinchef kom ombord första gången – han fick då ha tillstånd av hamnkaptenen i Lissabon – trodde han inte sina ögon. Båten var i ett bedrövligt skick, mycket värre än han hade fått förvarning om. Från plåtar i botten, alla elledningar, maskinerna, hytterna och inte minst ett teakdäck med fukt mot ståldäcket – allt skulle rivs ut, repareras eller ersättas. Tiden var knapp!

Kryssning Göteborg–Lissabon

Latitude Travel med Bo Paulson hade ordnat kryssningar med **Funchal** ända fram till 2010 och jag hade bokat en resa till Island, Färöarna och Orkney sommaren 2007 men hoppade av olika anledningar av. Så dök annonserna upp sommaren 2013 om att **Funchal** skulle komma tillbaka till Göteborg med första avresa 16 augusti till Nordkap. Jag beställde för andra gången en kryssning, nu från Göteborg–Lissabon med anlop i flera hamnar. Som ensamresenär fick det bli en singelhytt och de var inte många. Det blev en insideshytt på Algarvedäck eller gamla C-däck. Sjöben hade jag redan skaffat mig efter en veckas segling med briggen **Tre Kronor** från Höllviken till Oxelösund andra veckan i augusti. Nu väntade jag på **Funchal**. Jag



Funchal stävar ut från Lissabon den 13 maj 1982. Samtliga vykort i artikeln från författaren.

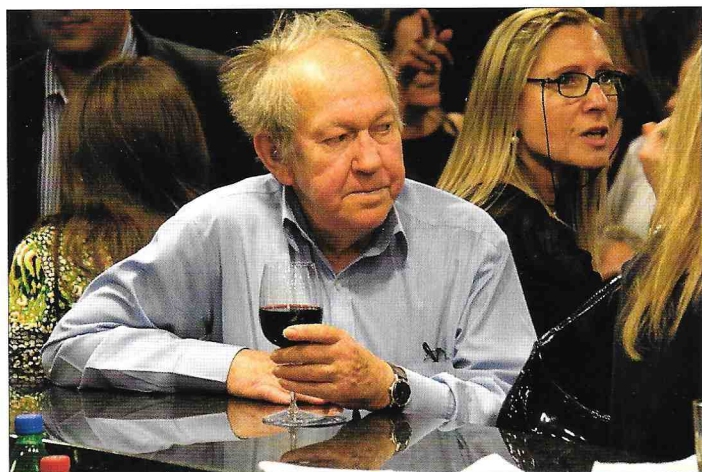
kunde följa henne på min iPad som har GPS och AIS, men den utlovade avseglingsdagen syntes hon inte.

Först måndagen den 26 augusti, nästan två veckor försenad, anlöpte **Funchal** Frihamnen i Göteborg. Och så kom tidningsskriverierna, men jag hörde först på Rapport att **Funchal** hade problem med hamnstatskontrollen. Ingen idé att ringa till Latitude Travel, men de mejlade information. Någon resa blev inställd, men jag skulle ju med hemresan till Lissabon. Den måste ju bli av! Då var det oroligare med tåget från Sölvesborg via Lund. Det går varje timme till Göteborg, men är det något transportsätt man inte kan lita på, så är det de svenska tågen. I god tid kom dock tåget till Göteborgs Centralstation och nu gällde det bara att Västrafikkortet var laddat och så iväg mot Frihamnen.

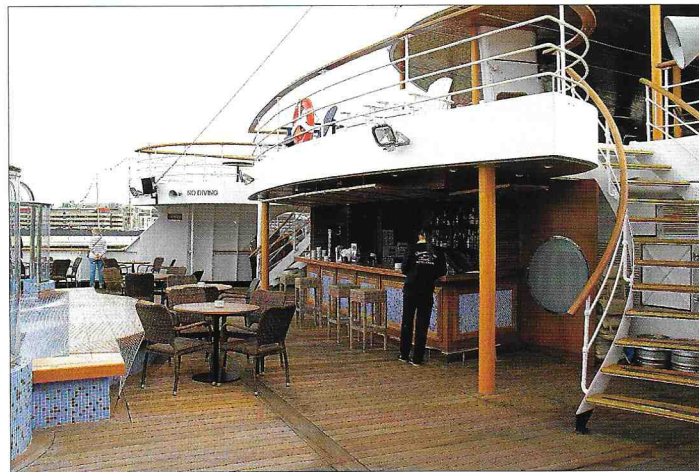
Den vilsne gråhåriga herrn på spårvagnen visade sig vara Ulf från Stockholm, också singelresenär. Efter incheckning, ombordstigning och hyttkoll satte vi oss på det stora akterdäcket med

poolen och Lidobaren för att intaga resans första öl. Vilken lättnad det var att komma ombord på en båt igen och veta att här ska jag vistas den närmaste tiden. Älven ut med bogserare för och akter. Tydligt var inte bogpropellern i ordning. Upp på taket som kallas Belvedere deck och som ligger akter om bryggans tak. Där var den bästa utsikten över Göteborgs inlopp, som trots avsaknaden av varven, ja Cityvarvet fanns då kvar, ändå visar upp sjöfart värdnamnet. Högtalaren ombord med den distinkta rösten från kryssningschefen, Jan Hygrell. Har man hört hans stämma, glömmer man den aldrig! Nu var det dags för middag på Azores deck.

Funchal är en liten båt. Färjan mellan Trelleborg och Sassnitz är större. Ändå lite svårt att hitta ner till hytten på Algarvedäcket, akter nedgången. Det var den billigaste insides singelhytten jag hade bokat, men det var inget vidare att inte kunna se ut genom ventilen vart man var på väg. Men det blev hyttbyte av omständigheter jag ännu inte kände



Ulf från Stockholm var liksom jag singelresenär.



Den trevliga Lidobaren vid poolen på akterdäck.

till. Första anlöp skulle vara Tilbury i Themsens yttre revir. Det var länge sedan jag hade åkt därifrån med Svenska Lloyds **Britannia** för att fira jul hemma efter Londonvistelse 1962. Redan 1954 hade jag med gamla Sölvesborgsångaren **Falkvik** med lots från Gravesend gått up river till Surrey Docks, nu helt igenvyllda. Det var alltså med stor förväntan jag skulle återse gamla Themsen, men Nordsjön mötte med kuling och **Funchal** började rulla. Några passagerare sa att det här hade de inte betalat för och jämförde med de stora monstren till kryssningsfartyg som tydligen inte påverkas alls av sjögång.

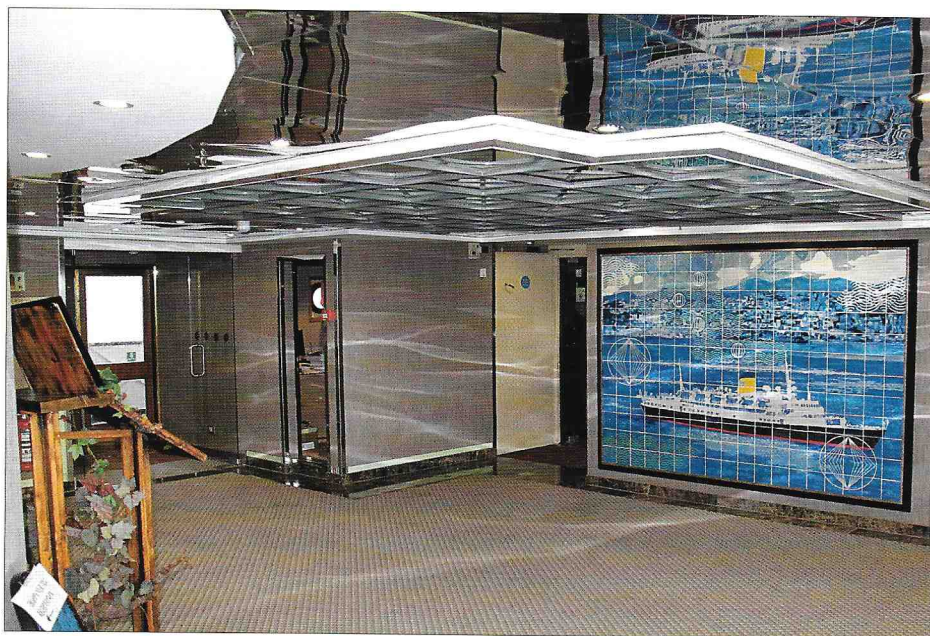
– Men detta är en båt som rör sig i sjön, sa jag. Kanske ni skulle tagit en bussresa till Lissabon istället?

Funchal fick stäva sjön med låg fart och Tilbury ströks från turlistan. Efter turistfällan Honfleur skulle vi gå till S:t Helier på Jersey, som jag hade sett fram emot, men där var dyningen för hög för att ta sig iland med skeppsbåten. Vi låg ankrade ett par timmar i regntjocka och såg knappt land. Franska segelbåtar, något nerrevade, slörade snabbt förbi **Funchal** in mot franska kusten. Sjöstuvad kan man inte säga att båten var. I kulingen hade de tunga fåtöljerna i Portobaren kommit på drift. Som tur var hade flygeln förankrats bättre. Middagen ställdes in och vi fick kallskuret i Ilha Verdesalongen. Piafsångerskan Birgit Carlstén höll på att välta med sin höga barstol när hon skulle sjunga, men jazzsångerskan Carin Lundin var mer sjövan och hade ett stadigt grepp om pianot när hon framträdde.

I min koj hade jag åkt fram och tillbaka, det var bättre slingerskydd i kojén på



Nattstämning och inga passagerare på akterdäcket.



Denna vackra entré möter passagerarna när de går ombord.



Funchal vid kaj i La Coruna den 18 september 2013.

Tre Kronor, men luftkonditioneringen hade hängt upp sig och det var olidligt varmt i hytten. Jag klagade och blev erbjuden en utsides tvåbäddshytt för ett mindre tillägg. Det var skönt att titta ut genom den runda ventilen.

– Vänta bara tills vi kommer ut i Biscaya, sa jag skadeglad till bleka medpassagerare. Jag njöt i fulla drag av att vara på sjön igen och tog så många bilder jag hann med. Mycket trafik att titta på i Kanalen även om sikten var dålig. Nästa hamn var La Rochelle i Biscayabukten, som mötte oss med lugn sjö och sol för första gången.

Frankrikes seglarcentrum med stora marinor men också med båtar inne i gamla hamnen, bland annat stälketchen **Joshua**, ritad av Jean Knocker och byggd på Meta-varvet utanför staden, och som

deltog i ensamkappseglingen Golden Globe 1968/69 med Bernard Moitessier som trots att han ledde seglingen och var på väg mot målet i Europa, beslöt att vända stäven från det invanda livet på land mot Söderhavet igen. **Joshua** som är en ganska liten segelbåt idag, 12 m långd över allt, har renoverats och är i segelbart skick. Sevärt i La Rochelle var också den tyska ockupationsmaktens källarbunker mitt inne i stan, väl bevarad sedan andra världskriget. Tyskarna använde hamnen som centrum för den nordatlantiska ubåtseskadern och byggde enorma bombsäkra hangarer som fortfarande finns kvar.

Jag deltog inte i några organiserade utflykter; dels är sådana mycket dyra och dels vill jag på egen hand upptäcka främmande platser. När vi kom till hamnen en mil utanför Bilbao, dit alla ville åka för att titta på Guggenheimmuseet, blev de passagerare som var ute i god tid och hade bokat utflykten för 100 euro inte så glada när vi övriga fick gratis bussresa in till stan och betalade billig pensionärsbiljett till museet.

Sista hamn innan Lissabon var Leixoes utanför Porto. Intensiv sjöfart att titta på från första parkett på **Funchals** akterdäck. De flesta hade åkt på utflykt till Dourodalen, men jag kände mig som den gamle sailorn som när hans båt kom till Rio sa: "Jag är för gammal för att gå i land till Mangan" (bordellkvarteret) och när han kom till B.A. hade sjappen i Pelargångarna slagit igen på order av Perón, så han stannade ombord.

Sista kvällen kom en stor grupp av Portugals turistadministratörer ombord för att följa med till Lissabon. **Funchal**



De tyska bunkrarna för U-båtarna finns bevarade som minne från kriget. Här var centrum för den nordatlantiska ubåtseskadern.

var knappt halvfull med passagerare från Göteborg. Redaren Rui Alegre, som varit med sedan Honfleur, fick nu sällskap av sin vackra hustru. Portugiserna satte fart på båten med förundrade svenskar som tittade på de avancerade dansövningar som turistfolket uppvissade i Ilha Verdesalongen.

Sista morgonen i strålände sol och med en 30-gradig värme stävade vi in mot Lissabon och den ofrånkomliga hemfärden. Men min kompis Ulf antog erbjudandet från rederiet att fortsätta resan till Azorerna för halva priset trots att han hade glömt att ta med en väska med klädomyte!

Kryssningen 2014

Strax efter hemkomsten från Lissabon skrev jag till Latitude Travel och

bokade en kryssning till Orkneyöarna och Skottland och under inga omständigheter ville jag ha en insideshytt. Nu kände jag till båtens hytter och hittade en som låg högst upp på båtdäck, alldeles akter om bryggan. Det femtio procentiga tillägget för enkelhytt kom jag inte undan, men med tidig bokning och välkommen-återrabatt, blev priset hyfsat.

Anledningen till min bokning 2014 var de två resmålen Orkneyöarna med Scapa Flow och HMY **Britannia** i Leith.

Det blev ingen tågresa till Göteborg i början av juni – det var tågstrejk för Öresundstågen, så det fick bli bilresa. Fortfarande terminalen i Frihamnen som nu hade blivit en gokartbana.

Hemvant gick jag upp till min hytt som låg alldeles bredvid den stora trappan. Visserligen ett irriterande fläktljud, men med första klassens utsikt framför den första livbåten på babords sida. Nordsjön visade sig denna gång från sin bästa sida med bleke och sol. Nationaldagen firades överallt på båten, med en stor tårta föreställande svenska flaggan, sillbuffé i uteserveringen på akter båtdäck och alla upplädda till middagen.

Scapa Flow

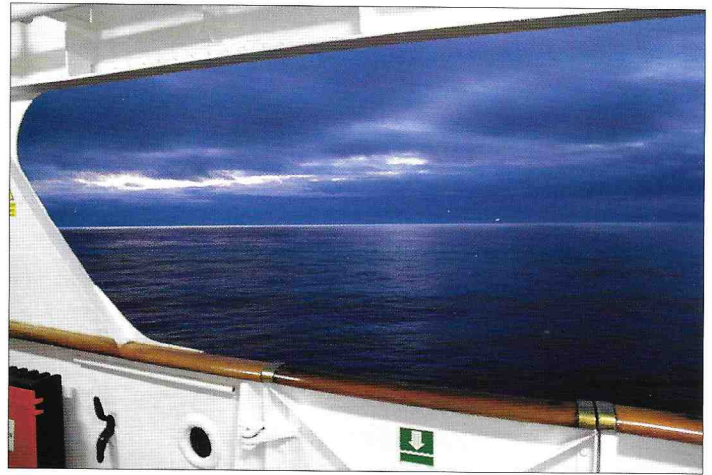
Från den nya hamnen Hatston utanför Kirkwall gick buss in till turistterminalen. Jag hade i förväg kollat in buss- och färjetider ut till Lyness på ön Hoy där museet ligger. Men vid terminalen träffade jag en trevlig äldre gentleman som gjorde att jag missade bussen till färjeläget. Det blev taxi över de gräsgröna men trädlösa kullarna på the Mainland. En liten bilfärja gick ut i en frisk till styv bris på den vidsträckta



Så här såg Funchal ut före ombyggnaden 2010. Vykort från Classic Internationell Cruises.



En av propellarna på HMS *Hampshire* bland andra bärgade vrakrester.



Den 6 juni 2013 var Nordsjön så har stilla.

fjärden som kallas Scapa Flow.

Från vikingatiden till Napoleonkrigen i 1800-talets början och till tiden före första världskriget, hade denna stora fjärd, cirka 15 M lång och 6 M bred, omgiven av skyddande öar med utlopp mot Atlanten, Pentlandsundet och Nordsjön, varit en plats att samla flottenheter.

Det brittiska amiralitetet som i början av 1900-talet följde den tyska flottans upprustning med större uppmärksamhet, hade först tänkt anlägga marinbasen för Atlantic Fleet i fjorden Cromarthy Firth norr om Aberdeen. Det var ett skyddat läge med en smal öppning, men för liten plats och inom räckhåll för både tyska ubåtar och flyg. Därför beslutade man att satsa på Scapa Flow och byggde upp basen vid Lyness på ön Hoys sydöstra del.

Gott om ankringsplatser runt de inre öarna, tillräckligt vattendjup och smala passager som kunde kontrolleras med mineringar och bevakningsfartyg. Det var också lätt att hindra nyfikna besökare, men de bofasta stoppade man inte.

Jag vill ta upp tre händelser som inträffade under Scapa Flows tid som flottbas.

Lord Herbert Kitchener, krigsministern, som med affischbilden av honom med de stora mustascherna och med texten *Your Country Needs YOU*, förkroppsligat Storbritanniens krigsinsats under första världskriget, omkom när kryssaren HMS *Hampshire* sjönk efter att förmodligen gått på en mina utanför västra kusten av the Mainland. Han var på väg till det allierade Ryssland med förslag om ammunitionshjälp. Endast 12 av 655 man räddades under det mycket hårda vädret den 5 juni 1916.

I början av det andra världskriget den 14 oktober 1939 lyckades den tyska ubåten U-47 slinka igenom Kirk Sound mellan the Mainland och ön Lamb Holm.

Redan när första världskriget hade börjat 1914 hade man minerat inloppen till Scapa Flow och så även 1939, men en bestyckad trälare som skulle ha vaktat över det smalaste sundet hade fått fel order och blivit fördröjd. Slagskeppet *Royal Oak* låg ankrat utanför Scapa Bay vid the Mainland och träffades av två torpeder. 833 sjömän dog och en boj markerar den fredade platsen. Churchill som ännu bara var marinminister, ansåg inte Scapa Flow vara säkert som en flottbas, men man byggde ut och anlade nya flygfält och luftförsvär, och de smala sunden ända ner till den sydligaste av Orkneyöarna, South Ronaldsay, fick så småningom fördämningar som kallades Churchill Barriers.

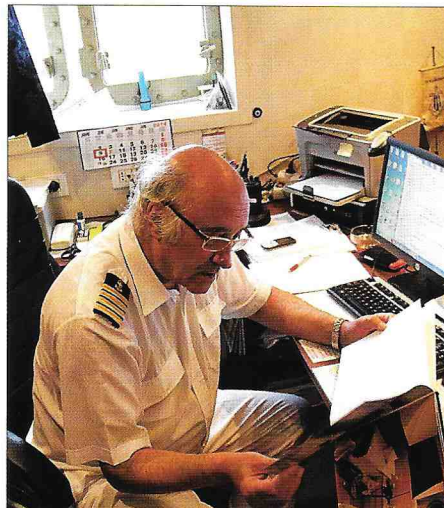
Men den mest spektakulära sänkningen av örlogsfartyg stod tyskarna för, när de öppnade bottenventilerna till sina internerade slagskepp, slagkryssare, kryssare och jagare som efter kapitulationen den 21 november 1918 blev beordrade att gå till Scapa Flow där den tyska högsjöflottan skulle ligga tills fredsförhandlarna i Versailles hade

bestämt vad som skulle hända med fartygen. Storbritannien ville skrota dem, men Frankrike och övriga allierade ville dela upp flottan sinsemellan. Chefen för den besegrade tyska flottan i Scapa Flow, konteramiralen Ludwig von Reuter löste denna konflikt midsommardagen den 21 juni 1919 genom att hissa signalen DG från sitt flaggskepp *Emden*: "Håll noggrann uppsikt efter fortsatta signaler". Klockan 10.30 hissades signalen: "Konfirmera paragraf elva", som betydde att verkställa tidigare order om sänkning. Av 74 tyska fartyg sjönk 52. Några lyckades brittena bogsera till grunt vatten.

Varför gav von Reuter denna order? Stilleståndet från november 1918 skulle gå ut den 21 juni 1919, men fredsförhandlingarna hade dragit ut på tiden. De tyska förhandlarna hade inte fått klartecken från sina pressade politiker i Tyskland och man beslöt att skjuta upp datum för undertecknandet till den 23 juni. Denna ändring hade inte von Reuter fått besked om uppe i det avskurna Scapa Flow och han befarade att kriget skulle fortsätta och då såg han ingen annan möjlighet än att beordra sänkningen. En avgörande sak var att First Battle Squadron, de vaktande brittiska fartygen, gick ut på övning samma dag och lämnade kvar bara några bestyckade trälare och patrullbåtar.

År 1922 bärgade man det första sänkta fartyget, en jagare, och under åren fram till andra världskriget lyftes totalt 38 fartyg. Skrotvärdet var betydande, men med fluktuerande priser under en så lång period. De kvarliggande vraken är sedan länge fredade mot plundring, men är populära dykmål.

Scapa Flow Visitor Center and Museum i Lyness på ön Hoy består av en panncentral och pumpstation för oljan som användes som drivmedel till fartyg-



Kapten José Alberto Valente hade varit anställd på *Funchal* första gången 1965.



Drawing room med öppen spis ombord på HMY Britannia.

gen under kriget. Bredvid ligger också den enda bevarade oljecisternen. En vänlig ung dam talade om för mig att de fem timmar jag hade på mig, innan färjan skulle gå tillbaka, precis skulle räcka till. Så var det, förutom museet, en promenad till krigskyrkogården där även tyska gravar fanns och en fika i kantine som sköttes av den unga damens man. Där kom tiden ifatt mig, från det år jag vistades i London. Jag hade ju inte varit med som soldat under andra världskriget, men druckit te och ätit en

ham- & cheesesandwich på sjabbiga Lyons Tea Houses hade jag gjort. Som från en tidskapsel mindes jag, där jag satt i det dragiga rummet med bleka pastellfärger och rangliga bord.

Mot Skottland

Medan vi på **Funchal** mumsade i oss konditorns alla bakverk, passerades det fruktade Pentland Firth i lugnt väder och nästa hamn var Invergordon i Cromarthy Firth. Där byggs och underhålls de stora oljeplattformarna. På

kajen blåste säckpiporna vid ankomst och avgång. Sjöstaden Aberdeen var som Göteborg i forna dagar. Fartyg överallt och ett reparationsvarv med torrdocka. Utanför gaten låg pubarna och putsade mässingsskyltar visade ingången till mäklari- och rederikonator.

Britannia

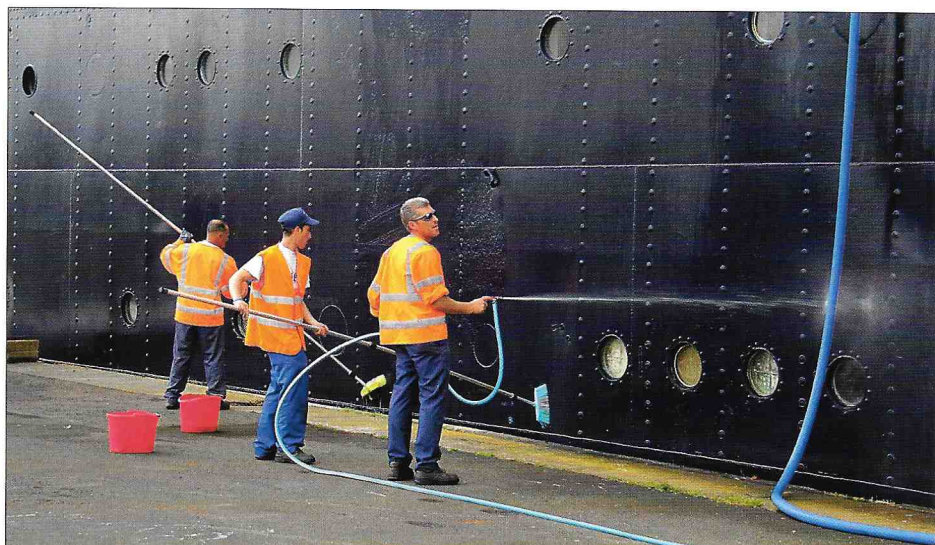
Så den sista hamnen Leith, med slussning in i en gammal hamnbassäng passande för äldre fartyg. Där låg HMY **Britannia** och **Funchal** fick en plats bredvid.

Först kom man in i det stora byggnadskomplexet Ocean Terminal Shopping Centre, som via en souvenirbutik, hissen och landgången förbinder **Britannia** med kajen. Det var naturligt att jämföra de två gamla fartygen. HMY **Britannia** togs i bruk 1954, bara sju år före **Funchal**. Längden över allt skiljer 25 m och bruttotonnaget är det dubbla för **Funchal**. Maskineriet består av två ångturbiner, liksom **Funchal** hade ursprungligen. Det var drottning Elizabeths far, George VI som precis före sin död 1952 kunde signera beställningen av **Britannia** från John Brown & Co vid Clydebänk, varvet som byggt **Queen Elizabeth** och **Queen Mary** till Cunard.

Jag kom in på fel däck vid bryggan och tänkte mig följa lejdarna neråt.



Drottningens HMY Britannia är nu museum i Leith.



Ett kryssningsfartyg skall vara fint. Man kan tydligt se nitraderna för spanten i bordläggningen.

Men istället skulle visningen börja på Upper Deck, egentligen huvuddäcket. Akter om midskepps låg den stora matsalen – State Dining Room – och efter trapphallen, som bordvarts huserade drottningens och prinsens arbetsrum, kom man in i ett förrum som hade haft moderna designmöbler skänkta av svenska kungafamiljen vid statsbesöket 1956 (Olympiska ryttarspelen i Stockholm). Därefter den stora salongen med öppen spis i vanlig engelsk ordning. Drottningen ville använda den på riktigt med en "cosy fire", men då krävde fartygsinspektionen en eldvakt, så det fick bli en elektrisk brasa. På däcket ovanför, Upper Deck, ligger drottningens och prins Philips sovhytter, fast de kallas för Bedrooms. På prinsens nattduksbord låg det båttidningar! Allt är väl bevarat, åskådligt och tillgängligt för besökarna.

På bryggan dit jag så småningom kom, såg det gammalmodigt ut redan när båten var ny och en egendomlig-

het, som anknöt till ett örlogsfartyg eller statsfartyg som **Britannia** byggdes som, var att fartyget styrdes från ett Wheelhouse under bryggan. Genom två stora talrör gavs order till rorgångaren som också hade två mässingstelegrafer till maskinrummet, en för hastigheten, Increase-Decrease, och en för fram och back, Ahead-Astern. Som om inte denna utrustning var gammal nog, hade man tagit ratten från den gaffelriggade kuttern **Britannia** byggd 1893 för dåvarande Prince of Wales (Edward VII). Den båten riggades senare om som J-jakt.

Det finns ytterligare en före detta kunglig båt i hamnbassängen. Det är den yawlriggade havskryssaren **Bloodhound** som drottningen och prins Philip ägde på 1960-talet. Hon byggdes redan 1936 på det kända varvet Camper & Nicholson, Gosport med samma mått som en R 12:a.

Britannia som kom till Leith efter att ha tagits ur drift 1997, tillhör The Royal



Den 11 juni 2014 var en fin dag med många solbadande passagerare vid poolen.

Yacht Britannia Trust och som 2010 köpte **Bloodhound** som hade helrenoverats och som fortfarande är sjömäs-sig och som hyrs ut till föreningar och ungdomsorganisationer för segelsport. **Bloodhound** är förtöjd vid en ponton utanför **Britannias** styrbordssida och stormastens undre spridare når upp till garaget på **Britannias** Shelter Deck. Instoppad innanför The Royal Barge, den stora tendern, står nu inom glas en Rolls Royce Phantom V, som man med ett engelskt understatement påpekade, var en aning besvärlig att ta ombord och få på plats. **Britannia** var ju ingen färja!

M/s Funchal 2013, 2014

Aftonbladet skrev förra året i sin resebilaga om det klassiska fartyget som svenskarna älskar. Det var **Funchal** som 100 000 svenskar har åkt med och 98,9% säger att de gärna vill göra en ny kryssning med båten och jag är en av dem. Inte bara gamla båtnördar gillar **Funchal** utan även främst äldre som vill ha en ombonad miljö med inte så mycket folk och där man känner sig som en stor familj. Den senaste stora ombyggnaden av inredningen fungerar bra. Den förliga Gamasalongen med bardisken flyttad närmast stora Zarcohallen är mest besökt på eftermiddagarna. I anslutningen till Zarcohallen finns det lilla biblioteket med spelbord och mitt emot Cigarrummet för alla rökare. Det populäraste stället är Portobaren med sina bekväma fätöljer och flygeln dit artisterna kommer efter genomförd show i den stora Ilha Verdesalongen med scen och dansgolv. När solen värmer och vinden inte är alltför hård, är det stora akterdäcket med Lidobaren och poolen fullt av folk. Buffén under tak på båtdäck men med öppning akterut föredrar de flesta att inta frukost och lunch i vid tjänligt väder och dessutom var maten bättre där med smårätter, kallskuret och sallader som man kunde plocka av. Den stora Lisboamatsalen, som är den minst ombyggda lokalen, är trivsamt men maten förra året var inte i toppklass. Den gamla förstaklassmatsalen innanför receptionen används inte längre av passagerarna.

Men det bästa på **Funchal** är alla trevliga människor man träffar. Av besättningen den mycket sympatiska skepparen Antonio Morais, den alltid leende hovmästaren Antonio Nicolau som kan klä ut sig till vadsomhelst, kryssningsvärden Morten som kände igen mig vid andra kryssningen och



Gama lounge med utsikt föröver var trivsamt för passagerarna.

hälsade mig hjärtligt välkommen och den energiska och alltid entusiastiska kryssningsvärdinnan Josefine som också känner igen alla. Inte att förglömma alla andra i besättningen som gör **Funchal** till det kryssningsfartyg 98,9 % av passagerarna vill återvända till.

I februari i år kom ett dystert meddelande från Latitude Travel att re-

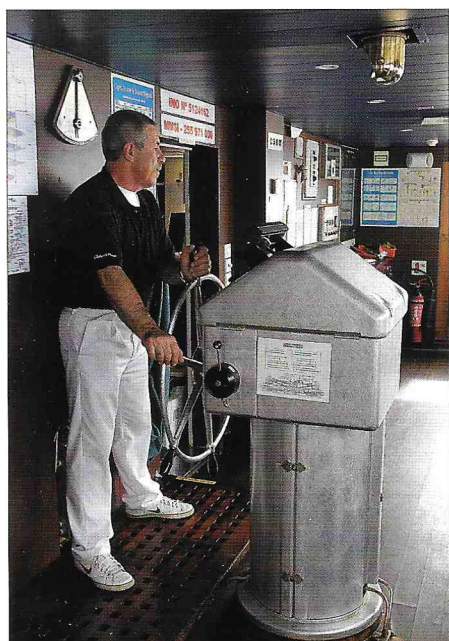
deriet Portuscale Cruises ställt in alla kryssningar med m/s **Funchal** under sommaren 2015. Anmälningsavgiften har betalats tillbaka.

Farhågorna att redaren Rui Alegre inte skulle kunna klara av att driva rederiet, där **Funchal** var kronjuvelen, har nu besannats. Bankerna som har finansierat den kostsamma ombyggnaden, har sagt stopp. Jag vet inte i skrivande stund vad som kommer att hända med **Funchal**, men oron är stor för den gamla damens fortsatta öde. Hon har alltid en plats i mitt båthjärta!

publicera dem.

Vykort på s/s **Funchal** vid ingående till Funchal, Madeira och med Ilhas Desertas i bakgrunden, Empresa Insulana de Navegação, 1960-talet.

Alla övriga färgbilder är tagna av Peter Sjögren, vid kryssningarna 2013, 2014.



Piedestalen i original från 1960-talet på bryggan

Källor

Baptista, Christina/ Claudia: *Funchal, Being of the Sea*, Lisbon 2013.

George, S.C.: *Jutland to Junkyard*, Edinburgh, 1973.

Miller, James: *Britain's famous wartime naval base Scapa*, Edinburgh 2000.

Olsson, Jan Olof: *Rivna fanor, människor och händelser kring 1919*, Stockholm 1975.

Paulsen, Hanne: *Helsingør Værft 1882–1982*.

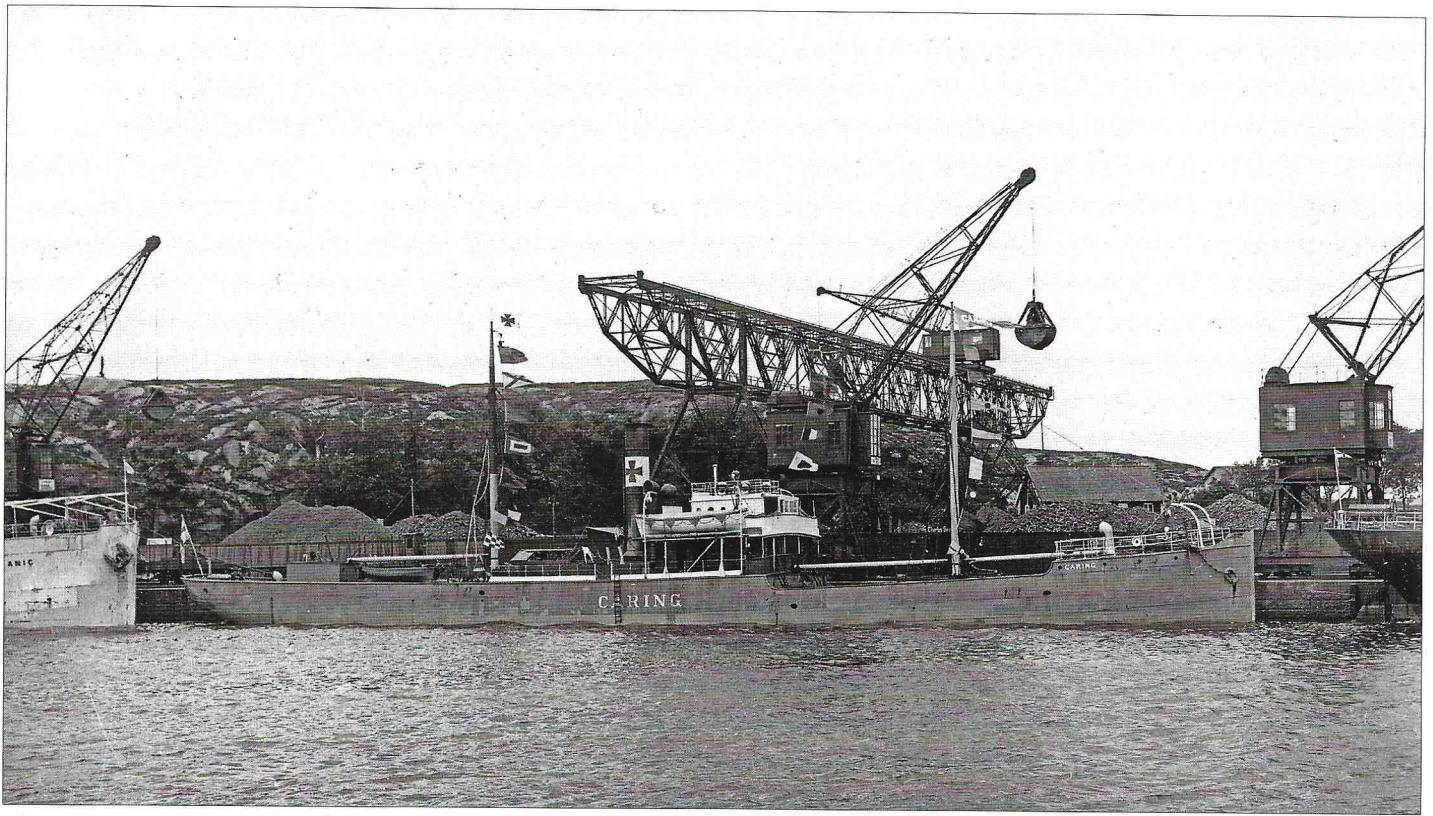
The Royal Yacht Britannia, Official Souvenir Guidebook, Edinburgh 2013.

Foton

Samtliga svartvita bilder kommer från Museet for Sjøfart i Helsingør, med tillstånd att



Allt för att roa kryssningspassagerarna!



S/s *Caring* inköptes 1921 av Ångfartygs Ab Sölve i Göteborg. Här ligger hon i Sannegårdshamnen med en förmodad kollast. Man kan undra varför hon har stor flaggning, kanske är det första resan till den nya hemhamnen? Redaren kanske ville ha ett fint foto på den nya båten? Fotograf Ture Aurén, arkivbild Bertil Söderberg.

Ångfartygsaktiebolaget Caring

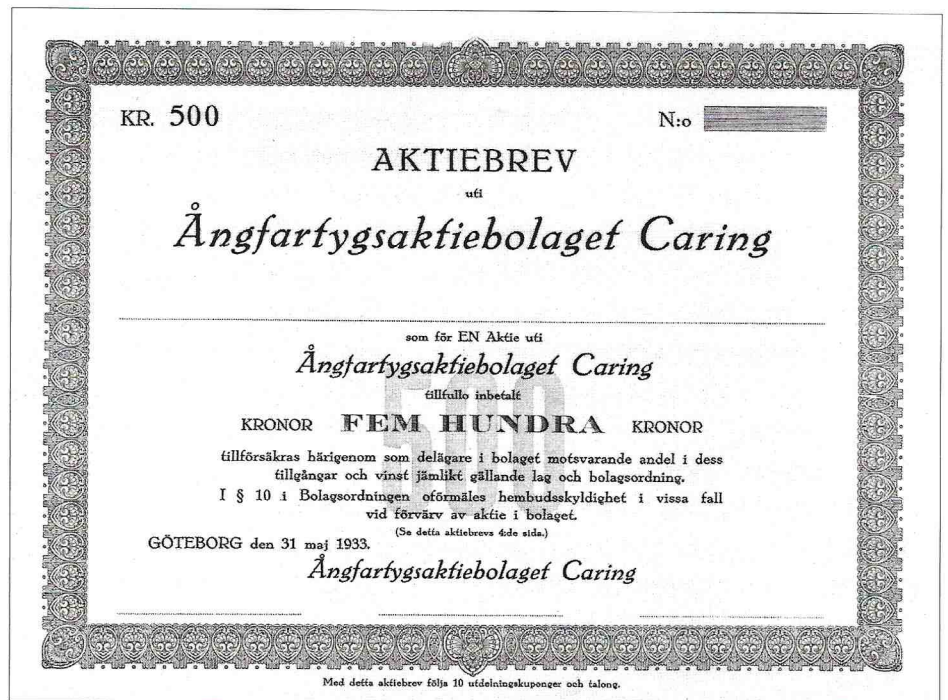
Olle Gustafsson

Sverige har haft många små rederier med en eller kanske två ångare. Ett av dessa är Ångfartygs Ab Caring i Göteborg. Bolaget grundades 1933 genom övertagande av **Caring** från Ångfartygsaktiebolaget Sölve i konkurs för en summa av 28000 kr. Som köpare står sjökaptten J.A. Andersson. "Denne överlåter på oförändrade villkor fartyget på det av mig med flera nybildade Ångfartygsaktiebolaget Caring", som han skriver.

Med tanke på vissa, för mig, oklara förhållanden när det gäller rederiet, tog jag kontakt med en känd båtolog, Roland Wahlfrid i Stockholm, och frågade om han kunde hjälpa mig reda ut det lite trassliga bolaget. Jag citerar här vad han svarade mig i ett mail. Bättre kan troligen inte detta bolag beskrivas:

"Fartyget ägdes av Ångfartygsaktiebolaget Sölve, som försatts i konkurs. Konkursförvaltaren, advokat Arvid Schultz, sålde den 7 juni 1933 för 28000 kronor **Caring** till sjökaptten J.A. Andersson 'för ett under blivande varande aktiebolag'."

Den 31 maj 1933 begärde man hos



Patent- och registreringsverket registrering av Ångfartygsaktiebolaget Caring. Bolagets stiftare var sjökaptten John Arvid Andersson, direktören Carl August Hugo Bergelin, fruarna Hulda Frida Andersson och Carin Elisabeth

Balkenhausen-Bergelin samt skeppsmäklaren Sven Waldemar Thorner. De tre männen utgjorde styrelsen under det att de båda damerna blev styrelsesuppleanter.

J.A. Andersson erhöll 54 aktier à 500

kr mot att han överlät **Caring** på aktiebolaget.

Caringbolaget tycks vara en fortsättning på Ångfartygs Ab Sölve. Vid ett tillfälle använde man Sölvebolagets brevpapper, med tryckt adress och telefonnummer, och ändrade helt enkelt med bläck "Sölve" till "Caring".

Aktiekapitalet skulle uppgå till 40 000 kr, men det var först den 7 januari 1936 som bolaget kunde till Patentverket anmäla att de sista 13 000 kr av aktiekapitalet inbetalats.

Emellertid hade bolagets verksamhet inte gått så bra, så redan den 4 maj 1936 beslutade bolagsstämman att bolaget skulle träda i likvidation på den grund att 2/3 av aktiekapitalet redan förbrukats. Då utsågs Bergelin till likvidator.

Enligt de årsredovisningar bolaget sände in till Patentverket gick bolaget med förlust 1933, 1934, 1935 och 1936. År 1937 var det en vinst, men redan 1938 var förlusten cirka 13 000 kronor. 1939 var det vinst igen. Sedan gick bolaget med vinst ända fram till 1949. 1946 var vinsten hela 36 081 kr och 1947 var den 19 120 kr. För verksamhetsåret 1947 kunde det fortfarande i likvidation varande bolaget ge aktieutdelning med 10 000 kr. 1949 var förlusten 33 310 kr, men då hade vissa modernitetsåtgärder företagits på fartyget.

Den 26 juni 1950 sålde likvidatorn

Bergelin **Caring** till Bisco, och så var fartygets saga all.

Vid bolagsstämman den 18 maj 1951 framlade likvidatorn slutredovisning för dessa 16 år. Detta registrerades av Patentverket den 17 augusti 1951 och kungjordes den 24 augusti 1951 och därmed ansågs bolaget upplöst.

De ovan nämnda personerna var aktieägare i bolaget. Hur stor del de olika personerna hade i företaget är, förutom när det gäller J.A. Andersson, så här i efterhand svårt att säga. J.A. Andersson tillträder omgående som befälhavare. Det var ganska vanligt att befälhavaren var tvungen att sätta pengar i båten för att få jobbet även om det här verkar vara ett rätt stort kapital. Fru Balkenhausen-Bergelin är gift med Hugo Bergelin och dotter till en av delägarna i det konkursdrabbade företaget Rederi Ab Sölve, Fritz Victor Balkenhausen. Kanske hade hennes pappa en del undanstoppade pengar? Redare och direktör under hela bolagets tid blir Hugo Bergelin. Han var född 1874 i Helsingborg, arbetade i olika kolfirmor, delvis i egen regi och kom till Sölve 1920. Han gifte sig samma år med Karin Balkenhausen-Bergelin och avled i Göteborg 1960, 85 år gammal. Som ett kuriosum kan nämnas att hans fru dog 1987 vid en ålder av 101 år. Paret Bergelin hade inga barn.

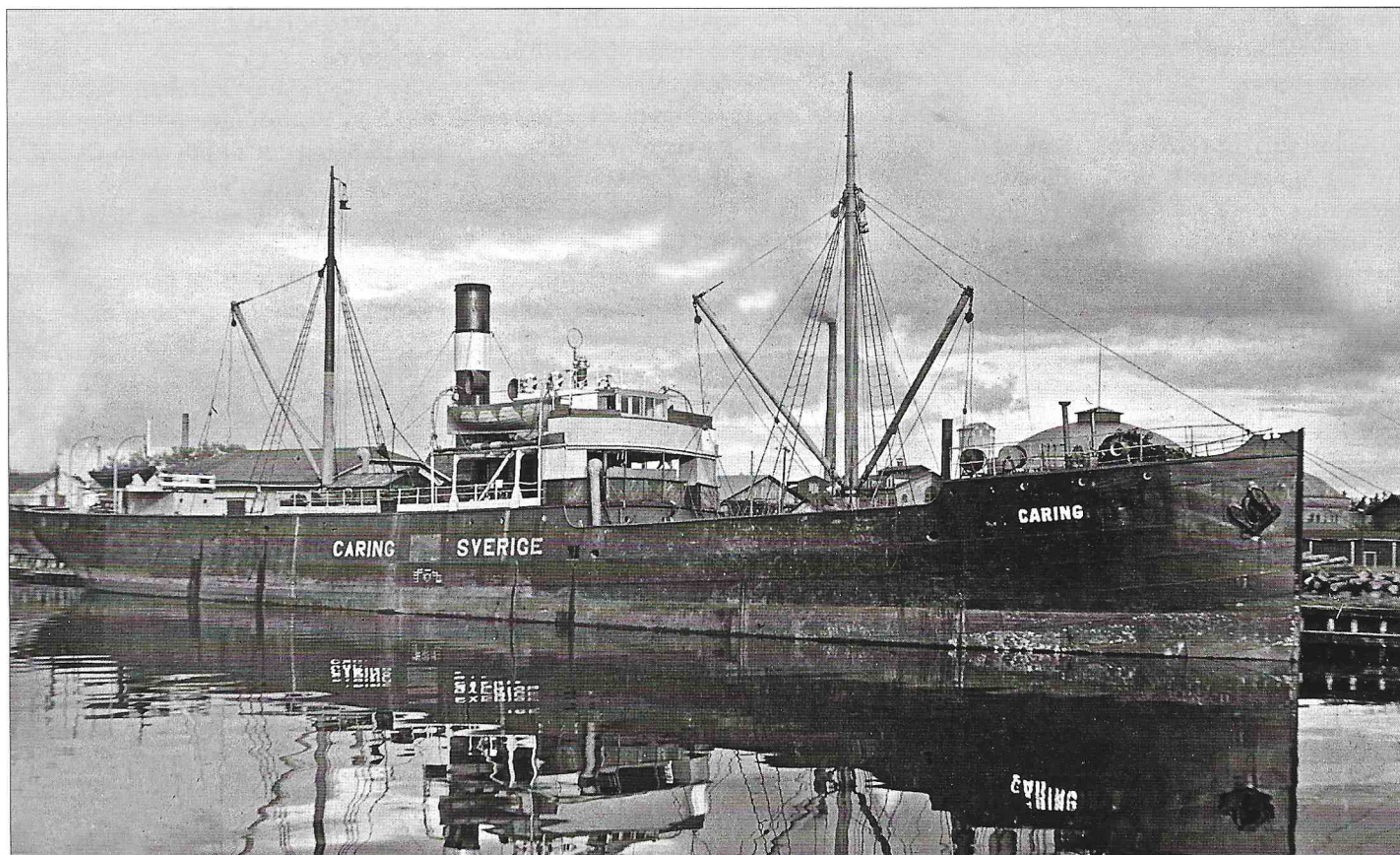
Redare och befälhavare

Ovannämnde J.A. Andersson blev alltså den förste befälhavaren i det nybildade rederiet. Andersson var född i Värmdö församling 1882, avlade styrmansexamen 1905 och sjökaptensexamen 1908. Han kvarstod till 1939 då han efterträddes av Axel Broström, som i sin tur med korta avbrott kvarstod till dess att bolaget upphörde 1950.

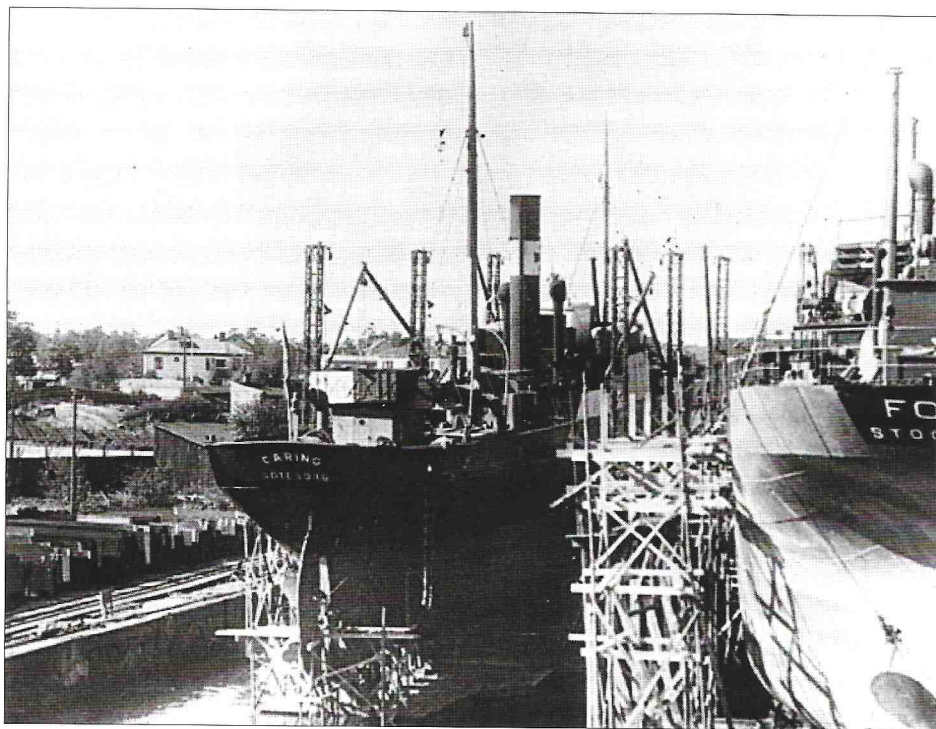
Om Axel Broström vet jag inte så mycket. Han kom från Lammhult i Småland, var född 1880, tog sjökaptensexamen 1912 och var gift med en adlig dam. Enligt min pappa var hans högsta önskan att bli lanthandlare men hans fru var bördsstolt och tyckte väl att det var finare att vara sjökaptensfru än lanthandlardito.

Vi kan nu inte undgå att komma in på ångarens underliga namn. Direktör Balkenhausen hade två döttrar, som hette Karin och Ingrid. När Rederi Ab Sölve köpte in båten från Norge hade man redan ett fartyg som hette **Sölve**. Han slog då ihop döttrarnas namn och så blev det **Caring**. Att fru Balkenhausen-Bergelins förnamn är stavat med C i köpehandlingar måste vara ett misstag. På alla andra ställen jag sett hennes namn stavas hon Karin med K.

Bolaget, med Hugo Bergelin som redare, existerade fram till 1951, men 1950 såljs **Caring** till British Steel and Iron Co och bogseras i juli 1950 av en engelsk



Caring såldes 1933 till det nybildade Ångfartygs Ab Caring. Foto från Tore Olsson, Mörrum.



Caring sliptagen på Oskarshamns varv och till höger ligger Rexbolagets ångare *Fogdö*. Fotoarkiv Sjöhistoriska museet, Stockholm.

högsjöbogerare till Leith, som ligger i närheten av den plats där hon byggdes, för att huggas upp.

Bolaget uppges i alla skeppslistor och brev som varande "i likvidation" från slutet av 1930-talet och fram till dess att bolaget verkligen avvecklas 1951. Varför det var en så lång avveckling är svårt att säga. Bergelin var vid avvecklingen 77 år och tyckte väl att han kunde pensionera sig. För övrigt var tiden i alla fall ute för en nästan 70 år gammal ångare i denna storlek.

Personliga minnen m m

Att jag ägnat mig åt detta lilla bolag beror till en del på att *Caring*, förutom ett par små bogserbåtar, var det första fartyg min pappa var maskinchef på. Det var också på *Caring* som jag för första gången fick följa med på ett "riktigt" fartyg.

Caring var en av de många ångare som köptes som andrahandstonnage till Sverige och som var byggd i Storbritannien. I det här fallet redan 1883. I Lloyds Register och i Sveriges Skeppslista anges hon som byggd av järn (Iron) men i brevet till Kommerskollegium anges hon som byggd i stål. I det senare fallet var det troligen en felskrivning. Hon kom till Sverige 1922 och Rederi Ab Sölve och hade alltså bara två ågare under sin tid här.

Under tiden hos Ångfartygs Ab *Caring* gjordes en del förbättringar och moderniseringar. År 1943 låg hon på Erksbergs varv och fick trädäcket utbytt

mot ett i stål. Masterna, som också var av trä, byttes ut. Min far berättade att den gamla aktermasten hade en ränna för segel på akterkanten. Samtidigt moderniserades manskapets bostäder och hon fick elektriskt ljus. Kanske också ett kylskåp till förestånderskan?

Detta med däck minns jag mycket väl för min pappa pratade med en verkmästare på varvet som ordnade en lastbil, inte det enklaste under kriget, som körde hem det gamla virket till vår villa utanför Göteborg. Vi hade trävirke så länge vi bodde kvar där och grannar fick också plocka i den stora brädhögen.

Någon gång, troligen sommaren 1943 eller 1944, skulle *Caring* efter utlossning vid Gasverkskajen i Göteborg gå upp till varvet i Lödöse, kanske för uppläggning. Eftersom det ju inte var någon minfara direkt fick jag lov att följa med. Jag minns den resan mycket väl. Det var en liten besättning kvar ombord. I maskin var det som jag minns bara pappa och en eldare. På däck var det säkert fler. Innan avgången satt skepparen, redaren och min pappa i salongen och pratade. Jag fick vara med. Förmodligen serverade förestånderskan kaffe och jag fick en läsk av en sort jag aldrig sett i Göteborg. Den var grön!

Resan uppför älven var spännande. När vi kom till Lärjeholm stod min mamma och min lillebror samt några lekkamrater nere på den gamla ångbåtsbryggan och vinkade. Gissa om jag kände mig stolt! Väl framme i Lödöse tog det sin tid innan pappa var klar

och vi kunde tänka på hemfärden. Sista rälsbussen på linjen Lilla Edet Alvhem hade gått så vi fick gå till Alvhem där vi kunde ta tåget till Agnesberg och sedan traska hem. En lång dag för en 10-åring.

Haverier

Caring hade sin beskärda del av sådana. Kanske fler än de flesta av denna typ av fartyg. Till denna artikel har jag använt dels klipp från samtida tidningar, dels haverirapporter från Riksarkivet. Jag skall försöka göra en sammanfattning av dessa. Troligen har det varit fler haverier som jag inte känner till.

Under åren 1932 till 1949 redovisas 12 kända sjöolyckor:

1. Kollision Vlaardingen, 9 jan 1932
2. Läcka Rödby, 12 okt 1935
3. Grundstötning Malmö, 1 nov 1935
4. Kollision, 9 dec 1936
5. Grundstötning, 1 okt 1937
6. Grundstötning Västra banken, 2 okt 1941
7. Grundstötning Kalmarsund, 8 dec 1941
8. Grundstötning Spikarna, 18 nov 1943
9. Grundstötning, 8 dec 1944
10. Grundstötning Kalmarsund, 17 aug 1945
11. Grundstötning Oder, nov 1949
12. Grundstötning Ven, 17 dec 1949.

Caring råkade alltså ut för en hel del haverier, nästan ett om året. Jag skall kortfattat försöka beskriva de olika haverierna.

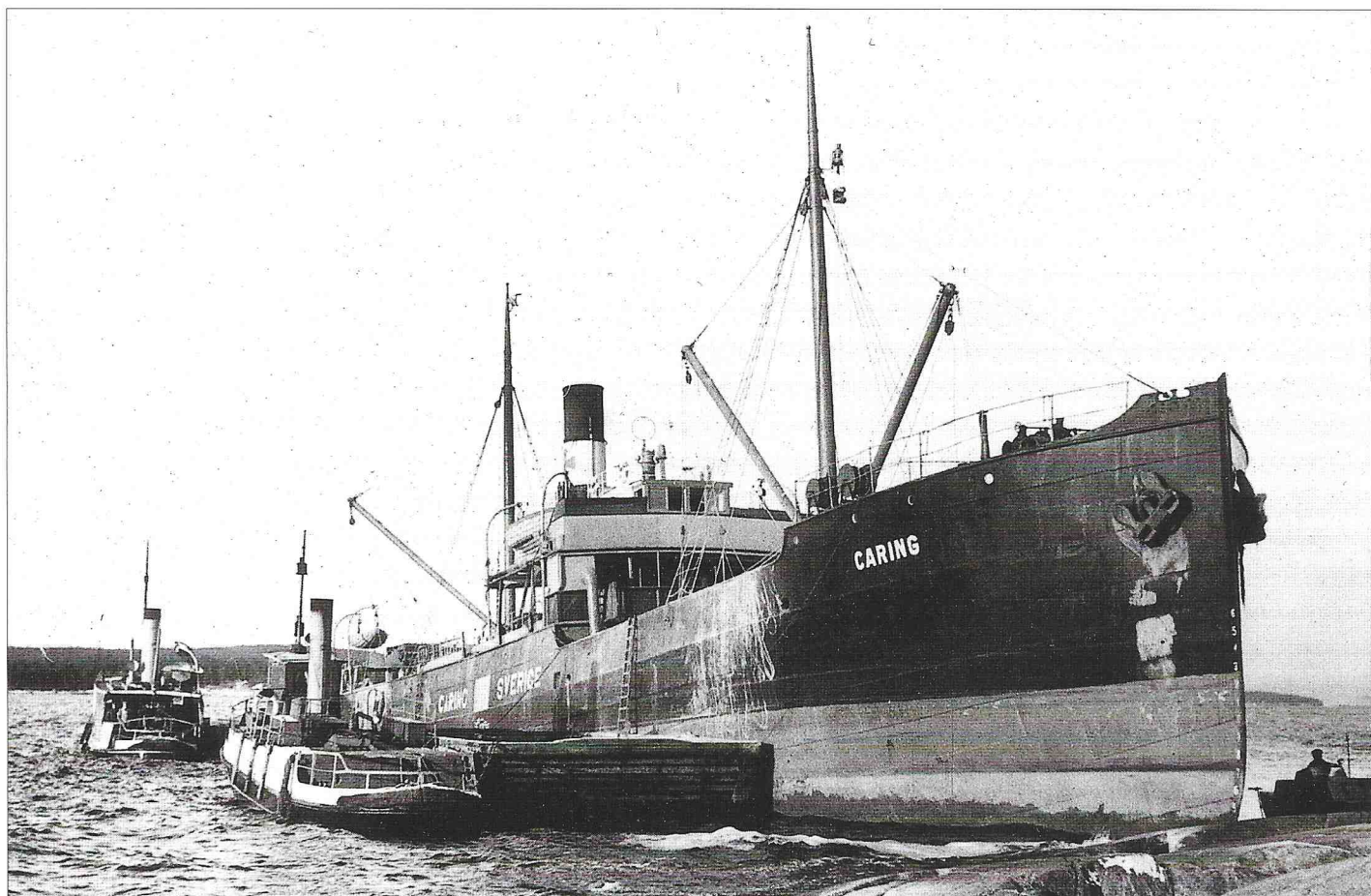
Nr 1. Kollisionen inträffade vid utsegling från Vlaardingen på floden Maas och det var det holländska fartyget *Export* från Rotterdam som hon kolliderade med. Av allt att döma fick *Caring* inga skador.

Nr 2. Under rundsvängning vid kajen i Rödby råkade fartyget törna mot kajen så att ett hammarband bröts av på kajen. Vid tillfället rådde hård västlig vind. Trots läcka i 3:ans tank fick fartyget sjövärdighetsbevis och avgick till Danzig.

I Danzig togs fartyget in på Schichaus varv för reparation. Trots varvsreparationen kvarstod en läcka, nu i förliga lastrummet, där en nagel (nit) fallit bort. En cementkista sattes dit av varvet.

Nr 3. Olyckan inträffade i inseglingsrännan till Malmö när *Caring* var på resa från Danzig med spannmålslast. Efter lossdragnings togs fartyget in till Malmö där man konstaterade att inga skador fanns på fartyget varför hon kunde fortsätta resan.

Nr 4. Inga uppgifter om denna kollision.



När *Caring* var på resa Sundsvall–Örnsköldsvik med cementlast den 18 november 1943 med lots ombord gick ångaren på grund på Snöskär. Foto från Sjöfartsmuseet i Göteborg.

Nr 5. Inga uppgifter om denna grundstötning.

Nr 6. Denna grundstötning ägde rum vid Västra banken den 2 oktober 1941. Andre styrman hade vakten och stod själv till rors då rorgångaren och utkiken var sysselsatta med att bära undan proviant. Styrmannen observerade ej en prick och en lysboj. Vid grundstötningen stod fartyget så hårt på att hon kom loss först sedan däckslasten lämpats överbord då en sjö lyfte *Caring* av grundet.

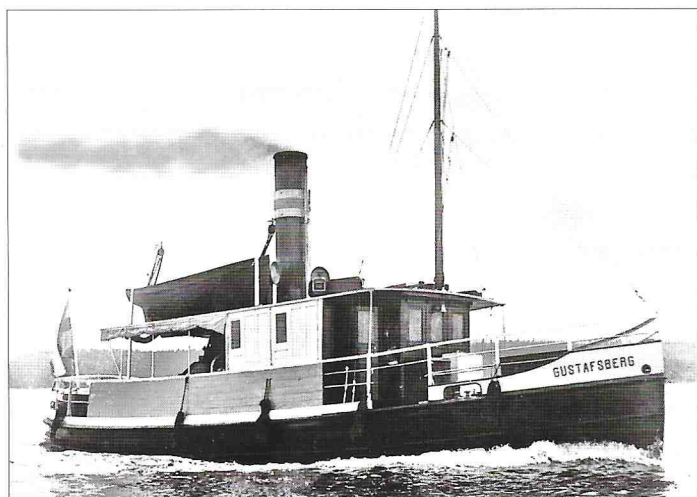
Efter tätning kunde resan fortsättas.

Fartyget reparerades senare på Eriksbergs varv i Göteborg.

Nr 7. Fartyget var på resa Wivstavarv till Lübeck då hon den 8 december 1941 gick på grund vid Bredgrund i Kalmarsund. Orsak: Medförde ej erforderliga sjökort. Den 11 december lyckades den finska bärgningsångaren *Helios* dra *Caring* av grundet. Den 11 juni året efter fick befälhavaren inställa sig till rätten i Västerås. Någon uppgift om vad straffet blev har jag inte.

Nr 8. Detta är nog den mest kända av *Carings* alla haverier. Fartyget lämnade

Sundsvall med destination Örnsköldsvik där resten av cementlasten skulle lossas. Enligt sjöförklaringen avgick fartyget från Sundsvall den 18 november klockan 05.30 em, assisterad av lots och bogserbåt. Man passerade Draghällans fyr klockan 06.25 em och styrde i Åstholmens vita sektor. Klockan 06.42 em grundstötte fartyget på Snöskär. Man slog full back i maskin men lyckades ej komma av grundet. Enligt bild i lokaltidningen och *Dagens Nyheter* står *Caring* med hela förskeppet uppe på kobben. Trots ytterligare försök med varpankare lyckades man ej få henne flott.



Bogserbåtarna *Gustafsberg* och *Trio* drog tillsammans loss *Caring*.

KONST. HOLL. SÄV
SÖDERSKA BOLAGET
D. No 339
14 NOV. 1949

Besättningslista för ångf. "Caring" vid grundstötning
å Snäckö den 18 november 1943.

Befattning	Namn	Födelseår och datum	Hemort
Kapten	Axel Broström	16.4. -80	Lemnult
1ste styrman	John Henriksson	20.1. -92	Hovås
2:dre "	Tor Nylander	31.1. -85	Göteborg
1ste mask.	Erik Gustafsson	2.3. -97	Agnesberg
2:dre "	Jonas Wennerström	14.5.1908	Göteborg
Matros	Emil Wahlgren	23.5.1908	"
"	Erik Ivensson	29.1.1916	"
Lättmatros	Evert Nordling	21.5.1914	Mjällby
Jungman	William Fransson	25.9.1921	Göteborg
Eldare	Gustaf Lindström	9.12. -94	Skön
"	Herman Gustafsson	12.10.1901	Stockholm
"	Jakob Blomström	10.6.1910	"
Föreståndarska	Dagmar Jönsson	10.3. -89	Göteborg
Kokerska	Anna Fahlstedt	6.11.1905	Stockholm

Örnsköldsvik den 23 Nov. 1943

Sten Eriksson
Befälhavare



Den 17 december 1949 grundstötte *Caring* vid Husvik på Ven. Hela förskippet stod upp på land. Röda Bolagets bärgningsångare *Harald* lyckades efter några dagar få loss *Caring*. Arkivfoto Bertil Söderberg.

På natten dagen efter anlände två bogserbåtar med pråmar och lasten började läktras över till dessa. Detta var klart vid 13-tiden och med hjälp av varpankarna och de två bogserbåtarna **Gustafsberg** och **Trio** lyckades man få **Caring** flott.

Den 20 november togs 500 säckar cement som utlossats på haveriplatsen åter ombord och efter provisorisk reparation kunde fartyget dagen efter fortsätta resan till Örnsköldsvik.

Vid olyckstillfället hade både befälhavaren och lotsen gått ner i salongen. Andre styrman som hade vakten hade ej observerat att fartyget hade kommit ur fyrens vita sektor. När befälhavaren och lotsen kommit upp på bryggan, upptäckt detta och beordrat babords roder var det för sent.

Utförliga handlingar som beskriver förloppet finns på Riksarkivet.

Nr 9. Inga uppgifter om denna grundstötning.

Nr 10. Detta haveri tillhör också de som är väl dokumenterade. **Caring** avgick från Sannegårdshamnen i Göteborg den 14 augusti klockan 19.45 assisterad av bogserbåt, med lots ombord och i fullt sjövärdigt skick.

Klockan 20.15 ankrade man vid Tranabäcka på grund av brist på ånga. Fylla i maskin? Klockan 21.30 lättade man ankar för att gå tillbaka till Göteborg då man glömt vissa tullpapper. Klockan 00.30 den 15 augusti förtöjer man i Kustens bojar. Kl 06.00 påbörjar man resan på nytt.

Fredagen den 17 augusti ankrar man vid Skansgrundet i södra Kalmarsund på grund av tjocka. Klockan 02.25 har tjockan lättat och man fortsätter. Klockan

02.37 går fartyget på grund vid Prästörevet. Klockan 03.00 tar sig befälhavaren i land (med lotsbåten?) för att ordna med bärgning. Man frågar sig ju om det inte fanns radio ombord. Klockan 05.30 anländer bärgningsångaren **Neptun**. Vind och sjö är i tilltagande. På grund av det ringa vattendjupet där ångaren ligger kan **Neptun** inte komma intill. Lördagen den 18 augusti har personal från bärgningsångaren länsat och tätat i ettarrummet varefter **Neptun** lyckas dra **Caring** fri. Klockan 15.15 förtöjs fartyget vid anvisad kajplats i Kalmar.

Söndagen den 19 augusti ligger bärgningsångaren förtöjd för om fartyget. Dykare från **Neptun** undersöker skadorna. Den 20 augusti avgår **Caring** efter provisorisk tätning klockan 09.30 och ankommer Kopparverket i Oskarshamn klockan 15.30.

Nr 11. Grundstötning i Oder. Inga uppgifter om denna grundstötning.

Nr 12. Den 17 december 1949 grundstötter **Caring** vid Husvik på Ven. Fartyget har med 10 knops fart gått rakt upp på och står med hela förskippet på land. Besättningen kan med hjälp av en stege gå torrskodda i land. Styrmannen förväxlade fyrarna Haken och Ven samt underlät att vid passerandet av Kopparverkens fyr läsa av loggen. Vid sjöförklaringen gjorde styrmannen gällande att grundstötningen vållades av dålig sikt. Regndis rådde vid tillfället men sikten var tre sjömil.

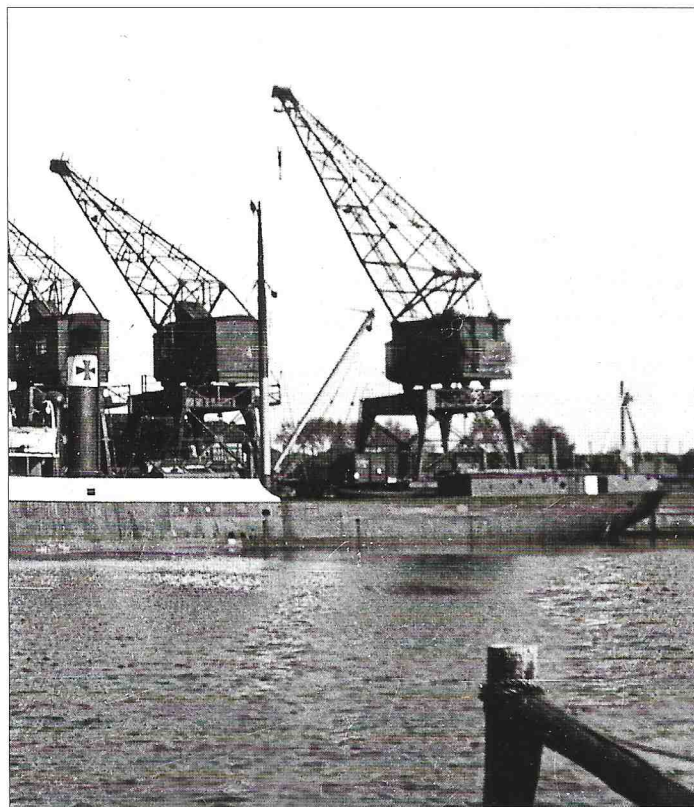
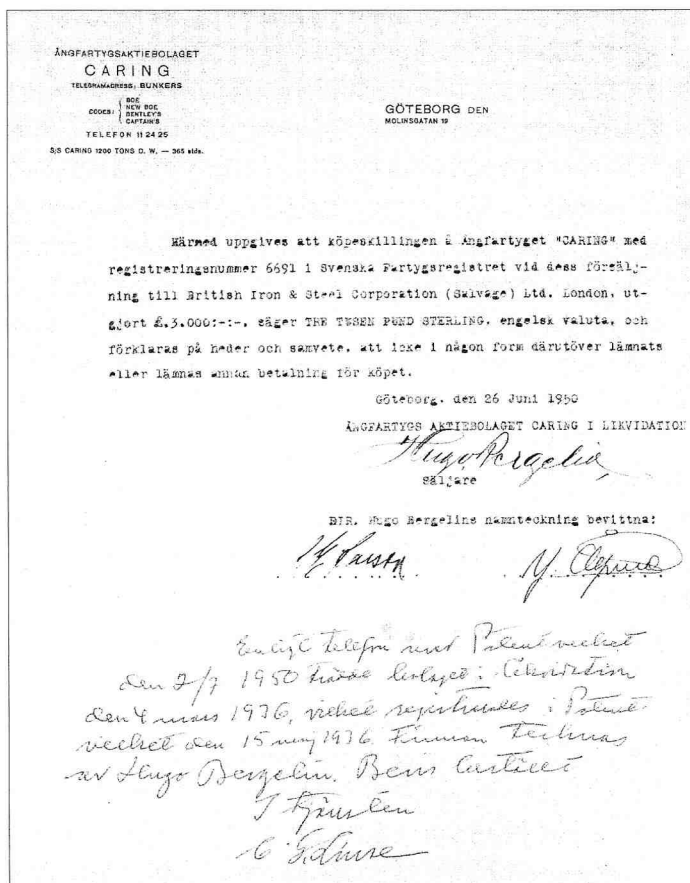
Bärgningsångaren **Harald** kom till platsen och efter ett par dagar lyckades man dra fartyget loss, varefter **Caring** för egen maskin kunde gå in till Malmö och lägga till i Nyhamnen. Redan samma

dag fortsatte ångaren till Stettin där hon sannolikt tog en kollast till obekant hamn. Denna resa och eventuellt ytterligare en kortare resa torde vara hennes sista.

Detta var sannolikt ångarens sista haveri för på sommaren året efter, 1950, såldes hon för upphugning efter att ha legat upplagd på Lindholmens varv sedan början på februari.

Säkerligen har **Caring** råkat ut för fler olyckstillbud och haverier än de här uppräknade. Dessa är vad jag har haverirapporter eller tidningsnotiser om som bekräftar. Orsakerna till alla dessa haverier är naturligtvis flera, men felaktigt handhavande och onykerhet torde vara orsak till flera av de här uppräknade.

När man läser om dessa olika haverier kan man bli förskräckt. Hade alla de mindre fartygen i Sverige en liknande haveristatistik? Utan att göra en ordentlig genomgång av svenska haverier under denna tid är det omöjligt att besvara denna fråga. Det torde dock vara klart att de större fartygen klarade sig bättre än de mindre, men inte heller här har jag någon statistik att luta mig mot. Vi vet att de stora bärgningsföretagen hade bärgningsfartyg utstationerade efter kusterna, i varje fall på vintern. I slutet på december 1962 kom jag iland från Sjöfartsverkets tjänstefartyg **Kalmar** i staden med samma namn. Då låg Neptunbolagets bärgningsångare **Atlas** i hamnen. En ståtlig syn! Vid ett senare samtal med Bernt Fogelberg, kamrer på Neptunbolaget och gammal medlem i Klubb Maritim, kunde han bekräfta att man hade lagt henne i Kalmar över vintern. Vi hade då fortfarande en ganska stor flotta av små fartyg som



I akterskeppet byggdes nya bostäder för besättningen i slutet av 1940-talet vilket syns tydligt på denna bild.

var igång så länge isen inte lade hinder i vägen och många av dessa råkade nog ut för olika typer av haverier.

Fartygets historia

Caring. Reg-nr 6691. Signal KDLN/SDNU.

Byggd 03-1883 i Leith av Ramage & Ferguson av stål, #44.

1883: levererad till D M Stevenson & Co, Leith som **Ecoisaise**. ON 87249.

1886: övertagen av Stevenson & Drynan, Leith.

1896: överförd på Ecoisaise Steamship Co Ltd (D M Stevenson & Co), Glasgow.

1898: såld till F J Reimers, Hamburg. Omdöpt till **Heinrich**.

1911: såld till A/S Vigdis (O A A Hirsch), Moss. Omdöpt till **Vigdis**. 861 br, 500 nt.

Well dk. 210'5" 30'2" 13'3"- Q70' B56' F23'. Maskin: Compound, 27" & 50" - 30", 98 NHP, tillverkad av byggnadsvarvet.

1915: överförd på A/S Vigdis (C B Nielsen), Skien.

1916: såld till A/S Prompt (Axel Steen & Niels Rafen), Holmestrand. Aadne, Gunnar H: "Sjöfartsbyen Holmestrand", sid 18, med förteckning.

1917: rekvirerad av The Shipping Controller (J Currie & Co, managers), London.

1919: återlämnad till ägaren.

1921, mars 19. Köpebrev; A/S Prompt säljer för 150000 norska kr.

1921, mars 23. Struket ur Holmestrands

register; signal: MGTL.

1921, aug 6. Svenskt mätbrev; 881,38 br, 580,54 nt. Dim: 63,04×9,25×4,08 m. 500 ihk. En panna med tre fyrar tillverkad på varvet. Ångtryck 87 lb.

1922, jan 4. Cert, Ångfartygs Ab Sölve, Göteborg. Befälhavare: Sven Jönsson, Limhamn.

(K 10/1898). Styrelse: skeppsredare Fritz Viktor Balkenhausen, skeppsredare August Fredrik Magnusson, direktör Carl August Hugo Bergelin. Bolaget registrerat den 13 juni 1920.

1927, nov 8. Bolagets styrelse: C.A.H. Bergelin, änkefru Tekla Katarina Balkenhausen och fru Karin Elisabet Bergelin.

1933, juni 13. Cert, Ångfartygs Ab Caring (Hugo Bergelin), Göteborg. Befälhavare: John Arvid Andersson, Göteborg.

1936, maj. Ångfartygs Ab Caring har trätt i likvidation.

1939, maj 19. Befälhavare: Axel Edvin Sigfrid Broström, Lammhult.

1943, nov 10. Mätbrev: 891,65 br 583,25 nt.

*Sv Skl 1943: 500 hk. 888,97 br 580,57 nt 1200 tdw på 4.40 m. Dim: 63,04×9,18×4,01 m.

*Sv Skl 1949: 908,33 br 587,43 nt 1200 tdw på 4,60 m. 360 stds**.

1950, juni 26. Köpebrev: sålt av Ångfartygs Ab Caring i likvidation till British Iron & Steel Corp för £ 3000.

1950, juli 20. Fartyget anlant Charlestown, Fife; upphugget av Metal Industries Ltd.

*Sv Skl = Sveriges Skeppslista.

**Stds = Mått på förmåga att lasta trä.

Slutord

Som alltid har jag fått hjälp från olika håll med att ställa samman denna artikel. Fartygets historia kommer från Torsten Hagneus och Erik Hag. Rederiets historia har på ett utmärkt sätt retts ut av Roland Wahlfrid i Stockholm.

Bilder kommer från Krister Bång, Bengt Westin (bogserbåtarna), Torsten Hagneus, Sjöfartsmuseet i Göteborg, som också har bidragit med underlag i form av tidningsartiklar om vissa av haverierna. Erik Hag har från Riksarkivet tagit fram haverirapporter som har varit till stor hjälp.

Med John E. Persson har jag haft givande mailväxling om sjöfart och drift av ångare i denna storleksklass. I övrigt mitt eget minne, hur mycket man nu kan lita på det nu på gamla dagar.

Jag vill slutligen nämna något om detta med rederiets långa likvidationstid. Roland Wahlfrid skriver i ett mail till mig att ett bolag kan vara i likvidation i 16 år men detta är då enligt Roland att kringgå och missbruka reglerna för likvidation. Bolaget kom under kriget på grön kvist och borde ha kunnat upphäva likvidationen. Aktiekapitalet var återställt. Det fanns alltså ingen anledning att fortsätta likvidationen. I dag skulle ett sådant här förfarande inte kunna fortgå. ☹



Skäldervik levererades den 12 augusti 1943 till Jonstorp. Här är leveransfotot. Bilden ur Tomas Johannessons samlingar.

Skäldervik – en skuta från Pukavik

Krister Bång / Lennart Bornmalm

Under början av andra världskriget var det relativt gynnsamma konjunkturen för den utrikesgående motorseglarsjöfarten. Flera av de svenska tramprederierna började intressera sig för dessa små fartyg. Ett flertal varv började bygga motorseglare av stål efter moderna principer som snabbt vann gehör hos redarna.

När det gällde motorseglare av trä var dessa däremot vanligen byggda efter gamla principer vilket hämmade utvecklingen hos träskeppsvarven. Ett undantag från detta var en motorseglare som Rederi Ab Maud med N.M. Thore i spetsen i december 1941 beställde hos skeppsbyggmästare Albert Svensson vid Pukaviks Gamla Skeppsvarv i Blekinge för leverans i april 1943. Detta fartyg byggdes helt av ek och ritades av civilingenjör Karl Gustaf Råwall på Råå efter helt moderna principer. Fartyget byggdes till Bureau Veritas högsta klass.

Huvuddimensionerna var 28,8 meter mellan perpendiklarna, 7,50 meter mallad bredd och ett mallat djup av 3,58

meter. Fartyget riggades med fock-, stor- och mesanmast och fick ett ganska kraftigt språng med kryssarakter. Segelytan blev sammanlagt 226,7 kvadratmeter.

Hon försågs med en Bolinder råoljemotor typ W38M21 med vridbara propellerblad utvecklande 160 hästkrafter vid 300 varv per minut. Motorn var av en ny konstruktion med genomgående ankarbultar från fundamentplåten genom vevhuset, cylindern och cylinderdeckeln.

Hon fick två lika stora lastluckor med måtten 5×3,7 meter vilka betjänades av två motorvinschar av Lidans fabrikat om vardera 9 hästkrafter.

I stället för det i träfartyg vanliga höga kölsvinet av ek fick nybygget en intressant nykonstruktion. Kölsvinet ersattes nämligen av en grov u-balk samtidigt som garneringen lyftes midskepps varigenom fartyget fick en plan bottnyta i lastrummet, vilket underlättade stuvningen.

På halvdäcket akterut byggdes befä-

lets bostäder som bestod av salong och styrhytt för befälhavaren, hytt för styrman samt en passagerarhytt. På backen under däck byggdes skans för fyra man. Hytterna försågs med värmeledning och elektriskt ljus. Ovanpå kajutkappen placerades en rymlig styrhytt och akter om denna i däckshus mäss och kök.

Något försenat levererades fartyget, som i dopet fått namnet Skäldervik, den 12 augusti 1943 till sin beställare och sattes omedelbart in i fraktfart. Till befälhavare utsågs skepparen Eric T. Carlsson från Skillinge. Han efterträddes i mars 1944 av John Löfström från Ålabodarne.

Fartyget förliser och repareras

Då Skäldervik var på resa mellan Slite och Oxelösund med last av cement grundstötte hon fredagen den 8 juni 1945 i svår tjocka och hård vind i närheten av Grässkär i position N 58 37, O 17 72. Efter att ha lossat 100 ton av lasten och med hjälp av Neptunbågets bärgningsångare **Hermes** kom



Fartyget under utrustning i Pukavik. Foto från Sjöhistoriska museet.

Sköldervik loss efter nära ett dygn. Motorseglaren, som hade fått svåra bottenskador, infördes till Oxelösund där resten av den förstörda lasten lossades. Hon tätades sedan provisoriskt och fördes till varvet i Grisslehamn för reparation.

Redan omkring den 20 augusti var reparationen klar och fartyget avgick till Gdansk i Polen. Här blev hon liggande nära en månad innan hon fick last och kunde avsegla.

Rånad

Det var inte alldeles ofarligt att vistas i den polska staden. En dag i slutet av augusti överraskades skeppare John Löfström av maskerade män som trängt sig ombord på fartyget. Männen, som var beväpnade, kommanderade "Hands up" och plundrade sedan kajutan på allt värdefullt, såsom två radioapparater, en plånbok med 500

kronor, en mängd kläder, en klocka och en revolver. Löfström kände igen kuppmännen som en kapten från ett örlogsfartyg som låg intill. Kaptenen hade tidigare varit ombord och då verkade han mycket intresserad av Löfströms tillhörigheter och när han då gick mumlade han att han skulle komma och hälsa på igen. Och det gjorde han sannerligen.

När Löfström dagen efter rånet anmälde saken för den ryske kommandanten svarade denne lakoniskt.

– Varför sköt ni inte ner dem?

När han fick höra att svensken bland annat förlorat sin revolver gav han ho-

nom en ny med orden.

– Kommer de igen, så skjut dem bara.

Skeppare John Löfström

Thomas Löfström, brorbarntill John, berättar att man strax efter det att John avlidit hittade en pistol på hans vind märkt med SS. Det kan säkert ha varit den pistol han fick i Gdansk. Pistolen lämnades in till polisen.

John var en finurlig man. Det rådde stor brist av bildäck i Sverige och John var inte sen med att ta hem sådana för att sälja dem till bilhandlare. Det gick ju inte att sälja bilar utan däck. Däcken placerade han runt hela båten som fendrar och tullen kom aldrig på honom. John var en verkligt stor karl både till längd och omfång och även på andra sätt så han kunde skrämja de flesta när han röt till.

John Löfström föddes den 23 december 1917. Han gifte sig 1947 med Mossen, en dam som han hade träffat i Stockholm. Paret bodde sedan i grannhuset till det hus där John var född.

John Löfström startade senare ett bolag för sportfisketurer för privatpersoner med avgångshamnar i Limhamn, Malmö och Helsingborg, vilket han sedan höll på med fram till sin död den 5 maj 1991. Rörelsen övertogs sedan av brorsonen Thomas och företaget heter idag Rååbåtarna Ab. Det finns kvar ett fartyg från den gamla tiden, **Confident**, som är byggd 1899 i Faxe Ladeplats i Danmark.



Mossen och John Löfström gifte sig 1947.



John Löfström inköpte **Confident** till sina sportfisketurer. Fartyget är fortfarande i drift nu med brorsonen Thomas vid rodet. Foto Krister Bång den 24 juni 2012 på Råå.



Fartyget hörde hemma i Lysekil med namnet *Tova* under en kort period. Foto från Terje W. Fredh.

Östersjöfart

Under resten av året gick **Skäldervik** i Östersjöfart och hade flera gånger laster till Norrland. Säsongen avslutades strax före jul då fartyget lades upp på Råå för vintern. Det visade sig att **Skäldervik** hade gjort sin sista resa för sitt rederi för hon såldes i april 1946 innan hon

kommit i fart till ett partrederi i Lysekil med 26 delägare och med Elof Andersson som huvudredare. Priset var 180000 kronor och fartygets namn ändrades till **Tova**. Hon tilldelades fiskenummer LL25. Till befälhavare utsågs Carl Walter Nilsson, Lysekil. Sommaren 1946 fiskade Nilsson och hans besättning vid Island.

Fartyget säljs till Island

Tova blev inte långvarig hos rederiet i Lysekil. I november 1946 fick man trafikkommissionens tillstånd att sälja fartyget till Island och den 12 december 1946 blev köpeavtalet klart mellan det svenska rederiet och direktör Valtyr Thorsteinsson i Akureyri på Island då fartyget för 214000 svenska kronor såldes dit och byggdes om till fiskefartyg. Hon fick samtidigt sitt sista namn, **Akraborg** (EA 50).

År 1951 byttes den ursprungliga motorn ut mot en 400 hk 6-cyl Alpha 2-taktsdiesel, 230×400 mm som gav fartyget en fart av 9 knop.

Fartyget fiskade sedan under hela sin isländska tid för samme redare. I januari 1965 drabbades hon av brand ombord, men lyckligtvis blev skadorna inte så stora.

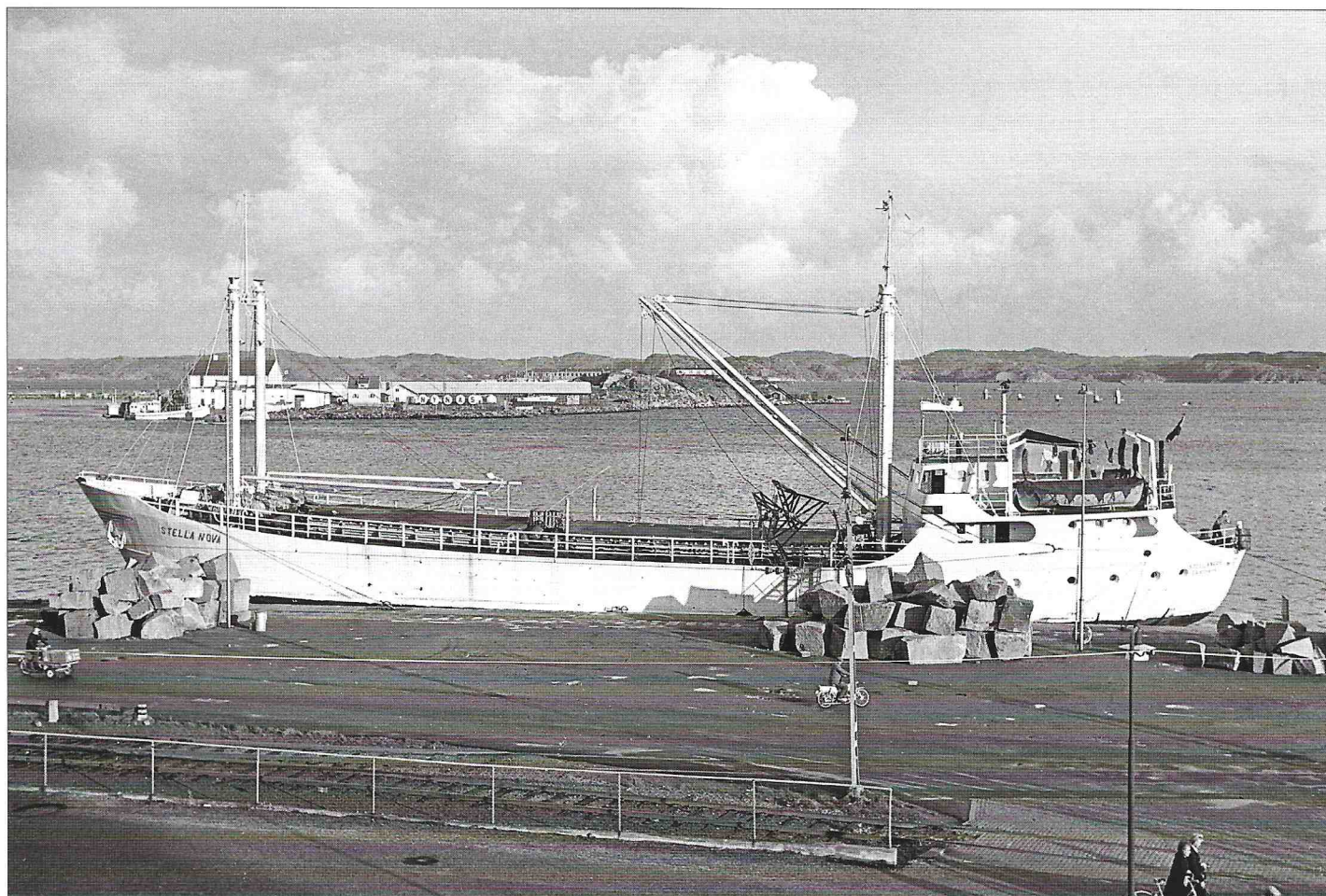
Runt 1974/1975 slutade man fiska med fartyget och det lades upp i hemmahamnen.

Den 30 oktober 1979 drabbades hon åter av brand och skadorna blev denna gång så stora att hon kondemnerades.

Den 15 augusti 1980 bogserades fartyget ut till havs och sänktes strax nord om Flately.



Denna fina modell av *Akraborg* visar fartygets fina linjer.



Anderssons kaj i Lysekil i oktober 1963. Foto Terje W. Fredh.

Den bästa bilden

Rickard Sahlsten

Som vi kunde berätta om i Läns-pumpen 2013:1 har vår medlem Terje W. Fredh i Lysekil ställt sitt unika negativarkiv över svenska och före detta svenska fartyg till förfogande för Läns-pumpen och Klubb Maritim – Göteborg. En digitalisering har pågått under två års tid, huvudsakligen utförd av Anders Bengtsson under Lennart Ramsviks ledning. Arbetet är nu slutfört och negativerna kommer att återlämnas till Terje.

En enorm mängd fartyg har under arbetets gång hunnit passera revy - och vilken som är båtologens bästa bild kan diskuteras i oändlighet.

Klubb Maritim i Sverige samt våra systerföreningar runt om i Europa bildades i huvudsak som samlarföreningar. Det naturliga samlarföremålet var fartygsfoton som på olika sätt kompletterades med uppgifter om fartygen. Många fotograferade själva och slet med det då ganska utmanade uppdraget att skapa bra fotografier. Andra

gjorde det bekvämare för sig och köpte produkter av dem som sålde dubletter och egna foton.

På 1970- och 1980-talen tyckte många att de främsta fartygsbilderna var de närmast industriella foton som en rad holländska fotografer tog i Rozenburg och Nieuwe Waterweg under fartygens väg upp till Rotterdams uthamnar. All plåt skulle vara solbelyst och bilderna såldes i stor mängd i hela Europa via entusiasternas "fotocirklar" i de olika länderna. Numera är fotosamlandet inte längre så centralt i sjöfartsföreningarna. Smak och värderingar har mognat. Internet och den digitala tekniken har förändrat världen för alltid. Intresset för bra bilder finns dock kvar och växer – om än i en annan form.

Själv tycker jag att en riktigt bra bild ska berätta något. Gärna flirta med betraktaren, som ska behöva en god stund för att "ta in" ett riktigt bra foto. Bilden ska väcka tankar, känslor och ibland kanske till och med litet vemod.

Hur man än ser på den saken anser jag att bifogade bild är Terjes bästa – alla sorter – någonsin. Det är **Stella Nova**, tidigare inköpt som **Nordpol** från Kalmar av Bertil Skanse i Skärhamn, som har kommit till Anderssons kaj i Lysekil, min barndomsstad, i oktober 1963. Tidsandan är perfekt fångad och det är eftermiddagsljus i den fortfarande ganska idylliska småstaden. Nyfikna Lysekilsbor har stannat till för att informera sig om vad som pågår i hamnen. Åtminstone två av stadens habituéer syns på bilden.

Som **Nordpol** hade hon sommartid gått i trafik mellan Grankullavik (Öland) och Klintehamn (Gotland) med bilar och passagerare. Gångjärnen till sidoporten där bilar lastades syns på fartygssidan motsvarande ungefär mitten av den förliga lastluckan.

Med bilden hyllar vi Terje för hans stora fotogärning och tackar för förtroendet att få digitalisera hans maritima kulturskatt!





Det går inte att ta miste på att varvsverksamhet har bedrivits i Lödöse. Här är resterna av den stora stapeln på anrika Lödöse Varf.

Varvsforum 2015 i Trollhättan och Lödöse

Text och bild Bertil Söderberg

Lördagen den 9 maj

Jag sitter på tåget och har just lämnat Göteborgs centralstation för att åka till Trollhättan, där jag skall delta i Varvsforum 2015. Arrangörer är Statens maritima museer och Varvs- och sjöfartshistoriska föreningen i Göta älvdalen.

Strax visar sig Göta älv, Sveriges största flod och viktigaste vattenväg, som har haft och har en stor betydelse för sjöfarten på Väneren. Kommunerna längs sträckan har utvecklats mycket tack vare älven. Idag är Göta älv vattentäkt för cirka 700 000 personer och levererar dessutom kyl- och processvatten till många industrier. Älven är en transportled som människor utnyttjat under århundraden och längs dess väg växte det upp ett trettiotal mindre varv. Dessa byggde mest prämar och segelfartyg, men de större

varven Thorskog och Lödöse byggde även järn- och stålfartyg. Lödöse varv skall vi besöka i morgon.

Väl framme i Trollhättan etablerar jag mig på hotellet och promenerar sedan till Drottningtorget, där buss

väntar för att köra deltagarna till Kanalmuseet där mötet börjar kl 13.00. Jag har aldrig besökt Kanalmuseet och är lite nyfiken på vad det har att erbjuda.

Kommunfullmäktiges ordförande i Trollhättan, Olov Säfström, hälsar välkommen och inleder mötet med att berätta om Trollhättan i ett historiskt perspektiv och om den nutida utvecklingen med framtidsplaner m.m. Därefter informerar överintendent Leif Grundberg från Statens maritima museer tillsammans med sekreteraren i Varvs- och sjöfartshistoriska föreningen i Göta älvdalen om programmets upplägg under helgen. Hans-Lennart Ohlsson, museichef på Sjöhistoriska museet berättar om isbrytaren **S:t Erik** som fyller 100 år och som nu firas i Stockholm. Wolf Clarke, Nohabs Ångloksklubb, berättar om



*Modell av Göteborgs Brandförsvars gamla flodspruta från 1932 hette **Flodsprutan II**, inte som syns på bilden. Den var i tjänst 1932–1977 då den överlämnades till fartygmuseet Maritiman vid Packhuskajen.*



Elfkungen tog oss med på en tur i kanalen och då serverades en god supé ombord.



Den permanenta utställningen på Lödöse museum.



de så kallade ryssloken som byggdes i Trollhättan. För att klara lyften av de tunga ångloken, ca 80 ton, ombord i fartyg byggde Götaverken år 1918 en kran som finns kvar än idag och som benämns Rysskranen.

Därefter tar Tommy Andersson vid och berättar om 3-mastskonaren **Isolda** som byggdes på Lödöse Varf 1902. Vi får se en bildvisning från **Isoldas** aktiva tid och får även information om Isolda Ekonomiska Förening som sedan många år restaurerar **Isolda** på Gottenius varv i Göteborg.

Under rundvandringen på Kanal-museet får jag till min stora förvåning se en modell av **Flodsprutan II** som jag varit skeppare på. Båten ligger idag på fartygsmuseet Maritiman i Göteborgs hamn. Jag visste inte att någon byggt en modell av henne men får förklaringen att någon i stadens modellbåtsklubb har byggt modellen, som dessutom både kan köras och spruta vatten!

Efter fika och guidad rundvandring i slussområdet är det dags att embar- kera passagerarfartyget **Elfkungen**,

byggd redan 1875 på Bergsunds Me- kaniska Verkstad i Stockholm, för en tur i slussområdet inklusive slussning. Under tiden serveras en god buffé ombord.

Söndagen den 10 maj

Efter stärkande frukost på hotellet är det dags att åter gå till Drottning- torget och bussen som i dag tar oss till Lödöse museum. Under färden får vi guidning av Åke Karlsson som berättar om några gamla nedlagda varv längs älven.

Förste föredragshållare är Hans Nilsson, ordförande i Varvshistoriska föreningen i Göteborg. Han presenterar planerna på ett Varvs- och Industritekniskt centrum i Göteborg. Denna process har i stort sett varit i gång ända sedan storvarven lades ned. Frågan har även varit uppe i riksdagen! Men inget har hänt förrän på senare år. Nu eller aldrig? Hans Nilsson säger bland annat: "Vi hoppas på ett positivt svar som leder till att det framtagna förslaget på ett Varvs- och Industritekniskt centrum med placering vid Lindholms Allén mitt emot tv-huset nu verkligen byggs."

Museichef Björn Varenus från Sjö- farts- och Sjöfartsmuseet Akvariet i Göteborg är en bland flera andra som deltar i dis- kussionen om bildandet av nämnda centrum. Efter kaffepaus är det visning av museet med bla Varvs- och Sjöfartshistoriska Föreningen i Göta älvdalens permanenta utställning. Föreningen har all heder av att ha lyckats få ihop en mycket intressant utställning. Därpå är det besök i för- eningslokalen, där ordföranden Bert



Deltagarna hade mycket att diskutera i den fina utställningen om varven i Götaälvdalen.

Kopp visar runt bland samlingarna. Här finns bland annat ett stort unikt ritningsarkiv från Thorskogs Varf. Vi delar upp oss i två grupper, där den ena gruppen går in på Lödöse gamla varvsområde och blir guidade av en före detta varvsarbetare. Och den andra gruppen till föreningslokalen. Det går inte att ta miste på att det bedri- vits varvsverksamhet här, det vittnar bland annat den gamla stapelbädden som går ut i älven om.

Så är det dags för lunch som avslut- ning på Varvsforum 2015. Deltagarna enas om att träffas igen om ett år och Claes Wollentz från Sjöhistoriska mu- seet samlar in förslag på var Varvsforum då skall äga rum. Det får vi på sedvan- ligt vis veta i början av 2016.

Sjöfartsmuseet i Amsterdam

Eric Hallberg

Holland har stolta traditioner inom sjöfarten. Landet ligger intill Nord-sjön, och delvis under havsytan, och detta har uppenbarligen resulterat i en symbios mellan landets innevånare och havet. "Zonder de zee geen Nederland" (utan havet inget Holland) är ett uttryck som man ser ibland. Landet är också litet till ytan, så det var väl naturligt att man kom att expandera sin yta genom att finna andra delar av världen där man kunde etablera sig och bedriva handel. Holland kom tidigt att få fotfäste i Asien genom VOC (Vereenigde Oost-Indische Compagnie), som alltså motsvarade vårt ostindiska kompani. VOC grundades 1602, och det året kan betraktas som begynnelsen på Hollands storhetstid som kom att vara under i stort sett hundra år.

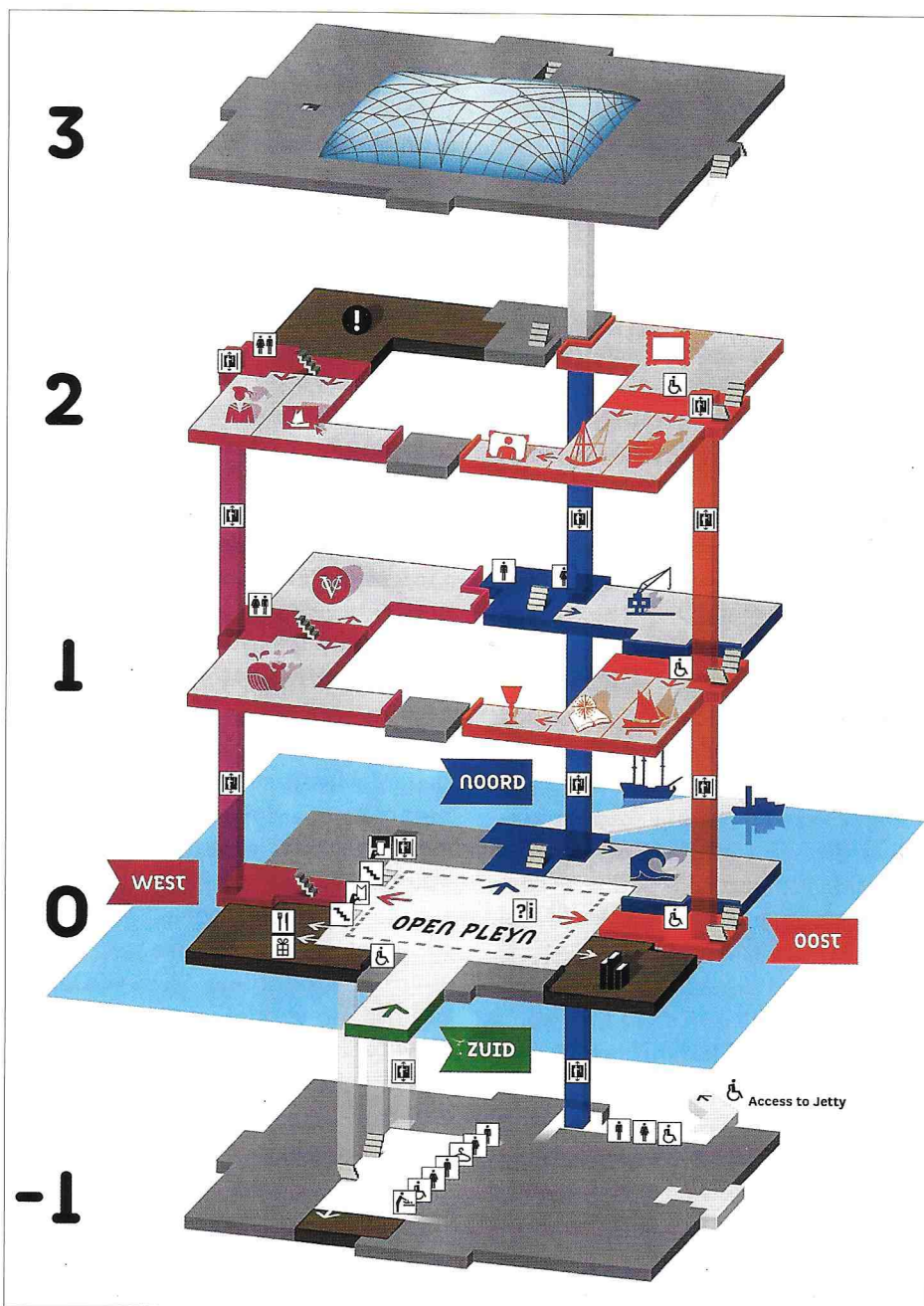
En nackdel med expansionen var att man kom i konflikt med andra länder som hade samma idé, och som dessutom också hade starka flottor av krigsfartyg. Under 1600-talet, som i Holland går under benämningen "Gouden Eeuw", ungefär guldåldern, var det framförallt England man låg i konflikt med. Flera sjöslag, som man som svensk inte hört talas om, utspelades mellan engelsmän och holländare. Vissa sjömän i flottan blev nationalhjältar, och det har de fortsatt att vara ända fram till våra dagar. Men på senare tid framstod Holland som en grundmurad och fredlig sjöfartsnation med välkända varv och rederier. Genom sitt strategiska läge, och närheten till de olika europeiska kanalnäten har ju Holland även inom närtrafiken på kontinenten spelat en viktig roll.

Den stora roll sjöfarten haft för Holland är givetvis bakgrunden till att man vill visa upp sin sjöfartshistoria på ett tilltalande sätt, på en plats som ligger centralt i landet. Centralt i detta fall är givetvis Amsterdams centrum, och museet ligger ungefär 15 minuters promenad från centralstationen. Byggnaden är iögonfallande och imponerande: den ligger ute i vattnet, och när den byggdes på 1600-talet fick man påla rejält för att den stora byggnaden inte skulle sjunka ner i bottenmaterialen. Byggherren var Daniël Stalpaert och byggnaden stod

klar 1658. Den var byggd som arsenal för örlogsflottan, och som sådan fungerade den ända till 1970-talet. När örlogsflottan lämnat arsenalen låg det ju nära till hands att inhysa ett marint museum i byggnaden, vilket skedde. Sjöfartsmuseet invigdes av prinsessan Beatrix 1973.

Det är som sagt en imponerande byggnad, tre våningar hög och med en

inre gård omgiven av fyra sammanbyggda huskroppar, likt en skånsk klassisk bondgård, men avsevärt mycket pampigare. Under åren 2007–2011 genomgick museet en genomgripande renovering. Vid renoveringen satte man ett tak över innergården, ett tak som är försedd med ett stort antal lampor så att det kan påminna om stjärnhimlen på kvällarna sägs det.



En plan över sjöfartsmuseet i Amsterdam. De olika utställningarna beskrivs i texten och finns på planen markerade med symboler. I texten har våningarna numrerats på svenskt sätt: plan 0 på ritningen motsvarar första våningen; plan 1 andra våningen och plan 2 tredje våningen.

Sjöfartsmuseet syns i bakgrunden med ost-indiefararen Amsterdam framför. Närmast ligger några båtar som tillhör Museumshaven Amsterdam.



Efter renoveringen har det blivit ett modernt museum med utställningar som är anpassade efter tidens krav. Vad man vill belysa på museet: Holländarna och världen; Holland som en sjöfartsnation; havet som en inspirationskälla; havet som en ny utmaning; Amsterdam som sjöfartsstad.

Museibygnaden

Man kommer in genom en port i söder, och när man gjort det kan man köpa biljetter i huset till vänster (i väst). Här finns också en museishop och en restaurang på bottenplanet. Från innergården kan man nå de tre trapphusen där utställningarna finns.

Eftersom man då är helt nära det västra trapphuset är det lämpligt att börja sin rundvandring här. På andra våningen finns två utställningar. Den ena behandlar guldåldern, och här finns föremål och konstverk som belyser denna tid. Man får också en broschyr som beskriver Michiel de Ruyters liv och här kan man studera olika föremål som belyser detta. Men föremål med anknytning till de Ruyter dyker upp på andra platser i museet och omfattar allt från bataljmålningar till ljusstakar. Den andra utställningen på andra våningen behandlar valfångstens historia med modeller i skala 1:1, där man till exempel kan gå in i munhålan på en nordkapare. Inne i munnen finns det

en modell av ett valhjärta som slår sina slag. Holländarna var en gång i tiden inblandade i valfångst. 'Livet ombord' är en utställning på tredje våningen som är väl anpassad för de yngre medborgarna med olika knappar att trycka på och möjlighet att svara på frågor.

I det norra trapphuset är det sparsamare med utställningarna. På andra våningen finns det en stor modell av Amsterdams hamnområde. Modellen är interaktiv och man kan, genom att trycka på de rätta knapparna, få upp-



Bland skeppsornamenten kan man hitta den bistre Michiel de Ruyter längst ner till vänster.

lysningar om olika anläggningar och fartyg.

I det östra trapphuset finns det på andra våningen en utställning med segelbåtsmodeller i en mycket tät formering i dämpad belysning. Det är allt från segelbåtar som har ganska många år på nacken fram till helt moderna byggen. Intill ligger en lokal där man visar upp olika kartors och sjökorts utseende genom seklen. Innanför finns ett rum med föremål som man vanligen inte ser på sjöfartsmuseer: tallrikar, glas och bestick. Flera av dessa har anknytning till De Ruyter. Turen avslutades med ett besök på tredje våningen, och på den presenteras olika föremål med anknytning till konst, inkluderande navigationskonst. Det finns givetvis en avdelning med tavlor från gamla tider och framåt. Speciellt pennteckningarna av van der Velde från 1600-talet tycker jag är riktigt spännande. Annars dominerar de mer traditionella bataljmålningarna. Men som sagt följs konsten framåt till våra dagar. Det finns också ett galleri med fartygsdekorationer, främst galjonsbilder. Föga förvånande hittar man också en galjonsbild föreställande Michiel de Ruyter. Belysningen är också här synnerligen dämpad, och liksom när det gäller segelbåtarna en trappa ner är de tämligen tätt packade. I nästa rum är märkligt nog belysningen också sparsam, och det dämpade ljuset ger en

trolsk belysning av olika navigationshjälpmedel. Till sist kan man komma till det rum där man kan titta i fotoalbum som visar upplevelser till sjöss.

Ostindiefararen Amsterdam

När man är nöjd med utställningarna inomhus kan man leta sig ut på kajen för att gå ombord på **Amsterdam**, en kopia av en ostindiefarare som man med hjälp av 400 frivilliga byggde under åren 1985–1991. Originallet byggdes under mitten på 1700-talet på en storslagen varvsanläggning, Oostenburg, som VOC drev. Sjöfartsmuseet var då närmaste granne med varvet, som numera inte existerar. **Amsterdam** gav sig ut på sin jungfruresa 1749, under befäl av kapten Willem Klump, men hon havererade vid engelska kånalkusten några dagar efter sin avresa från Texel. Till skillnad från **Göteborg** är hon stationär och ger sig inte ut på några seglatser.

När man kommit så långt har man gått igenom sjöfartsmuseets utställningar, men det är inte slut med detta, för nära museet finns en samling mindre fartyg som ligger vid en kaj som kallas Museumshaven Amsterdam.

Museumshaven Amsterdam

Museumshaven Amsterdam ligger alltså helt nära sjöfartsmuseet. Uppenbarligen är det en sammanslutning som är fristående från museet. Längs kajen ligger uppskattningsvis ett tjugotal mindre fartyg av olika typer: det verkar som om man har haft en mycket rik flora av olika båttyper under tidens gång. Förekomsten av flera olika mindre båttyper som var anpas-



Här visas ett parti av den imponerande displayen över Amsterdams hamn.

sade till de speciella förhållandena längs kusten och inlandsfarvattnen är typisk för Holland. Här kan man till exempel se en steilsteven (farkost med rak stäv, ofta pråm eller motorpråm) med namnet **De tijd zal't leren** (det visar sig med tiden). Man kan också läsa om båtarna här, både på holländska och på engelska på de beskrivningar som finns vid respektive kajplats. Här finns en intressant blandning av olika mindre båtar, och det tar en god stund att studera dessa mer eller mindre speciella farkoster.

Intrycket av museet

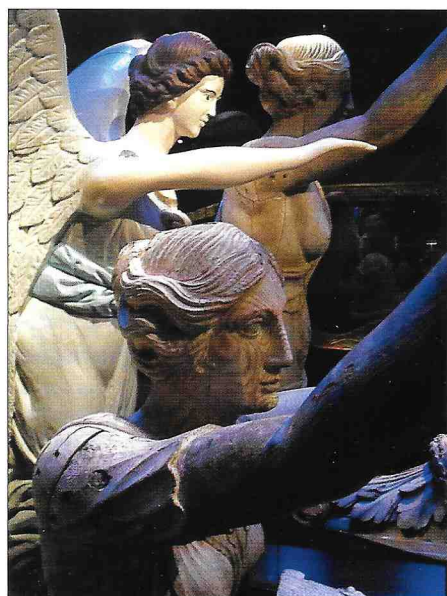
Jag brukar försöka göra återbesök till intressanta museer ganska kort tid efter den första rekognoseringsturen, och jag hade gärna kommit tillbaka, men är man bara nere över en helg så finns det ju andra museer och andra attraktioner man också vill besöka. Därför är kanske detta första intryck lite orättvist.

Eftersom museet är lokaliserat i en gammal byggnad som uppfördes för ett helt annat ändamål, och som man inte kunnat göra alltför genomgripande förändringar i, så har resultatet blivit att utställningarna blivit lite svåröverskådliga.

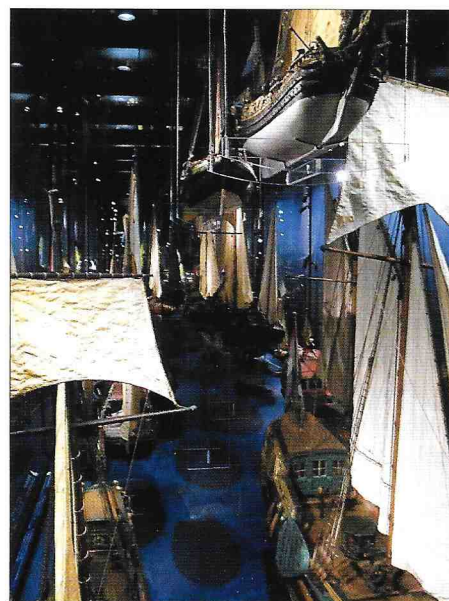
Det är inte så lite mörkt på flera ställen i utställningarna. I vissa fall är det förstaeligt: gamla tryckta arbeten och fotografier bör inte utsättas för ett övermått av ljus. Men ibland var nog belysningen dämpad för att göra samlingarna mer dramatiska. Detta är

nog fallet när det gäller utställningen av navigationsinstrument. Det finns inte så många modeller som är utställda, det brukar man ju annars kunna se en del på sjöfartsmuseer. Det var väl bara montern med segeljakter där man ser modeller, men där var det å andra sidan desto tätare mellan dem.

Eftersom sjöfartsmuseet i Helsingör också tillkommit under senare år är det svårt att inte jämföra de två museerna. I Helsingör har man ju också den fördelen att man går igenom utställningen i ett svep så att säga, eftersom utställningslokalen hänger ihop utan trappor. Jag tyckte nog också att utställningarna i Amsterdam ibland var lite glesa för att däremel-



Galjonsfigurer som visar vägen.



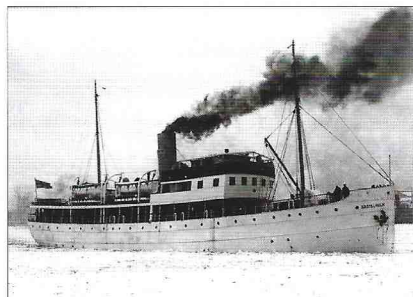
Montern med segeljakter på andra våningen är synnerligen innehållsrik.

lan verkligen bli överdådigt belamrade. Och man kanske lyssnar litet för mycket på professionella utställningsarkitekter. Min uppfattning är att man i Helsingör lyckats mycket bättre med att göra de exponerade samlingarna intressanta och spännande. Det kanske också är svårt att göra ett urval av de 300000 föremål som

man i Amsterdam kan välja mellan. Detta gör museet till ett av världens största med avseende på samlingarnas omfattning. Men har man kommit till Amsterdam och är intresserad av sjöfart skall man absolut ta och besöka Het Scheepvaartmuseum. Ett tips är att betala entréavgiften, och därefter sätta sig i lugn och ro med en

Amstel eller en cappuccino för att ordentligt studera planen över museet så att man inte missar något man vill se. Man kan också med fördel ta sig en ordentlig titt på båtarna vid Museumshaven, och där är utställningen naturligt nog mer överskådlig och nog så intressant. ☸

Vykort till salu



Vi säljer nu ut vykortserier som innehåller 10 sv/v äkta foto i format 10x15 cm per serie. På baksidan finns uppgifter om fartygen. Pris per serie 30 kr.

Serie nr 4

Ludvig Peyron	last.
Vind	
Wilhelm Tham	pass.
Danafjord	
Norrland	
Nerike	kanal.
Hebe	bogser.
Wanja	segel.
Falken	ångtrål.
Besättningfoto	

Nr 6

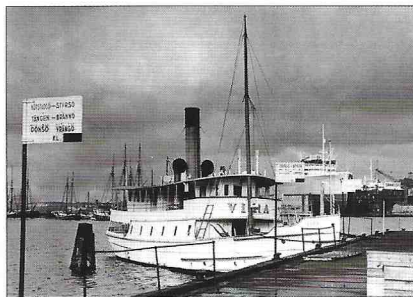
Frisia	last.
Hemland	
Jönköping I	
Skagern	
Sven Renström	
Bullaren	
Bele	pass.
Sigvard	kanal.
Vinga	segel.
Ran	statsf.

Nr 7

Balder	pass.
Ceres	
Irene	
Patricia	
Ejdern	
Lidköping	kanalf.
Nore	
Birger	bogser.
Juno	skuta
Vy över Skeppsbron, Gbg	

Nr 8

Margaret	last.
Pelle	
Suorva	
Vira	pass.
Bylgia	kanal.
Senta	segelf.
Fride	skuta



Klara	
Sigrid	
Styrbjörn	HMS

Nr 9

Kastelholm	pass.
J.L. Runeberg	
Arvika	kanalf.
Frithiof	bogser.
Blenda	skuta
Erato	
Böljan	
Atalanta	last.
Hedera	
Clary Thordén	

Nr 10

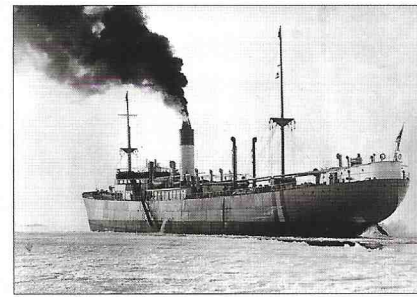
Elisabeth	skuta
Anna	
Herbert	bogser.
Birger Jarl	pass.
Dagfrid	last.
Tritonia	
Yarrowonga	
Christer Salén	
Soya VI	
Uno	

Nr 11

Britannia	pass.
Isbrytaren III	
Bele	kanal.
T. Mannheimer	
Dagny	skuta
Klaraborg	
Sandviken	pass.
Östersund	
Carl Gerhard	last.
Benares	

Nr 12

Westvåg	skuta
Lydia	
Fylgia	
Tyra	
Göteborg	pass.
Suecia	
Prinsessan Ingeborg	
John Eriksson	kanal.



Thetis	
GG 493 Björköland	

Nr 14

Arla	kanal.
Familien	skuta
Ingrid	kanal.
Karin	
Lars- Erik	
Lidköping	pass.
Regulus	last.
Sigrid	kanal.
Sonja	
Thuntank 8	last.

Färgvykort

från Broströms rederier, 10 kort i varje bunt. Pris 30 kr.

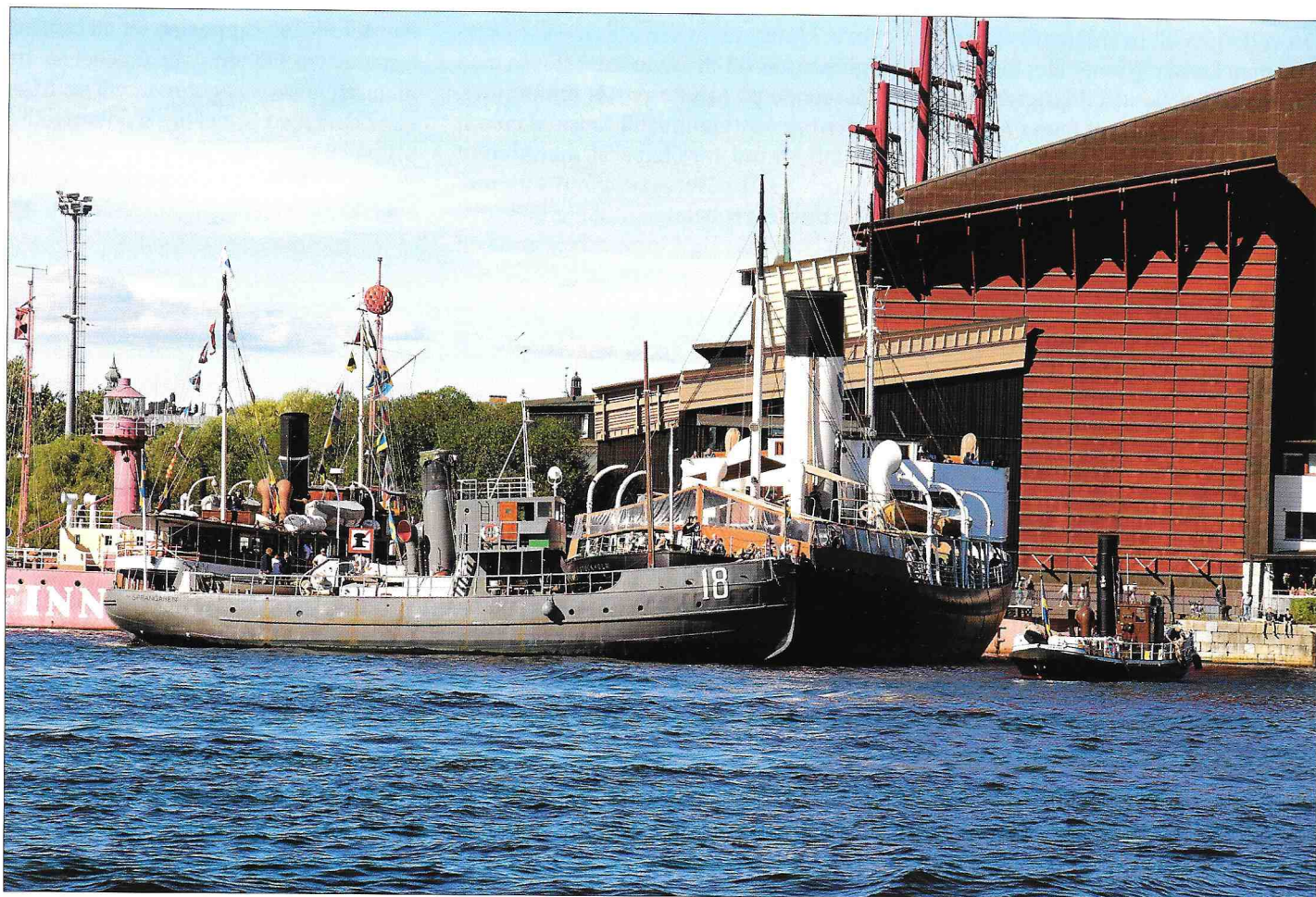
Julvykort i färg

Lagerrensning av resterande julvykort i format 15x21 cm. Tre olika buntar med 8 olika kort i varje. Pris 1 bunt 30 kr, 2 buntar 50 kr och 3 buntar 70 kr.



Paketpris

200 kr för serierna + Broström och julkorten (nr 4, 6, 7 och 14 ingår inte – det finns endast ett fåtal kvar). Reservation för slutförsäljning. Gör din beställning på plusgiro 815768-7, Länsruppen Sjöfartshistorisk Förening.



Vasavarvet med stationära och några av de gästande fartygen under Stockholm steam.

Stockholm steam 14–17 augusti 2015

Text och bild Ragnar Magnander

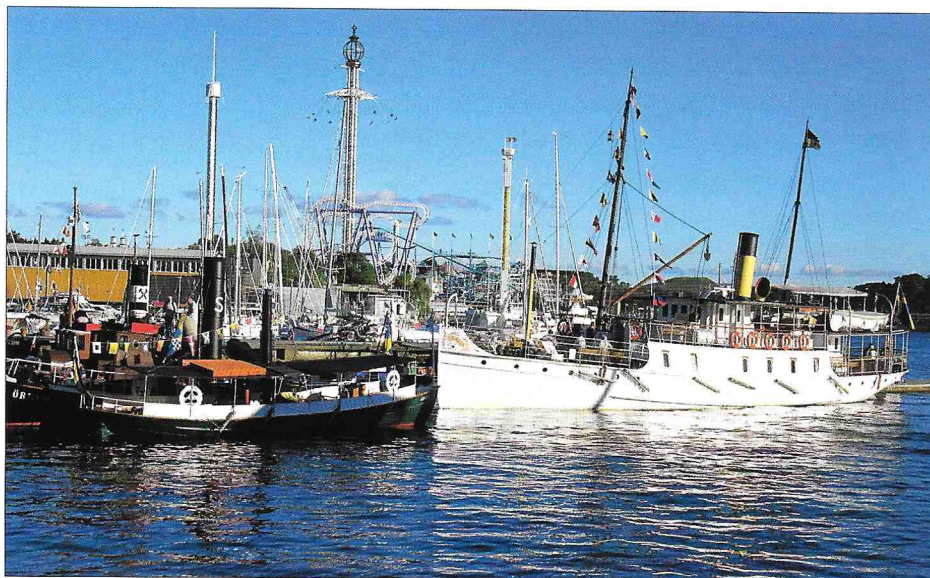
Med anledning av att isbrytaren, numera museifartyget, **Sankt Erik** i år fyller 100 år, arrangerade Sjöhistoriska museet i Stockholm i bästa möjliga sommarväder den 14–17 augusti ett trevligt och lyckat så kallat ångbåtsmöte i anslutning till **Sankt Eriks** kajplats vid Galärvarvet.

Deltagande ångbåtar var den lilla fina ångslupen **Gerda** från Eskilstuna, ångbogserarna **Rex** och **Örnen**, ångfärjan **Djurgården 3** och några små ångslupar, bl a **Stimmaren**, **Silja** och **Ina** av Öja. Under några av dagarna företog **Gerda** och **Djurgården 3** även turer för allmänheten på linjen Nybroplan–Skeppsholmen–Galärvarvet.

Inbjudna och på plats var dessutom ångfartygen **Bohuslän**, **Trafik**, **Ejdern** och **Mariefred**, vilka också gjorde en del publika turer, och ombord på ångaren **Blidösund** var det "öppet skepp" på söndag eftermiddag.

Ångaren **Sprängaren** visades också upp, och ombord på den uppvisade och jubilerande **Sankt Erik** kunde fartygets imponerande ångmaskin dessutom ses i rörelse, tack vare att en

av fartygets ångpannor var påeldad. På söndag middag uppenbarade sig plötsligt och som lite extra överraskning den pampiga bogserångaren **Stockvik**, som för egen maskin hade



Ångaren **Trafik** och den lilla ångslupen **Gerda** och bakom bogserbåtarna **Örnen** och **Rex**.



Ångfartyget **Bohuslän** i Vaxholm och med Kastellet i bakgrunden gjorde några turer i charter för Waxholmsbolaget!

gått från Stocka i Norrland och ner till ångbåtsmötet. Ångaren **Stockvik**, som för närvarande är under renovering, imponerade inte minst tack vare sin höga och ståtliga skorsten!

På söndagskvällen var det ombord på **Sankt Erik** en liten avslutningsfest för bland andra fartygens besättningar, och museichefen Hans-Lennart Ohlsson tackade då besättningarna på de församlade fartygen, samtidigt som han även passade på att beröra den lite unika händelse, som under lördagseftermiddagen gällde ångaren **Bohuslän**. Waxholmsbolaget fick nämligen denna dag en viss tonnagebrist, och man chartrade då in **Bohuslän** i samband med fartygets rundturer i skärgården runt Vaxholm. På så sätt gjorde ångaren **Bohuslän** åtminstone tre enkelturer mellan Vaxholm och Stockholm (till och från Galärvarvet) under Waxholmsbolagets rederi-



Den vackra lilla ångslupen **Ina** begrundas av några ur **Bohusläns** besättning.

flagg. Detta framkallade rungande applåder och hurrarop!

En del utmärkelser och liknande delades också ut. Sjöhistoriska museet har i år valt att K-märka ångbogseraren **Rex**, och denna K-märkningsskylt överlämnades till två av företrädarna för båten, en kvinnlig tjänsteman från Hallstahammar kommun samt Kjell Nordeman, representant för fartyget. Från Sveriges Ångbåtsförening och

dess ordförande Håkan Johansson förärades därefter jubileumsdiplom och bordsstandar till ångslupen **Gerda**, som just i år fyller hela 150 år! Liknande gåvor överlämnades även till ångaren **Motala Express**, eftersom den tidigare "Vätterfången" i augusti kan fira sin 120-årsdag, och samma gåvor förärades också 130-årsjubilerande ångbåten **Nocturne**. Även Christer Strandell och hans **Stockvik** fick ett bordsstandar från Ångbåtsföreningen, samtidigt som det också uppmärksammades, att ångbåten **Ejderen** i år blir 135 år.

Vid överlämnandet av gåvorna till **Motala Express** och **Nocturne** höll Claes Insulander, såsom företrädare för ägaren av dessa båda fartyg, ett mycket välformulerat tacktal, då han även passade på att påtala den kraft, som finns inom den svenska ångbåtsrörelsen, och med vilket arbete och med vilket uppoffrande engagemang vissa personer har gjort det möjligt att vi än idag kan glädja oss åt att så många gamla fina passagerarångfartyg och liknande finns kvar i trafik i vårt land.

Från ångaren **Bohuslän** och Sällskapet Ångbåten överlämnades sedan som gåva till **Sankt Erik** och Sjöhistoriska museet en tavla med motiv på ett aktiebrev från Marstrandsbolaget, där även bilder på en del av de gamla Marstrandsbåtarna fanns med.

Den tidigare museichefen Claes Helmerston höll därefter som avslutning på festkvällen ett mycket intressant föredrag om **Sankt Eriks** levnadshistoria, fartyget som från leveransen och fram till år 1958 bar namnet **Isbrytaren II**, sedermera alltså omdöpt till **Sankt Erik**. Sista året **Sankt Erik** var insatt som isbrytare var 1977, varefter hon 1980 blev museifartyg, skänkt till Sjöhistoriska museet.



Ångfärjan **Djurgården 3** lägger till vid Galärvarvet.



Ångbogseraren **Örnén** i full fart på Strömmen.



Skepparhuset på Gullholmen. Foto 2015.

Skepparmuseet på Gullholmen

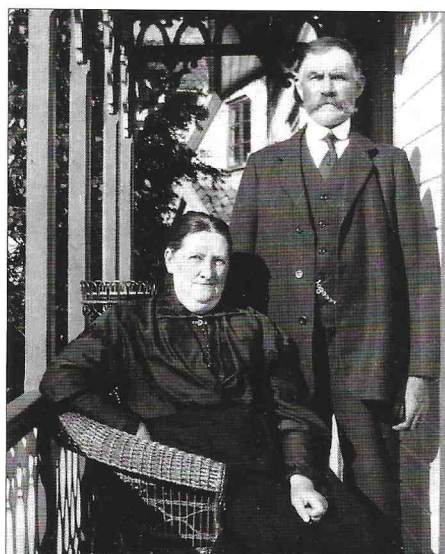
Berättat för Göran Sändare av Sune Johansson

Den lilla ön Gullholmen ligger på västra sidan av Orust, och är ett av Bohusläns många fiskelägen. Redan på 1500-talet, på den norska tiden, kunde man i de norska domböckerna läsa om Gullholmen. Förmodligen är det ett av Bohusläns allra äldsta fiskesamhällen. Fiske och sjöfart har också under de senaste 500 åren haft en helt dominerande inverkan på öns utveckling.

Tätt, tätt ligger de vackra trähusen på denna lilla klippa i yttersta havsbandet. Här bodde förr skeppare, sjömän, fiskare och lotsar, men i dag är många hus endast bebodda sommartid av väl-situerade fastlänningar. Redan för mer än femtio år sedan hade fraktskutorna och fiskebåtarna gradvis försvunnit, och i hamnen trängs nu i stället en flotta av fritidsbåtar. Ön har blivit en turistattraktion av stora mått och många tar färjan från Tuvesvik för att vandra omkring i de trånga passagerna mellan de pittoreska husen på Gullholmen och njuta

av klipporna och utsikten på Hermanö.

De flesta av husen är byggda under slutet av 1800-talet och början av 1900-talet. Då kunde många av skut-skepparna och fiskarna, tack vare goda



Andrietta och Albert Arvidsson. Foto Skepparmuseet.

inkomster från framför allt makrillfisket, bygga sina egna hus. Det var dock skillnad på hus och hus. På några av byggnaderna ser man hela två skorstenar, och fyra spröjsade fönster på långsidorna, vilket var tydliga tecken på välstånd.

Albert och Andrietta Arvidsson

En av dessa fiskare var Oskar Albert Arvidsson, född den 28 december 1865. Albert kom från en typisk sjömansfamilj som bott på Gullholmen i generationer. Hans far var fiskaren Olof Arvidsson och modern hette Anna Britta, född Jakobsdotter. En son, Arvid, och en dotter Justina, dör i unga år, men de fyra övriga sönerna i familjen går till sjöss och de blir alla sjöbefäl. År 1900 tituleras äldste brodern Jakob styrman, och de två mellanbröderna Mentor och Stefanus är sjökaptener. Yngste sonen Albert tar efterhand över faderns dörjebåt **Springaren**, och 1891 kan han till och med tituleras skepps-



Kuttern *Harold*. Målning av Gustav Samuelsson. Original i Konstmuseet, Gullholmen.

redare, eftersom han då tillsammans med Ferdinand Pettersson köper kuttern **Xantho** på 67,85 nettoton. Han seglar länge bästeman i **Xantho**, men år 1900 blir det en tvist mellan delägarna och **Xantho** säljs. I stället köper Albert samma år kuttern **Harold** som han sedan länge seglar med.

Livet kunde vara hårt och oberäkneligt för många av familjerna. I en enkel fiskarfamilj föds en viss Ingeborg. Hon växer upp och förlovar sig med en trevlig ung man. Denne måste dock bli klar med sin lotsexamen innan paret får gifta sig. Ingeborg väntar i sex år, men strax före examen dör mannen i slaganfall. Ingeborg blir alldeles utom sig av sorg. Hon kan några år senare gifta sig med fiskaren Andreas Tobiasson. De får en son tillsammans, men sommaren 1869, medan Ingeborg är höggravid med andra barnet, omkommer Andreas under fiske i Nordsjön. Enligt vad som berättas i slakten hade Andreas fallit i sjön från lillebåten. Händelsen inträffade på Elofdagen den 30 juni. Andreas hade då ropat: "Släng e' åra te mej!" I likhet med alla andra fiskare var han förstuds inte simkunnig. Man lärde inte barnen att simma, det skulle bara förlänga lidandet om man gick överbord. De övriga i fiskelaget kunde dock inte avvara åran i det hårda vädret, så Andreas sjönk. Ingeborg blev sålunda änka, och den 10 augusti 1869, sex veckor efter makens

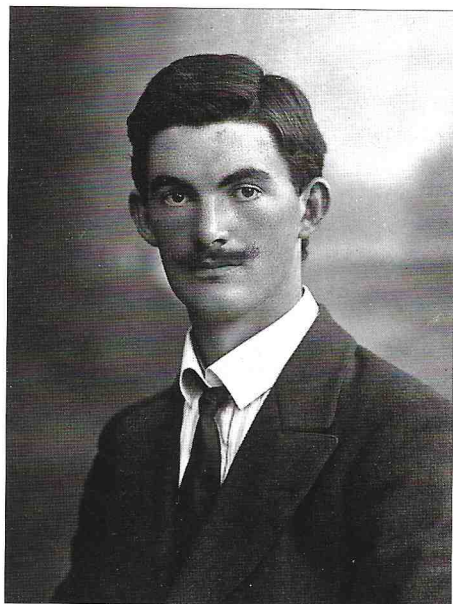
död, föder hon dottern Andrietta.

Albert var förstuds ett gott parti, skeppsredare som han var, och han hade dessutom tjänat en hel del pengar på fisket. Det blir Andrietta som lyckas fånga Albert, och den 19 oktober 1893 står bröllopet mellan de två. Albert har samtidigt låtit bygga ett vackert skepparhus på Gullholmen där de nygifta flyttar in.

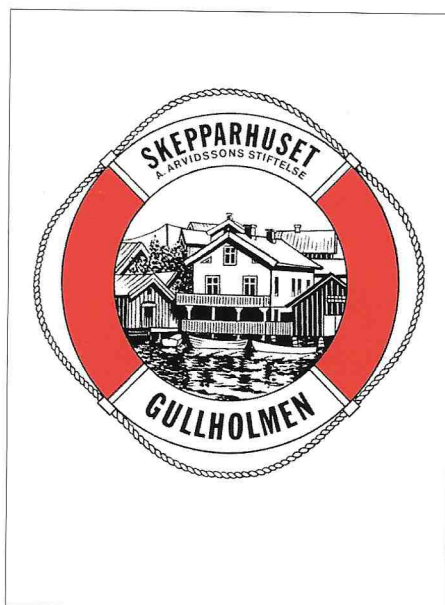
I Bohuslän hade under 1800-talet en stark inomkyrklig väckelserörelse, schartauanismen, uppkommit. Speciellt bland fiskarbefolkningen var man mycket gudfruktiga och just på norra och västra Orust var rörelsen som starkast. Alla gick i kyrkan, och även den sociala uppdelningen var väldigt strikt. Konfirmanderna skulle sitta på första bänk för att vara närmast prästen och



Köket i skepparhuset. Foto 2015.



Artur Arvidsson



Anna Arvidsson

altaret. Så satt lotsarna i andra kyrkbänken på höger sida, och i bänk nummer tre på höger sida satt Albert och hans familj. Det hade man gjort ända sedan kyrkan stod färdig år 1800. Andrietta kom från något mer påvra förhållanden och hennes förfäder hade därför suttit i bänk nummer sex. Det var väldigt noga med vem som skulle gifta sig med vem, och man kan därför undra över varför den välbärgade Albert valde den enkla Andrietta. Svaret kan möjligen finnas i att de var tvungna att gifta sig. Andrietta var nämligen gravid i tredje månaden vid bröllopet, och att få barn före giftermålet var ju närmast otänkbart.

Artur och Anna Arvidsson

Nu föddes i alla fall sonen Oskar Artur den 4 april 1894, och fyra år senare, den 18 september 1898, kom dottern Anna Osvalda Celina. Dessa bägge barn växte upp i en mycket sträng, strikt och religiös miljö. Fadern Albert låg ute till sjöss stora delar av året och därför var det mestadels modern

Andrietta som kom att styra i det fina skepparhuset, och det gjorde hon med järnhand. Hemmet är verkligen präglad av religion, och både Albert och senare även Artur blir kyrkvårdar.

När sonen Artur växer upp är det självklart att han följer med fadern Albert på fisket med Harold. Bortsett från ett par år under första världskriget fortsätter de med nordsjödörjet långt in på 1920-talet. Att sjömän är vidskepliga är väl bekant, och en händelse under 1923 års makrilldörje på Doggers bankar visar på detta. Några besättningsmän på Harold har senare berättat att en svart havssula, en ungfågel, vid ett tillfälle då landade ombord på kuttern. Besättningen såg det som ett riktigt olycksomen, och bara några dagar senare insjuknade faktiskt Albert svårt. Han fick föras i land i Norge och transporterades sedan till Uddevalla lasarett. Där avled han den 21 september 1923. Dödsorsaken var makrillcancer.

Nu fick Artur ta över som skeppare på Harold, men i land var det mor An-

drietta som styrde. Och det fanns ingen möjlighet att sätta sig upp mot henne. Både Anna och Artur fick nogsamta finna sig i vad modern bestämde. Artur hade en gång träffat en flicka i Danmark, och det hade gått så långt att hon fick följa med på Harold hem till Gullholmen. Men när mor Andrietta såg sonens sällskap gick hon fram, hälsade och sa: "Tack för besöket". Arturs flicka släpptes inte ens in i huset. Annars såg både Artur och Anna bra ut. Artur var dessutom en verkligt ståtlig man, han var över två meter lång. För Annas del var det otänkbart att hon skulle få gifta sig om inte den tilltänkte var åtminstone sjökaptan! Båda barnen var kuschade av sin mor, och ingen av dem kom därför att gifta sig. Andrietta avled i mars 1941, men då var Artur och Anna båda över 40 år gamla.

Artur fortsätter att segla med **Harold** och kuttern förblir familjens inkomstkälla ända in på 1950-talet. På senare år är fraktfarten den huvudsakliga näringen eftersom man sedan länge



Finsalongen i skepparhuset. Foto 2015.



Anna Arvidssons brudkista. Foto 2015

slutat med makrilldörjet i Nordsjön. Anna står som huvudredare från 1933, och hon fortsätter dessutom att sköta hemmet i sin mors anda. Hela huset står i princip orört från tiden då föräldrarna bodde där. Inga utomstående släpptes in, åtminstone inte längre än till köket, där bud fick lämna varor m.m. Enda undantaget kunde göras för prästen som någon enstaka gång fick komma in i salongen. Hela huset blev under åren alltmer fyllt med en otrolig mängd tidstypiska och fina kläder, möbler, prydnads- och hushållsföremål. Både pappa Albert och sonen Artur köpte gärna fina saker att ta med sig hem från de olika hamnbesöken i London, Lübeck och många andra ställen.

Skepparhuset på Gullholmen

På nedre plan ligger damernas avdelning. Här finns sommarköket, och här satt man och läste bibeln. Här finns också en kontorsavdelning för skötseln av fartygsaffärerna. På mellanplanet finns finrummen. De vackra takmålningarna är i original från 1893 och här finns också Gullholmens första bibel från 1734. Golven är täckta med engelska handmålade linoleummattor. På väggarna sitter Morrisontapeter, de som senare kom att bli Sanderson och slutligen Laura Ashley. De utsökta spetsgardinerna har också hängt för fönstren sedan 1893 och de har aldrig varit nedtagna eller tvättade! Persienner, de allra första i Bohuslän, sattes in omkring 1910 och de har varit nedfällda ända sedan denna tid. Det kom aldrig något solljus in i rummen! Det hände bara någon enstaka gång att man serverade en festmiddag i salongen, för övrigt stod allt stängt och ingen hade tillträde hit. Naturligtvis finns det också en orgel och en riktig radio, en av de allra första rörbestyckade och inte någon enkel kristallmottagare.

På övre planet eller vinden finns barnens och föräldrarnas sovrum samt förvaringsrum för kläder etc. Det behövdes mycket kläder på långresorna till sjöss och här finns fortfarande travar av ribbstickade långkalsonger och tröjor. Inspunnet i ull finns dessutom kvinnohår. Då blir nämligen tyget lika varmt antingen det är torrt eller vått. Under det stora förvaringskåpet för tröjorna och kalsongerna står en kista fylld med de vackraste spetsar. Det är Annas brudkista, den som aldrig kom till användning. Anna berättade själv på gamla dar om hur både mormodern, modern och Anna själv suttit och hand-



Finrum i skepparhuset. Foto 2015.

arbetat: "Där har jag och mamma och mormor virkat under alla år, te vecka nötta va' de?"

A Arvidssons stiftelse

Efter det att Artur gått bort 1965 satt Anna ensam i skepparhuset och hon hade ingen att prata med. Hon var för fin för att bjuda in någon eller inleda konversation med främmande människor. Det fanns heller inga släktingar. När hon någon gång gick ut kunde hon bege sig till handelsmannen, David Johansson. Då var hon alltid mycket fint klädd. Det fanns få

damer som var klädda som Anna, och det var ytterligare ett tecken på att hon var annorlunda och kanske lite förmer än andra.

År 1978 drabbades Anna av en hjärnblödning och då kommer hon till Uddevalla lasarett. Innan hon lämnade sitt hem hade hon satt hänglås på alla dörrar i huset och dessutom dubbla lås på ytterdörren. Ingen utomstående skulle få komma in i huset. Efter det att hon vårdats på lasarettet en tid sade man till henne: "Ja, nu är fröken Arvidsson någorlunda återställd, så nu arrangerar vi hemtransport och ordnar med hem-



Övre planet med klädförådet. Foto 2015.

samarit, så skall det nog bli bra." Då svarade Anna bara: "Det blir inget med det. Jag är gammal och nu tar ni hand om mig!" Anna var som alltid mycket bestämd och det gick inte att säga emot henne. Därför fick man ordna plats för henne på Henåns sjukhem och där blev hon kvar ända till sin död 1987.

En av de få som Anna hade förtroende för på Gullholmen var handelsmannen David Johansson. Hon fick höra att Davids son Sune var mycket intresserad av Gullholmens kulturarv och att han både var skolad och intresserad av det gamla skepparhuset. Sune samlade dessutom på konst och marina antikviteter. Därför tog hon från sjukhemmet kontakt med Sune. De diskuterade olika möjligheter för bevarande, och Anna sade: "Jag vill att huset och dess inventarier skall bli ett museum. Vi har samlat och 'sankat' (dvs samlat eller försakat) i 200 år." Sune bad att få lite betänketid, men efter några veckor hade han bestämt sig, och då dikterade Anna villkoren för stiftelsen till Orust Sparbank. Stiftelsen fick namnet Albert och Andriettas samt barnen Artur och Anna Arvidssons stiftelse. För, som Anna sa: "Detta är mammas och pappas hem!" Sune Johansson skulle vara ordförande och hans yngre bror Ingemar blev fastighetsförvaltare.

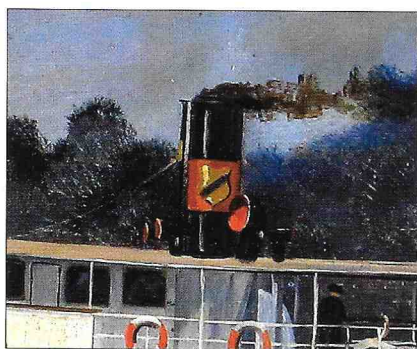
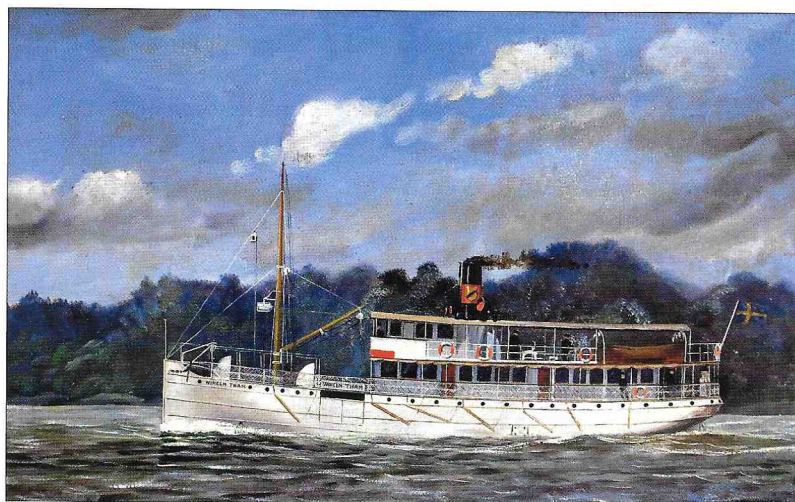
Förutom själva boningshuset finns



Sune Johansson med en modell av *Harold*. Foto 2015.

också en sjöbod, och en annan bod inredd som skutmuseum, där Sune Johansson har samlat en otrolig mängd nautica, fiskeutrustning samt segelmakeri och tunnbinderi från Gullholmens storhetstid som fiske- och sjöfartssamhälle. Här får man en intressant inblick i både tunnbindarnas, hummerfiskarnas, handelssjömannens och fiskaränkornas

vardagsliv i land och till sjöss. I 28 år har Sune nu guidat i detta världsunika skepparhus som alltså i princip stått orört i över 100 år. Huset är öppet tisdag-söndag eftermiddagar under juli och augusti månad varje år och under övriga tider på förfrågan. Information kan man även finna på hemsidan: www.skepparhuset.se



Wilhelm Thams skorstensmärke

Bertil Söderberg

I Länsrampen 2012:4 skrev Arne Sundström artikeln "Wilhelm Tham – mannen och kanalbåten". När jag gjorde layout på artikeln ställde Arne frågan om jag visste färgen på skorstensmärket. Det visste jag inte och både Arne och jag sökte efter någon målning eller liknade som kunde berätta vilken färg den hade. Vi lyckades inte finna något.

Men så hände något förra året. Jag och Ragnar Magnander åkte med **S:t Erik** på en tur till Hönö. Ombord fanns några gamla oljemålningar och en av dem var på **Wilhelm Tham**. Jag blev glad när jag såg att skorstensmärkets färger tydligt framgick på målningen. Visst kan en konstnär måla olikt originalet men jag tror inte att rederiet skulle vilja ha en tavla på sin båt med annan färg än vad som var verklighet.

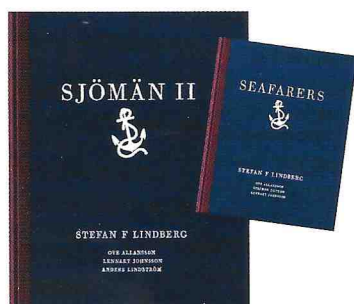
Eftersom turen gick från Lilla Bommen till Hönö, så hade jag givetvis med mig kameran. Här är resultatet med färgen på skorstensmärket. Tavlan var inte daterad men det är nog så att när Ångbåts Ab Jönköping – Stockholm slogs samman med Ångfartygs Ab Göta kanal 1915 så fick **Wilhelm Tham** det bolagets skorstensmärke som tavlan visar. Idag är som bekant färgsättningen annorlunda.



Nytt från
förlaget!

Svensk Sjöfartshistoria I STORM OCH STILTJE

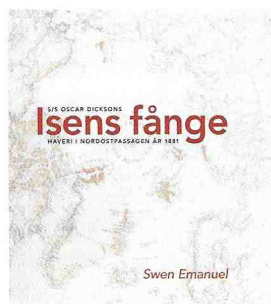
Den uppdaterade utgåvan av Svensk
sjöfartshistoria! Innehållet har
utökats och uppdaterats sedan
första utgåvan år 2010.
295 kr. (ord. pris 345 kr.)



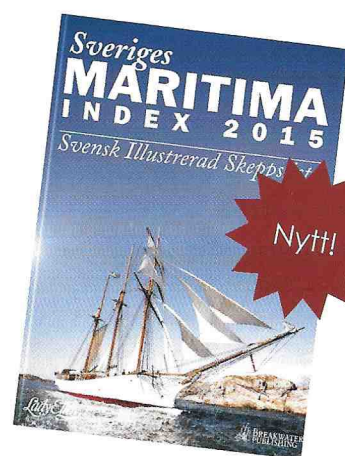
SJÖMÄN II / SEAFARERS
Ett praktverk! Fotobok av
Stefan F Lindberg. Text av
Ove Allansson m.fl.
295 kr.



HAVETS ORD
Ett lexikon över ord och
uttryck från sjön av författaren
Torbjörn Dalnäs.
200 kr.

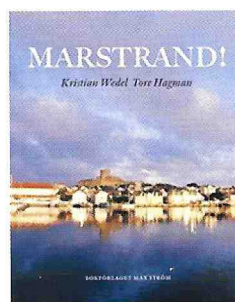


ISENS FÅNGE
Äventyr om haveri i
Nordostpassagen år 1881.
Swen Emanuel.
200 kr.

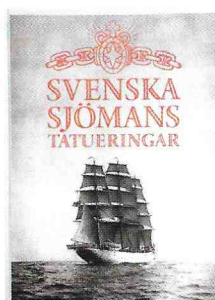


Nytt!

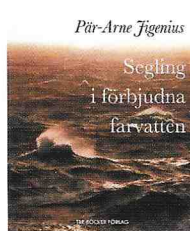
SMI 2015
Ett måste för fartygsbryggan,
rederikontoret och
båtologer!
295 kr.



MARSTRAND
Marstrands fantastiska
historia. Kristian Wedel,
Tore Hagman m.fl.
285 kr.



**SVENSKA SJÖMANS
TATUERINGAR**
Mirja Arnshav och
Adam Hjorthén.
250 kr.



**SEGLING I FÖRBJUDNA
FARVATTEN**
Äventyr i minbälten på resa mot
Skottland 1940.
140 kr.



**GLITTRANDE FISK MÖTER
KONSTNÄRENS BLICK**
Teckning, akvareller och foto.
Mats Westelius.
320 kr.

Horisonten runt

Redaktör Jan Johansson

Okänd 'skuta' identifierad
Tore Olsson frågade i nummer LP 2015:1 efter namnet på ett konstigt flytetyg vid Strömviken liknande en skuta. Jag kanske (kanske till och med troligen) är ute och cyklar men jag får intrycket att det inte handlar om någon båt alls utan snarare en förklädd brygga. Jag hittade denna bild när jag sökte på internet <https://www.facebook.com/269467195406/photos/a.10152985994150407.1073742424.269467195406/1015>

2985995830407/?type=3&theater från något reportage i tidningen *Se* nr 24 1971 och det ser inte ut som om förstäven tillverkats av någon skeppsbyggare. Skrovsidorna ser ut att vara gjorda av vanliga bräder. Förstäven och bogsprötet ser ut att ha tillverkats av någon som brukar snickra lekstugor, dito för masten och bommarna. Läget med aktern in mot strandkanten ser också skumt ut. Skutan verkar ha obefintligt djupgående i aktern.

Jag rotade sedan runt lite på internet och hittade en artikel i *Hallandsposten* från 2011 där Laila Blomstedt (som var med och drev restaurang på platsen från 1972 till 1981) beskådade förödelser efter att fastigheten brunnit. Sjön namngavs i artikeln om själva branden och det är Strömmasjön som är en mycket liten (cirka 72000 kvadratmeter, en villatomt är mellan ca 500 och 1000 kvadratmeter...) sjö nära Halmstad med mycket smala in- och utlopp. Ska man få in

någonting mer än en roddbåt där så lär man bli tvungen att göra jobbet med en tungtrailer och en kran.

Artikel om branden: <http://hallandsposten.se/nyheter/halmstad/1.1347816-gamla-restaurang-stromviken-ned-brunnen-till-grunden>

Artikeln om **Laila** finns på <http://hallandsposten.se/folkfamilj/1.1361846-laila-aterser-sitt-alskade-stromviken>.

Robin Nilsson



Strait Feronia efter ankomsten till Wellington den 1 juni 2015. Foto Mike Pryce, hamnkapten i Wellington.

Stenafärja såld till Nya Zeeland
Stena RoRos färja **Stena Feronia**, som bland annat vikarierat för **Stena Germanica** vid hennes ombyggnad till miljödrift, har sålts till Nya Zeeland och sattes i trafik i Cooks sund mellan Wellington och Picton den

13 juni. Fartyget övertogs i Landskrona i april 2015 och avseglade till Wellington under sitt nya namn **Strait Feronia** och anlände till Nya Zeeland den 1 juni. Fartyget ersatte **Santa Regina** som seglat på rutten under 14 år.

Hans-Henrik Fentz

Vinjettbilden är tagen av Dag Almén. Okänt var, men från en kryssning som han gjorde 1967 med m/s *Funchal*.

Alla bidrag till Horisonten Runt mailas till jan.johansson@lanspumpen.se eller skickas med vanlig post till Jan Johansson, Patermostergatan 26, 41467 Göteborg.



Fisketurfsbåten *Od* har ställt sig på botten vid Klippans Ångbåtsbrygga i Göteborg. Foto Olle Gustafsson.

Hittade denna bild när jag gick igenom en del gamla negativ i samband med att jag skaffat en ny skanner.

Under slutet av förra seklet

hyrde vi översta våningen i det västra tornet på gamla porterbryggeriet vid Klippan i Göteborg. Det blev en hel del fotografier tagna un-

der den tiden bla detta foto. Kan någon berätta mer om båten och händelsen?

Olle Gustafsson

Svar: Sportfiskefartyget *Od* sjönk vid Klippans ångbåtsbrygga i början av juli 1993 liggande övergiven och med nyttjandeförbud. Hon bärgades och togs upp på kaj i Sannegårdshamnen, där hon skrotades hösten 1993. Styrhytten bevarades och den kunde man långt senare beskåda på Vrångö.

Fartyget var byggt hos Petter på Hälsö 1933 som **Bohuslän** av Hönö. Under 1960 och 1961 hörde hon hemma i Simrishamn men i juli 1961 återkom hon till västkusten, som **Hjerterö** av Klädesholmen. Hon blev sportfiskefartyget *Od* av Göteborg i mars 1970. Hon efterträdde då den legendariska *Od* som gått från Göteborg sedan "urminnes tider". Den *Od* hade blivit nedtryckt av **Cooranga** i orkanen som drabbade Sverige den 22 september 1969.

Krister Bång

När jag går igenom den gamla filmrullen hittar jag en annan, och mycket mer intressant bild. I varje fall i mitt tycke. Vilket fartyg rör det sig om? Jag tycker att jag känner igen henne, men kan inte placera henne, ungefär som när man tittar på något gammalt foto med olika personer på. Verkar vara tagit någonstans i närheten av Nya Varvet. Ryahamnen i bakgrunden.

Olle Gustafsson

Svar:

Det efterfrågade fartyget är **Paulus I** av Stugsund. Hon användes som kristet skol-fartyg. Fartyget var tidigare norskt med namnen **Firkløver** och **Alden** som byggdes 1958 i Nygård/Haugesund. Hon inköptes i december 1988 av Stiftelsen Paulus Båtarna i Stugsund. För att få stabilitet i fartyget monterades stora ballasttankar in. I januari 1997 såldes hon till Hallersrud Förvaltnings Ab i Skattkärr men fick Kungshamn som hemort. Hon återfick samtidigt namnet **Alden**. Hon användes



Paulus I av Stugsund vid Nya Varvet i Göteborg. Foto Olle Gustafsson.

bland annat till att smuggla olja från Danmark till Sverige där fritidsbåtar kunde köpa billigt bränsle från henne. Detta uppdagades av tullen och fartyget såldes i augusti 1997 till Transcomar SA (Gary Rouzier) i Port-au-Prince, Haiti. Fartyget övertogs i Hirtshals. Därefter tycks ingen ha sett henne. Någon som vet?

På bilden kan man också läsa **Scandica**–Norrköping. Det är Sjöfartsverkets fartyg

och har ingenting med **Alden** att göra.

Krister Bång

Nytt från Terje W. Fredh:

Loggbok nr 4 som bla Innehåller Orkanen och Windward Island • Kockminnen från ostasiatarna • När kriget var över, Skärhamn 1945 • Carl David, eldare på 30-talet • Spion-sändaren i Lahälla • Thunseglare berättar

Terje W. Fredh, Gränsgatan 16, 453 30 Lysekil. Tel 0523-10421, e.post fredh.terje@jobbet.utfors.se



Böcker på frivakten

Redaktör Lennart Bornmalm

Jakten Westvind – Orustbygget som blev kvar

Thomas Gunnarsson.

Rikt illustrerad, 40 sidor, inbunden.

Förlag Båtdokgruppen, Skärhamn.

ISBN 978-91-87360-70-1.

Pris 135 kronor exkl porto vid köp från Båtdokgruppen, Skärhamn, tel 0304-674030, alternativ e-post infobatdok.com, hemsida www.batdok.com

I slutet av förra året utkom en intressant bok om jakten **Westvind** och dess historia under drygt 100 år. Normalt brukar fartyg som byggdes för över 100 år sedan vara upphuggna alternativt förlista sedan länge. **Westvind** utgör ett undantag och denna bok, som är skriven som en populariserad universitetsuppsats, tar på ett trevligt och engagerat sätt läsaren med på fartygets historiska resa från kölsträckning fram till idag. Ursprungligen byggdes **Westvind** som fiskebåt på kravell av den kände båtbyggaren Anders Mattsson i Kungsviken för ett fiskelag på Kalvsund i Göteborgs norra skärgård. Fram till 1924 var **Westvind** fiskefartyg, men efter försäljningen till Halsbäck användes fartyget huvudsakligen som fraktjakt längs Bohuskusten. År 1945 byggdes hon om till bunkerfartyg och som sådant brukades hon fram till att fartyget avyttrades som fritidsfartyg i början av 1970-talet. Därefter följdes några år, då **Westvind** i likhet med många andra fartyg av samma typ svävade mellan liv och död. Då hon varit bunkerbåt under drygt 25 år har detta säkert varit en bidragande orsak till att hålla rötan borta, eftersom brännolja och diesel som läckt ut i fartygets inre varit ett utmärkt konserveringsmedel. Ägarna som övertog **Westvind** år 1986 hade en

målsättning att segla jorden runt med fartyget och tog därför hjälp av yrkeskickliga hantverkare och renoverade henne steg för steg. Idag ägs och brukas **Westvind** av författaren till denna bok och Skutföreningen Westvind. Genom deras energiska arbete och entusiasm har detta flyttande kulturarv som **Westvind** utgör kunnat bestå som ett resultat av att hon vårdas genom att brukas. Fartyget är idag en av mycket få kvarvarande jakter byggda vid den legendariska båt- och skeppsbyggnadsorten Kungsviken på Orust. Avslutningsvis är det en intressant och tänkvärd läsning att ta del av denna bok.

Lennart Bornmalm

Svensk Sjöfartshistoria – I Storm och Stiltje

Redaktörer Anders Lindström och Gert Malmberg.

Rikt illustrerad, 416 sidor, inbunden, andra upplagan, 2015.

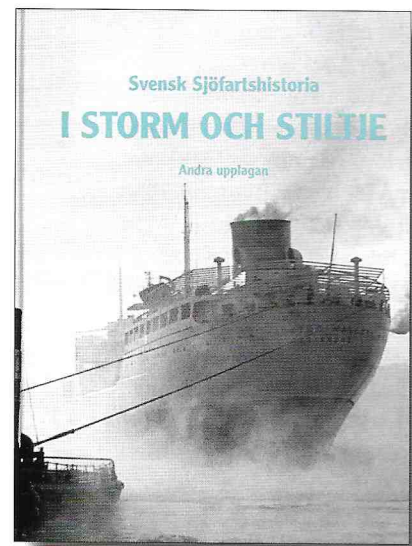
Förlag Breakwater Publishing, Göteborg. ISBN 978-91-86687-30-4.

Pris 345 kronor exkl porto vid beställning från Breakwater Publishing Ab, Göteborg, tel 031-722 74 80, e-post info@breakwater.se, order@breakwater.se

Föreliggande bok är andra upplagan av Sveriges Sjöfartshistoria från 1850-talet och framåt, med tonvikt på tiden efter andra världskriget och fram till idag. En ökad kunskap om den svenska handels-sjöfarten i stort är mycket viktigt. Ett stort antal förefaller idag vara tämligen ovetande om att över 80 procent av världens varuhandel sker på fartygskölar. Tyvärr har varvs- och rederinedläggningar i Sverige under 1970- och 1980-talen, samt att hamnarna numera till stor del är belägna utanför stadskärnorna medfört att folk i gemen inte kommer i kontakt med sjöfarten. Det är framför allt genom färjelinjefrafiken som vi numera får kontakt med denna viktiga näring, som förutsättning för Sveriges export och import. Därför är det av stor betydelse att böcker av detta slag skrivs och framför allt förmedlas ut till en bredare allmänhet. Föreliggande verk innehåller en del nytt och spännande material jämfört med den första upplagan som gavs ut för fem år sedan. Dessutom

är bildmaterialet intressant och utgör ett illustrativt komplement till berättelserna. Framför allt är bildåtergivningen en klar förbättring. Boken ger också en något förbättrat allmän och heltäckande sjöfartshistorik bild jämfört med tidigare. Den svenska sjöfartsnärings utveckling beskrivs på ett intressant och lättillgängligt sätt, där även den oinvigde snabbt kan tillgodogöra sig innehållet och få ett samlat grepp av den svenska sjöfartsnärings, inte minst förändringarna denna genomgått fram till idag. Boken inleds med en kort och allmän sjöfartshistorik från tiden före 1860-talet. Efter denna tid skedde en kraftig expansion genom att främst ny teknik som ånga, propeller, telegrafi etc blev tillgänglig som hjälpmedel. Detta resulterade i att Sverige och dess omvärld lämnade det agrara samhället och genom industrialismens framväxt ökade behovet av sjötransporter och linjerederier. Skeppsvarv och annan maritim verksamhet växte fram parallellt med teknikutvecklingen och de ekonomiska förändringarna genom världskrigen, depression, de gyllene åren efter andra världskriget fram till oljekrisen 1973 etc. Boken är skriven som en antologi, där olika skribenter med sakkunskap om sina respektive ämnesområden skildrar den svenska sjöfartens utveckling. Något som förhöjer läsandet är att det ingår en ekonomisk-politisk historiebetraktning som återspeglar sjöfarten i dess historiska perspektiv.

Lennart Bornmalm



Klinteskutor

Ola Sollerman.

Rikt illustrerad, 208 sidor, inbunden.

Förlag Gotlandica förlag, Klintehamn.

ISBN 978-91-86103-53-8.

Beställning kan ske från Breakwater Publishing Ab, Göteborg, tel 031-722 74 80, e-post info@gotlandicaforlag.se, www.gotlandicaforlag.se

I början av juli i år, lagom inför semestertidningen, gav Ola Sollerman ut sin bok om Klinteskutor. Boken belyser gamla tiders sjöfart i Klintehamn, om hamnen, skutorna, skepparna och rederierna. Tidsperioden omfattar främst 1800-talet, men inslag från såväl 1700- som 1900-tal förekommer också. Klintehamn har gamla anor som fiskeläge och hamn. Samhället var en viktig exporthamn, främst för kalk, tjära och trävaror. På 1700-talet ökade handeln över Klintehamn under andra hälften av århundradet dominerades näringslivet av handelshuset Donner, där Jakob Niclas Donner kom att betyda mycket för hamnens utveckling. Han behövde en bra hamn för sina egna frakter. Donner följdes av köpmän och redare som Lindström, Snöbohm, Herlitz, Odin med flera. Vi får i boken stifta bekantskap med dessa och flertalet skutor som varit hemmahörande i Klintehamn beskrivs. Många är återgivna på bild eller genom konstnär Erik Olssons fina målningar av desamma. Flertalet av fartygen var skonarter eller skonare, men även galeaser, samt en och annan brigg och bark förekommer också. Därutöver mindre farkoster som jakter och slupar. Efter detta följer ett avsnitt om de olika skepparna och därefter ett om klinteredare. Boken avslutas med ett kapitel om några andra fartyg och båtar, som exempelvis passagerarbåtar och färjor som trafikerar eller trafikerat Klintehamn. Efter en nedgång håller hamnen idag på att bli större och återfå något av glansen från fornstora dagar. För ett par år sedan invigdes en ny kajläggning och stora uppläggningsytor för godset.

Boken är tillägnad konstnär Erik Olsson och Agne Månsson, vilkas goda kunskaper om klinteskutor och Klintehamn varit underlag och inspirationskälla för författaren av denna bok. Trevlig läsning!

Lennart Bornmalm

Fraktfartygen i Hamburgsund och grannsamhällena

Sven-Erik Johansson.

Rikt illustrerad, 164 sidor, inbunden.

Förlag Hamburgsunds Bildarkiv.

Pris 250 kronor vid köp från Nordbloms

Förlag Hamburgsunds Bildarkiv. Pris 250 kronor vid köp från Nordbloms Trycksaker Ab i Hamburgsund, tel 0525-332 84, e-post nordbloms@gotanet.se eller Akademibokhandeln i Lysekil, tel 0523-103 20, e-post lysekil@akademibokhandeln.se

År 2010 blev sjökapten Sven-Erik Johansson i Hamburgsund allvarligt sjuk. Då började han arbetet med att i text och bild kartlägga fraktfartygen i Hamburgsund. När arbetet vart klart avled han 2012. Sven-Eriks önskan var att hans studie skulle bli en bok. Detta gick i uppfyllelse lördagen den 16 maj 2015 då bildarkivet i Hamburgsund kunde presenterade hans bok *Fraktfartygen i Hamburgsund och grannsamhällena*.

Jag hade i många år haft kontakt med Sven-Erik som började sin sjömansbana ombord i träskutor och slutade som styrman i ett av Dag Engströms ro/ro-fartyg. Flera gånger låg han vid Skandiaverken och reparerade och som ung mindes han påmönstringen vid Sjömanshuset i Lysekil (numera tidningshuset *Lysekils-Posten*).

I den nya boken kan man följa fartygens öde från leverans till dagens situation. De gamla båtarna är i de flesta fall upphuggna, men några seglar vidare på fjärran latituder.

Hamburgsund var tillsammans med Skärhamn ett av de stora skutosamhällena på västkusten. En av besökarna vid bokpresentationen denna dag i Hamburgsund, Barbro Graf, berättade att när hon gick i skolan gav lärarinnan barnen uppgifter att gå ner till hamnen och räkna hur många fartyg som väntade på att seglationssäsongen skulle börja. Som mest räknade hon till 22 fraktfartyg.

Barbro Graf som bor i Hamburgsund stod och bläddrade i boken när hon utbrast "i den skutan bodde jag under sex år!"

På sidan 15 finns historien om skutan **Anny** som 1922 hade Gerlesborg som hemort. År 1958 såldes hon till Martin Graf i Göteborg, som byggde om fartyget till lustbåt under namnet **La Mouette**. Han sålde 1967 skutan till en annan göteborgare och 1970 sjönk **La Mouette** (ex **Anny**) vid Gullbergskajen.

En intressant del av boken är namn och hemorter på 58 jakter vilka aldrig varit registrerade.

Fartygsöden och dramatiska händelser har av författaren forskats fram, vilket bidrar till att boken borde röna stort intresse för alla som är intresserade av mindre sjöfart och om ett kustsamhälles historia. En given bok för biblioteken.

Upplagan är mycket begränsad.

Terje W. Fredh

Hälsning från Smögen – Vykorten berättar

Erling Larsson, Bengt Sundqvist och Gunnar D. Hansson.

Rikt illustrerad, 165 sidor, inbunden, 2015.

Eget förlag.

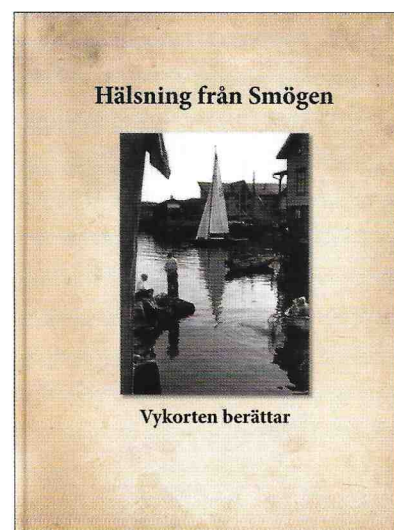
ISBN 978-91-637-8883-3.

Pris 295 kronor exkl porto, vid beställning från Gösta M Tobak och Pappershandel Hansson Ab, Smögen, tel 0523-310 92.

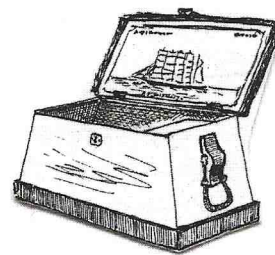
Vykort har sedan de i Sverige började framställas i större skala på 1880-talet varit mycket populära, inte minst för att skicka en till kära och bekanta från olika orter som besöktes. Även om vykortet på senare år till stor del ersatts av elektroniska meddelanden, har de fortfarande en stor betydelse. Många ägnar tid och energi åt att samla vykort från en eller flera orter i ett längre tidsperspektiv.

I denna bok presenteras vykort från olika platser på Smögen och även Haselösund under flera årtionden. Samtliga vykort är hämtade ur Gösta Hanssons samling och ger en intressant inblick i förändringen av Smögens miljö över tid. Bilderna ackompanjeras av korta texter som förhöjer läsoplevelsen. Bildåtergivningen håller förvånansvärt hög klass och det är glädjande att se hur Munkreklam har förbättrat tryckkvaliteten på ett påtagligt sätt. Boken är såväl en trevlig läsning som ett sätt att minnas Smögen över tid. Initiativtagarna skall ha en eloge för ett förtjänstfullt arbete.

Lennart Bornmalm



BÖCKER TILL SALU FRÅN SLABBKISTAN

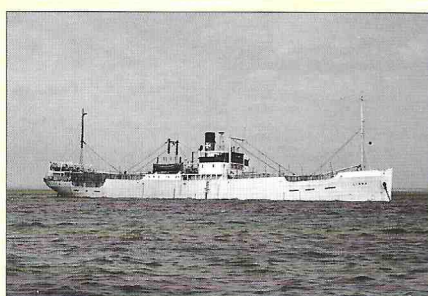


- Sveriges skeppslista 1939, 1941 och 1945. Pris 250 kr styck. 1951 pris 100 kr.
 En bok om Sessanlinjen 1935–1975. Häftad, 70 sidor, rikt illustrerad. Pris 130 kr.
 Walleniusrederierna 1934–1964. Häftad, engelsk text 40 sidor. Foto på alla båtarna. 100 kr.
 Walleniusrederierna 1934–1984. Inbunden, 136 sidor med fleetlist. Pris 200 kr.
 Lloydaren 1961, fjärde årgången. Häftad, 34 sidor rikt illustrerad, och fartygslista 1961. Pris 50 kr.
 Swedish Lloyd 1869–1969. Inbunden, 47 sidor, illustrerad. Pris 60 kr.
 Hundra år i sjöfartens tjänst/Hallandsbolaget 1850–1950. Inbunden, 64 sidor. Utmärkt skick. Pris 200 kr.
 Ab Ostasiatiska Kompaniet 50 år 1957. Inbunden, 231 sidor. Pris 70 kr.
 Röda Bolaget. Skrift/reklam i färg, 16 sidor om verksamheten i mitten av 1970-talet. Pris 40 kr.
 Götaverken 125 år 1841–1966. Häftad A5 med byggnadslista. Pris 125 kr.
 Götaverken 1963 i färg och sv/v. Häftad 39 sidor, stora bilder. Skrivet lite på omslaget. Pris 75 kr.
 Götaverken, fotobok om varvet 1951, häftad 79 sidor, rikt illustrerad, engelsk text. Pris 200 kr.
 Gävle varvs & verkstads Nya Ab 1873–1948, Inbunden, 139 sidor. Pris 100 kr.
 Kockums Mekaniska Verkstads Ab 1840–1940. 610 sidor, mycket rikt illustrerad. Pris 150 kr.

Porto tillkommer, beställning sänds till Bertil Söderberg, e-post bsg.soderberg@telia.com eller per tel 0708 – 13 58 48 eller per snigelpost till Bertil Söderberg, Kupeskärsgatan 69, 421 60, V Frölunda.

FOTOARKIVET • Klubb Maritim-Göteborg • Offert 015

Foton ur Örjan Kronvalls, Terje W. Fredhs och Rickard Sahlstens dia- och negativsamlingar, Klubb Maritim – Göteborg



Se alla foton på hemsidan:
www.klubbmaritimbg.se

Fotoformat 10x15 (10 kr/st) eller 20x30 (65 kr/st).

Antal: 10x15

Tillkommer porto och expeditjonskostnad 15 kr, utlandet 30 kr.

Betalning vid leverans. Vid betalning från utlandet endast kontant.

20x30

Amphion (leverans)*	Stockholm	9431	Iceland Cement	Nassau	12302	Rania ex Ran	Uddevalla	11211
Apollo (Eckerö Line)	Eckerö	11141	ex Solklint			Romira	Lysekil	13251
Astina	Donsö	16037	Koster	Sandefjord	15424	Safe Transporter	Göteborg	12183
Bohus (Color Line)	Sandefjord	11210	ex Kronprinsse Märta*			(förförån)		
Bohus II	Sandefjord	11230	Konung Gustaf V,	Trelleborg	5103, 5044	Safe Transporter	Göteborg	12183
ex Stubbenkammer*			Drottning Victoria			(akterifrån)		
Boracay (Fred Olsen)	Monrovia	12370	Liana*	Helsingborg	9042	Sigyn	Oskarshamn	13314
Britta	Helsingborg	8928	Lion Queen	Göteborg	10807	(under skrotning)		
Brosund*	Hobro	5486	Lyngö*	Hamburgsund	7745	Stella Nova	Skärhamn	9674
Einar Hund ex Tova*	Harstad	9058	Malö*	Ellös	8424	Stena Arctica	Göteborg	15955
Fjorden ex Frost*	Lübeck	6883	Mangen*	Karlstad	8814	Stena Nordica	Göteborg	13425
Frances	Vasa	9613	Marco Polo	Rijeka	13425	Storhaug ex Birgitta*	Trondheim	8715
ex Frances Salman*			Nimbus (Sirius)	Kerteminde		Ted*	Uddevalla	10231
Färja 267 (leverans) *	Piteå	10977	Pegasus	Piraeus	11526	Tender Pull ex Tiwaz*	Molde	12361
Gripen	Malmö	9672	ex Svea Corona			Tunisia	Göteborg	8273
Gudja ex Monita	Panama	10485	Poseidon (Stena)	Lübeck	10498			
Hokkaido	Göteborg	10769	Poseidon (Stena) *	Göteborg	10498			

*=svart/vitt foto, övriga i färg

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

Namn

Adress

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

Sista beställningsdag är
 den 13 november 2015, därefter
 leverans inom 8 veckor