

## MÅNADSFARTYG Februari 2024 – Passagerarfartyget *Athene*

I Stockholm levde och verkade grosshandlare Hugo Brusell (1863–1947). Utöver handlare var han också en framgångsrik fastighetsförmedlare. Han hade många prominenta vänner. En av dem var Hugo Schubert, båtbyggare och konstruktör. Hugo Brusell bad honom rita en större ånglustjakt, vilken blev *Athene*.

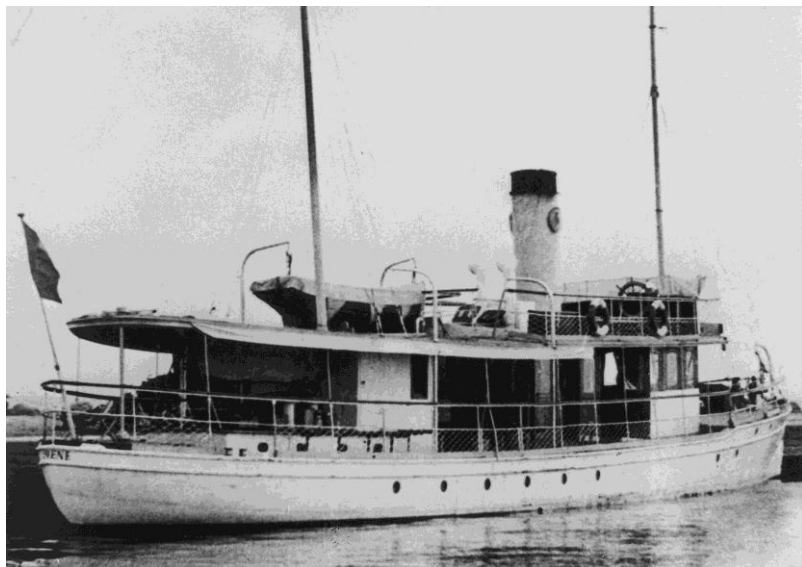
*Hugo Schubert var född i Norrköping 1863 och efter studier på Chalmers i Göteborg anställdes han av Finnboda Varf i Stockholm. År 1898 kom han till Mälarvarvet men grundade 1907 sitt eget varv, Saltsjöbadens Båtvarv. Där konstruerade han och byggde exklusiva lustjakter, varav flera finns kvar än idag, som till exempel Alba II, som levererades 1912. På 1930-talet blev han chef för Hästholmsvarvet på Lidingö. Schubert blev en av våra mest framgångsrika fartygskonstruktörer när det gällde att bygga lustfartyg, både försedda med motor och med segel. Han avled 1954 i en ålder av 91 år.*

### *Athéne* beställs

Med Schuberts ritningar på fickan inledde Hugo Brusell förhandlingar med Eriksbergs Mekaniska Verkstad i Göteborg om att bygga en ånglustjakt. Den skulle vara 23,5 meter lång och ha en maskin på 75 hk. Kontrakt skrevs mellan de båda parterna den 21 december 1914. Man var också överens om att skrovet skulle vara "ett bogserbåts- och ånglustyachtskroff". Den 1 maj 1915 kunde lustjakten överlämnas till grosshandlare Brusell i Stockholm. En obekräftad källa säger att fartyget användes i Medelhavet under första världskriget.



Hugo Brusell



*Athene*. (Rickard Sahlstens arkiv)

*Samtidigt som kriget pågick flyttade Hugo Brusell med familj till Oppeby säteri utanför Nyköping och behovet av en lustyacht blev inte längre lika angeläget. Brusell flyttade 1939 till Gribbylund i Täby och 1945 till Djursholm där han avled 1947.*

### **Athéne säljs**

År 1919 hittade Brusell en köpare till sin lustjakt, skeppsredare Erik Brodin (1872–1931) på Torö. Skeppsredare Brodin var en energisk man som under första världskriget hade utvecklat sitt rederi till nya höjder. Rederiet var beläget i Gävle, men Erik Brodin ville flytta till Stockholm. Kommunalskatten var dock mycket hög i städerna och 1916 förvärvade Erik Brodin herrgården Herrhamra på Torö längst ner på Södertörn och strax innanför Landsort. Där skrev han sina fartyg. Under kriget hade han låtit bygga 14 ångare på vardera runt 3 000 ton i Norge. Visserligen hade några försvunnit under kriget men 1919 stod han väl rustad att möta framtidens expansion.

Men verkligheten blev en annan. Efter kriget blev det i stället en sällan skådad lågkonjunktur. Marknaden försvann totalt och i augusti 1921 sattes Erik Brodin och alla hans bolag i konkurs.

*Erik var son till Olof August Brodin i Gävle där fadern var storpamp med rederi och varv. Efter faderns död 1911 tog Erik Brodin över som framgångsrik varvsägare, Erik Brodins varv i Gävle, och expansiv skeppsredare, Rederi AB Disa. (Läs mer om tiden i Gävle i Länspumpen 2022:3). Även om Erik inte var vd i rederiet så länge stannade bolaget inom släkten. Under 1924 kunde rederiverksamheten återupptas. Erik Brodin avled på nyårsafton 1931. (Läs gärna boken En släkt och dess skepp).*

### **Åter ny ägare**

Konkursförvaltaren lyckades under 1923 sälja *Athéne* till konstsamlaren och guldsmeden Jean Jahnsson i Stockholm. Detta var en mycket framgångsrik herre som var innehavare av C. G. Hallbergs Guldsmeds AB. Han blev internationellt känd och värderade bland annat Turkiets kronjuveler. För detta blev han turkisk generalkonsul. Han förvärvade 1902 van Nootska palatset på Södermalm i Stockholm som han rustade upp och sedan fyllde med sina enorma samlingar. Så en lustjakt av *Athénes* format passade väl in i Jahnssons samlingar.

Men mot slutet av 1920-talet började det knaka i fogarna. Jahnsson förlorade stora summor pengar på Ivar Kreuger och kom i likviditetskris. Han var tvungen att sälja av det mesta av sina rikedomar och även *Athéne*.

### Einar Egnell tar över

Efter ännu en ekonomisk krasch för ägaren till *Athéne* tog 1930 civilingenjören Einar Egnell i Stockholm över. Han var entreprenör, innovatör och verkstadschef för Thulinverken i Landskrona men hade flyttat till Stockholm.

*Einar Egnell var född 1880 i Eskilstuna och utbildade sig i Zürich där han tog examen 1904. Han arbetade därefter på Oskarshamns Varv. År 1915 tog han flygcertifikat och året därpå blev han verkstadschef på Thulinverken i Landskrona som tillverkade flygmaskiner och flygmaskinsmotorer. Företaget gick i konkurs 1920 men återuppstod ett kort tag som biltillverkare. Egnell har gått till eftervärlden främst som uppfinnare av en bröstpump för ammande mödrar som han uppfann 1939. Verksamheten förlades till Stockholm men flyttade senare till Trollhättan och tog plats i Stridsberg & Biörcks lokaler. Einar Egnell var gift med Ernst Stridsbergs dotter, Annie. Einar Egnell var verksam i bolaget fram till sin död 1976 då han avled 95 år gammal.*

### Trafik i Göteborgs södra skärgård

Gustaf Bartley, innehavare av Skandinaviska Fartygsagenturen, hade under 1930-talet prövat att driva passagerarfart i Göteborgs norra skärgård. 1932, den första fina sommaren på fem år, satte han in *Gunnel* och *Osborne*, döpta efter sina barn. De gick i konkurrens med Marstrandbolagets ångare mellan Göteborg och Hönö Klåva. *Osborne* gick även 1933 och 1934.



*Athene* i Uddevalla 1936 (Bohusläns Museum)

År 1939 var det dags igen. *Athéne* såldes till direktör Eric Olsson i Göteborg och sattes i trafik mellan Träpiren och Styrso Bravik och Tången i konkurrens med Styrsobolaget som svarade med att låta sin ångare *Södra Skärgården* göra direkturer till Tången. Befälhavare på *Athéne* var Gustaf Bartley. Hon hade då byggts om till passagerarfartyg och var god för omkring 225 passagerare. Priset var 1:20 kr tur och retur och 75 öre enkel väg. Fartyget var i trafik under tiden 4 juli till 31 augusti med tre dagliga turer.

Tanken var att *Athéne* skulle registreras på det nybildade Rederi AB *Athéne*, men i stället överfördes hon till Handels AB Belgas med Eric Olsson som ägare.

I juni 1941 övertogs fartyget av ett partrederi i Göteborg med Gustaf Bartley som huvudredare och med stora delar av sin släkt som delägare.

*Gustaf Bartley* var född 1887 på Gullholmen utanför Orust och hette då Johansson i efternamn. Familjen flyttade tidigt till Lysekil där Gustaf växte upp. Han gick tidigt till sjöss i stora segelfartyg och var mycket i USA. Där ändrade han sitt efternamn till Bartley ("skäggig"). Han kom tillbaka till Sverige på 1910-talet, tog sjökaptensexamen 1918 och var befälhavare på olika fartyg i kustfart. År 1925 gick han i land och bildade Skandinaviska Fartygsagenturen för förmedling av köp och försäljning av fartyg. Han utsågs 1934 till magistratsbesiktningsman. Han drev flera fartyg, främst små passagerarbåtar. Speciellt efter andra världskriget köpte han gamla fartyg och rustade upp dem och sålde dem vidare. Sommaren 1946 blev Gustaf Bartley sjuk och hans svärson, Lennart Kihlberg, som var gift med Ethel, tog över allt mer. Gustaf avled den 29 maj 1951.

Under andra världskriget var *Athéne* inkallad till tjänstgöring inom Marinen. Liggande vid Göteborgs Örlogsdepå såldes hon i maj 1944 till skepparen **Sören Pettersson** i Skärhamn. Troligen kvarstod Gustaf Bartley som befälhavare på *Athéne*. Ty i mars 1948 återköpte Gustaf Bartley sitt fartyg och registrerade det på det nybildade AB Rivö.

## I trafik på Vättern

I oktober 1948 såldes fartyget till Allan Harrysson i Gravarne och Charles Persson i Göteborg med hälften var. Harrysson var född i Gravarne och Persson på Smögen, bara ett stenkast från varandra. Deras vägar hade korsats på ångaren *Montanus* där Charles var delägare och Allan befälhavare. Inför sommarsäsongen 1949 chartrades *Athéne* av direktör Paul Hegnell i Jönköping för trafik mellan Jönköping–Gränna–Visingsö–Hjo. *Athéne* skilde sig avsevärt från de traditionella passagerarfartygen som trafikerade Vättern. Med sina smäckra linjer och med öppen kommandobrygga var hon i mångas ögon ett mycket vackert fartyg.

Harrysson såg att det fanns utvecklingsmöjligheter för turisttrafik på Vättern, framför allt mellan Gränna och Visingsö. År 1950 sattes *Athéne*, i egen regi, in i trafik mellan Gränna och Visingsö i konkurrens med Hebebåtarna.

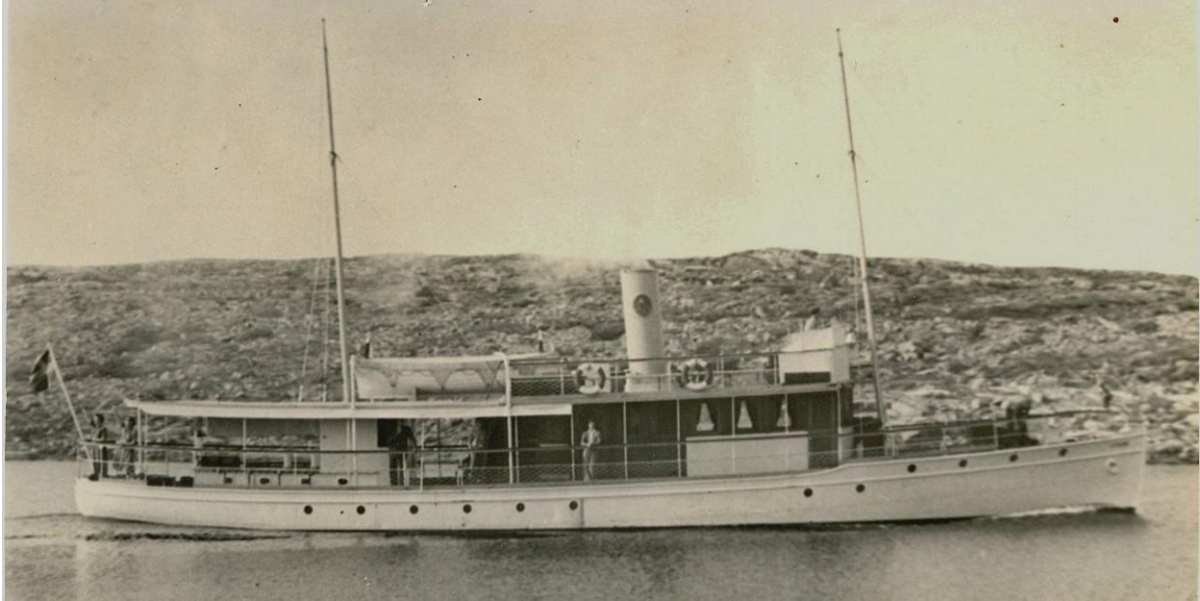


*Athene* i Visingsö hamn

I maj 1950 hade Charles Persson sålt sin hälft till Allans bror Åke och bröderna kom att äga hälften var i fartyget. Samtidigt togs den gamla ångmaskinen ur fartyget och ersattes med en 2-cylindrig Seffle råoljemotor på 120 hk då fartyget låg i Fisketången.

*Charles Persson* var född på Smögen 1914 och gick tidigt ut i fiske. År 1935 mönstrade han på *Svanen* från Klädesholmen. Under 1938 köpte Charles och hans bror Nils skutan *Anna* från Estland. 1941 tog Charles Persson sjökaptensexamen. Charles sålde sin del i *Anna* i april 1942 och köpte ett eget fartyg, *Helfrid*, som han fiskade med. I oktober 1946 blev han delägare i ångaren *Montanus*. I oktober 1948 blev han också delägare i *Athéne*. Under 1950 sålde han *Helfrid* och sin del i *Athéne* och köpte i stället del i skutan *Ulla* samt den fina lustjakten *Sport* som en gång ägts av familjen Dickson. *Ulla* sålde han 1952 och köpte i stället Pukaviksbygget *Eolus*. Flottan ökades 1957 med det stora kustfartyget *Sverker*. Under 1958 underhandlade han med Marstrands Mekaniska Verkstad om ett nybygge om ca 1 000 ton, men affären kom inte till stånd eftersom statens lånenämnd inte beviljade något lån. Han var också i Norge och förhandlade om inköp av en ångare på 2 400 ton som han ämnade bygga om till motorfartyg, men inte heller denna affär genomfördes.

Charles Persson omkom tragiskt vid en bilolycka den 8 april 1961 då han frontalkrockade på vägen mellan Fröstvik och Järestad i Nordingrå. Han blev 46 år gammal.



*Athene* i maj 1950 på väg från Fisketången till Gränna efter motorbytet (Allan Harrysson)

Motorbytet innebar att man kunde minska besättningen från fem man till två man. Därmed kunde man ha ett lägre biljettpris än Heberederiet.

Det sågs inte med blida ögon av Hebebolagets chef Axel Svensson att bröderna Harrysson etablerat sig på Vättern. Hebebatarna hade två båtar i drift på linjen och 1951 höjde de sitt tur- och returpris till 2:50 kr, orsakat av att kolpriserna gått upp. Allan Harrysson behövde inte höja eftersom hans fartyg var ombyggt till motordrift och hade liten besättning. Priskriget var i full gång. Harrysson målade till och med Visingsö i aktern på sin *Athéne* för att turisterna skulle tro att man åkte med en genuin Visingsöbåt.

Under 1952 moderniserades *Athéne* ytterligare. Hon fick då inbyggd styrhytt med ett modernt rundat frontskott, större inbyggd salong med mera. Hon döptes samtidigt om till *Visingsö*.



*Visingsö* och *Hebe IV*  
i Gränna 1954  
(Gränna Museum)

I januari 1954 köpte Allan tillsammans med brodern Åke och Hans Wetter in ett passagerarfartyget *Femø* från Danmark som fick namnet *Braheborg*. Samtidigt byggdes hon vid Fisketångens Slip om för att kunna ta ombord bilar. Hon blev därmed den första bilfärjan till Visingsö.

Under 1955 hade det "Harryssonska" rederiet konkurrerat ut Heberederiet och detta bolag tvingades i likvidation. Harrysson köpte ångbåtarna *Hebe III* och *Hebe V* och rev omedelbart ut ångmaskinerna och satte in moderna dieselmotorer samt moderniserade båtarna i övrigt för att passa som sommarbåtar. Samtidigt sålde man Visingsö till Nynäshamn.

Hur gick det med kriget mellan Axel Svensson och Allan Harrysson? Den 9 november 1955 kunde Svenska Dagbladet meddela: ***Rederifusion i Gränna***. *Skeppsredare Axel Svensson i Gränna har sålt sin reguljära båtlinjetrafik mellan Gränna och Visingsö samt de två båtar som sedan många år trafikerat denna linje, Hebe III och Hebe V, till skeppsredare Allan Harrysson, vilken för närvarande trafikerar rutten Gränna – Visingsö med bilfärjan Braheborg.*

*Allan Harrysson var född i Gravarne den 24 augusti 1920. Fadern, Harry Karlsson, ägde jakterna Boren och City. Allan arbetade på ett bageri innan han som 16-åring mönstrade kockjungman på tremastaren Barbro av Gravarne. Senare kom han till fyrmastaren Ingegerd innan han 1940 tog skepparexamen i Lysekil. Under kriget tjänstgjorde Allan i Flottan på minsvepare. Därefter blev det fiske bland annat tillsammans med Charles Persson på Helfrid. 1946 blev han befälhavare på Montanus av Smögen som gick mycket med kol från Polen. 1949 gav han sig in i trafiken på Vättern och blev kvar där till 1962. Därefter började han sin bilfärjetrafik över Gullmaren mellan Lysekil och Fiskebäckskil. Där hade han flera fartyg i drift med namnet Gullmarsfärjan. Per den 1 juli 1975 övertogs den rörelsen av Lysekils stad. I december 1978 köpte han fiskefartyget Westbank (LL 892) som han emellertid sålde redan året därpå. Allan Harrysson avled den 13 maj 2011 i en ålder av 90 år.*

## Till Ostkusten

Visingsö såldes alltså i oktober 1955 till AB Nynäshamns Skeppsmäkleri & Speditionskontor med Nynäshamn som hemort. Hon fick åter nytt namn, *Muskö*, och sattes i trafik mellan Nynäshamn och Muskö med omgivande bryggor. I juni 1957 överfördes äganderätten på Stockholm–Nynäs Järnvägs AB. Under 1961 var fartyget uthyrt till Utö Hotell och gick då i trafik mellan Årsta Havsbad och Utö.



*Muskö*

### Nya ägare

I maj 1962 såldes det lilla passagerarfartyget till Rune Helmz i Göteborg som tänkte använda fartyget till sportfisketurer i Göteborgs skärgård.

AB Vättertrafik, som ägde ångfartyget *Motala Express*, hade påbörjat bokningar för sommarsäsongen 1962. Då *Motala Express* dockades för besiktning i Motala docka på våren, visades sig att hon var i dåligt skick och stora plåtbyten krävdes till en stor kostnad. Rederiet, som ägdes av Jönköpings stad, beslöt att inte göra nödvändiga reparationer, utan att *Express* skulle säljas. Problem uppstod ju nu hur man skulle lösa de resor som redan var inbokade under säsongen. Man fick då vetskap om att före detta *Athéne*, som nu hette *Muskö*, var såld från Nynäshamn till Göteborg. Kontakt togs då med den nya ägaren med förfrågan om man kunde få hyra in *Muskö* under sommarsäsongen. Båten skulle ju passera Vättern på sin färd till Göteborg. Avtal skrevs och *Muskö* anlände till Jönköping, där hon döptes om till *Skåpesund*. Hon hyrdes ut utan besättning och några av de som skulle ha tjänstgjort på *Motala Express* fick då ta över *Skåpesund*. Skeppare blev då den unge Bernhard Göthberg från Brandstorp. Efter den nya sejouren på Vättern återgick fartyget till Göteborg.



*Skåpesund* sattes nu in på sportfisketurer i Göteborgs skärgård. Man annonserade att fartyget skulle avgå från Skeppsbron alla dagar klockan 10. Kvällsturer tisdag, onsdag, torsdag, fredag kl. 18. På lördagar och söndagar gjorde man under sommaren turer till Vinga, också det med avgång klockan 10.

I februari 1966 sålde Rune hälften i fartyget till sin son Claes Helmz. Tre år senare blev Claes Helmz ensam ägare sedan han köpt faderns hälft.

*Rune Helmz var av gammal Orustsläkt och släkten bodde i Varekil alldeles vid Skåpesund, sundet som skiljer Orust och Tjörn åt. Han föddes den 27 augusti 1919 och blev så småningom skeppare. Han ändrade stavningen på släktnamnet från Helms till Helmz. År 1948 köpte han två båtar från Norge som hade varit i tyskarnas tjänst. Den ena sålde han direkt, den andra byggde han om till sportfiskebåt som fick namnet Gerda, döpt efter hans moder. Rune Helmz blev också upptagen i handelsregistret i Göteborg under firmorna Albatross Resor och Ryahamnens Café. Runes son Claes väckte uppmärksamhet då han som 13-åring avlade kustskepparexamen. Gerda såldes 1965 men Rune hade dessförinnan i maj 1962 köpt Skåpesund. Efter att tiden som sportfiskeskeppare var över var han under en period skeppare på det lilla ålderdomliga lastfartyget Diana O H. Under slutet av 1970-talet började han bygga kustfiskebåtar av en ny typ hemma i Skåpesund. Rune Helmz avled den 21 januari 1999 i en ålder av 79 år.*

### **Till Glafsforden**

I Västra Sund vid Glafsforden i Arvika bodde bröderna Gustafsson. De kallade sig bogserbåtsägare, med all rätt, för de hade bogserat på Glafsforden och Byälven ner till Billerud så länge de kunde minnas. År 1950 inköpte de bogserbåten *Ebba* och året därpå *Start*. Men år 1969 hade bruket i Jössefors utanför Arvika lagts ner och bogserbåtstjänsterna behövdes inte längre lika mycket. *Ebba* såldes 1972 och *Start* lades upp hemmavid. Bröderna letade efter något annat att göra och i maj 1973 förvärvade de *Skåpesund*, som då var ganska nergången, och döpte om nyförvärvet till *Sundsnäs*. Det var Hans, Henry och Lars Erik Gustafsson som ägde ¼-del var medan Harald och Gösta Gustafsson nöjde sig med 1/8-del var. Under 1973 byggde man om båten och gjorde den fin.



*Sundsnäs* 1975 (Alvar Österberg)

Under 1974 gjordes en stor satsning av turistbyråerna i Arvika och Säffle om resan med *Sundsnäs* mellan Arvika och Säffle. Det hela marknadsfördes som Vikingaleden och det lockade turister. Fartyget avgick från Arvika på morgonen och efter fyra och en halv timma var man framme i Säffle. Där hade man en timma på sig att bese staden och sedan kom en buss och hämtade för transporten tillbaka till Arvika. Man kunde naturligtvis även åka andra vägen. Turen gick varje onsdag och lördag under juli månad. Övrig tid användes fartyget till charter.

Under 1975 åkte 716 personer på denna led med *Sundsnäs* och förhoppningen var att man under 1976 och framåt skulle utöka turerna till tre dagar i veckan.

### Ägarna pensionerar sig

– Ingen av oss orkar med henne längre, säger en av delägarna, Harald Gustafsson. Själv är jag 71 år och bröderna vill inte fortsätta. Nu är hon till salu för 175 000 kronor. Hon är i perfekt skick från köl till skorsten. Synd bara att vi inte orkar med henne längre. I sommar blir det bara några charterturer på Glafsforden, avslutar Harald Gustafsson sin intervju i GP den 28 juni 1980.

Den 4 maj 1981 lämnade *Sundsnäs* Västra Sund sedan hon sålts till Vättern. I en sista intervju gav Hans Gustafsson en gliring till kommunerna i Arvika, Eda och Säffle.

– Vi ansökte om ekonomiskt stöd för vår linje hos kommunerna men de kunde inte ställa upp och så måste vi till slut sälja båten.

## Nya ägare i Vättern. Bakgrund.

Jan-Olof Moberg berättar:

– Jag hade 1979 startat Visingsöbåtarnas Rederi, tillsammans med min kompanjon Lars Johansson, och köpt Hebebatarna II, III och V. Vi sålde ganska omgående *Hebe II* till Vadstena och som ersättning, 1980, köpte vi bogserbåten *Björn III* från Stora Askerön på Tjörn. Denne byggde vi om till passagerarfartyg och döpte henne till *Wisingsborg*. Hon gick den sommaren i trafik Hjo–Visingsö, Hjo–Vadstena samt på Göta kanal mellan Motala och Berg.

Tidigare under detta år hade Almöbron blivit påseglad och det krävdes ju båttrafik från Almön till Stenungsund. Efter upphandling av denna trafik var det två rederier som fick uppdraget, Partrederiet för m/s Almön från Rönnäng och Rederi AB Sagana från Mollösund. I deras kontrakt stod att de även skulle kunna upprätthålla trafik om det blev isbeläggning. Då inget av fartygen *Almön* eller *Sagana* var isgående var de tvungna att ha en backup. Förfrågan gjordes då till vårt rederi, om vi kunde ställa *Wisingsborg* till förfogande som reservbåt till deras trafik. Kontrakt skrevs och samtidigt fick jag jobb som befälhavare på *Almön* under vintersäsongen. I december gick vi, efter varvsbesök på Sjötorps varv, ned med *Wisingsborg* till Tjörn och lade henne i Rönnäng. Hon fick då tjänstgöra som bostad för mig och två matrosar från Visingsö som även de fått anställning på *Almön*.



Wisingsborg vid Almöns brygga på Tjörn 1981

Under denna tid drabbades Tjörn kommuns reservfartyg *Västväg* av brand och man behövde en ersättare. Frågan gick till oss om de kunde få hyra *Wisingsborg* om deras ordinarie båt, *Tjörn*, var tvungen att ersättas vid eventuellt haveri. Ytterligare kontrakt skrevs mellan Tjörns kommun och rederierna Almön och Sagana och vårt rederi.

När vårsäsongen 1981 närmade sig och vi började planera att gå hem med *Wisingsborg* till Vättern, fick vi en förfrågan från Tjörns kommun om vi kunde tänka oss att sälja *Wisingsborg*.

Vi var tveksamma då vi redan hade turlista planerat för trafiken på Vättern.

Vi kontaktade fartygsmäklare Henry Johansson i Sjötorp och bad honom kolla marknaden på lämpligt ersättningsfartyg om vi mot förmodan skulle kunna få till ett bra försäljningspris för *Wisingsborg*. Han hade då precis fått in ett försäljningsuppdrag på *Sundsnäs* i Arvika. Detta lät ju intressant eftersom detta var ett fartyg som tidigare trafikerat Vättern.

Vi åkte direkt till Västra Sund i Arvika för besiktning av *Sundsnäs*. Hon hade rustats upp av Bröderna Gustafsson och gav ett bra intryck. Det vi var mest oroliga för var den gamla motorn, den 2-cylindriga Sefflen som sattes in 1950. Bröderna bedyrade att "den går som en klocka" bara den får rätt kärlek. Om det nu skulle bli affär så fanns det ju inte tid till att byta motor utan att vi i så fall var tvungna att köra med Sefflen en säsong.

På vägen hem i bilen från Arvika bestämde vi oss att får vi ett bra pris för *Wisingsborg* så köper vi *Sundsnäs*. Nu gick allt fort. Vid förhandlingen med Tjörns kommun fick vi det pris vi begärt för *Wisingsborg* och snabbt meddelade vi Bröderna Gustafsson i Arvika att vi köper *Sundsnäs*. Handpenning överfördes direkt för att säkra köpet.

Leverans av *Sundsnäs* skulle ske så fort Göta kanal öppnades för säsongen. Vi hämtade henne första veckan i maj och fick en fin resa från Arvika, Glafsforden, Seffle kanal, Väneren, Göta kanal, Vättern och till nya hemmahamnen Visingsö. Med på resan var två bröder Gustafsson och en son. Det stämde vad man tidigare sagt att 'Sefflen går som en klocka'. Vid hemkomsten till Visingsö döptes hon till *Wisingsö* och hon sattes i trafik mellan Hjo och Visingsö, Hjo-Hästholmen, Jönköping-Visingsö samt charterturer på Göta kanals Västgötasida. Den enda modifieringen vi hann göra var att installera en radaranläggning och VHF-radio.



*Wisingsö* i hamnen på Visingsö under premiärturen 1981

## Till Vättern igen

Jan-Olof Moberg berättar vidare:

– Efter säsongen 1981 hade vi bestämt oss för att byta ut den gamla Sefflen. Valet föll nu på en Volvo Penta TAMD 120 på 300 hk. Vi hade ju Volvo Penta i våra två andra fartyg *Hebe III* och *Hebe V*. Motorbytet gjordes av Sjötorps Varv. Vi byggde sedan om henne med nytt frontskott och förlängde salongen föröver. Isolerade och drog in värme i salong och styrhytt. Satte in hydraulisk styrmaskin med mera.

På våren 1982 sålde vi *Hebe III* till Vadstena och *Wisingsö* fick nu ingå tillsammans med *Hebe V* i den trafik mellan Gränna och Visingsö som vi körde åt Jönköpings kommun.

År 1988 delade jag och min kompanjon på oss. Jag behöll *Wisingsö* i Rederi AB *Wisingsö* och han *Hebe V* i rederi *Visingsö Turistbåtar*. Vi fortsatte att köra för Jönköpings kommun ytterligare två säsonger.

Nu hade kommunen en ny bilfärja under byggnad, *Ebba Brahe*, vilken skulle sättas i trafik 1990. Kommunen ville då bara ha kontrakt med en passagerarbåt för sommartrafiken. Jag lät då min tidigare kompanjon Lars Johansson ta detta med *Hebe V*. Jag kände att jag hade fullt upp med mitt andra rederi och fartyget *Magnus Ladulås*.

## I trafik på Mälaren

I oktober 1989 var det dags att sälja *Wisingsö*. Köpare var Mälarens Båttrafik AB i Enköping med Sven Oscarsson som vd. Fartyget övertogs i Sjötorp och eftersom Göta kanal hade stängt för säsongen gick fartyget via Vänerne-Trollhätte kanal-Göta älv- Göteborg, runt sydkusten in i Mälaren till Enköping. Rederiet hade just sålt sitt tidigare fartyg, *Denena*, och ville nu döpa om nyförvärvet till *Denena II*. Detta godkändes dock inte utan namnet fick bli *Ena*. Hon sattes in i chartertrafik på Mälaren.



### I trafik på Hjälmare kanal

Efter att ha haft Enköping som hemort under 11 år såldes fartyget i november 2000 till Arboga Rederi AB i Arboga. Bolaget ägdes av Håkan Isaksson och Jan-Erik Ekblad. Fartyget döptes åter om, nu till *Tor*. Innan hon sattes i trafik gjordes stora ombyggnader i fartyget. Bland annat fick hon nytt kök och renoverade salonger. Hon kunde sedan ta ombord 90 passagerare med 80 sittande gäster i restaurant eller cafeteria eller 50 gäster vid konferens. Hon gjorde sig känd som "räkbåten" och sattes i trafik på Mälaren och Hjälmarens med speciellt fokus på Hjälmare kanal. Turerna utgick med bas i Västerås och Torshälla men bolaget gjorde också turer mellan Örebro och Stockholm.



Detta var en utökning av rederiets trafik som startat redan 1989 då man inköpte lilla *Strömsholms Kanal*. Detta fartyg var lågbyggt och hade gått på kanalen sedan det byggdes. Hon hade ägts av den karismatiske skeppsredaren Åke Norén i Stora Mellösa. Fartyget fick nu namnet *Gustaf Lagerbjelke*, döpt efter en gammal ångbåt på Mälaren, som i sin tur var döpt efter gammal politiker som senare blev landshövding i Södermanlands län.

I december 2011 delades trafiken upp i två olika bolag då *Tor* överfördes på Rederi AB Mälartrafik M/S *Tor*, Arboga medan *Gustaf Lagerbjelke* registrerades på Rederi AB M/S *Lagerbjelke* i Örebro. Trafiken bedrivs som tidigare.

År 2018 gick Håkan Isaksson i pension sedan han i 30 år fraktat glada kryssningsresenärer i Hjälmaren och Mälaren. *Tor* såldes då till Rederi Mälarestaden AB i Västerås som fortsatte den tidigare verksamheten med trafik på Hjälmare kanal. Efter säsongen 2022 lades fartyget upp i Västerås och utbjöds till salu.

I november 2023 kunde fartyget säljas. Köpare var Skärgårdskompaniet i Östergötland, Magnus Lindkvist i Gryt. *Tor* lämnade Västerås i mitten av november och gick till Valdemarsvik som vinterhamn. Samtidigt återfick fartyget sitt dopnamn, *Athéne*.

Investeringen är en satsning på framtiden. Företaget äger redan *Svanö*, som under sommaren trafikerar Arkösund–Tyrislöt–Harstena, och *Ellen af Harstena* som går mellan Fyrudden och Harstena via Ämtö. Nyförvärvet, som får hemmahamn i Söderköping, skall gå på Göta kanal och ut i skärgården. Vilken turlista hon skall gå efter bestäms först våren 2024. Välkommen ombord på denna historiska guldklimp.

### **Janne Moberg har några minnen från tiden som ägare och skeppare på som Wisingsö:**

– Det var den första säsongen jag hade henne med Sefflemotorn. Vi hade varit i Hjo och kört en chartertur och gick hem mot Visingsö vid 24-tiden. Vinden hade friskat i, rakt sydlig ca 15 m/s med grov sjö. När vi var ca halvvägs började Sefflen hosta. Skit i bränslet förstod vi och innan vi hann ner i maskin för att slå över bränslefilter, stoppade maskin. Maskin hade tryckluftsstart och vi laddade startkärnen med avgasluft. Ingen kompressor fanns ombord. Vi visste att startluften räckte till två startförsök. Min kompanjon baxade maskinen i rätt startläge samtidigt som vi låg tvärs sjön och rullade rejält så att livbåten for ur sina skrän och flera bord knäcktes då den slog i skorstenen. Vid första startförsöket hoppade Sefflen i gång om än med lite hostande, men efter en stund gick den normalt och vi kunde sätta kurs mot Visingsö dit vi ankom ca 03.00. Ny livbåt i plast inköptes omgående och bränsletankarna rengjordes.

Vid charterturer på Göta kanal körde man Sefflen mycket på tomgång. Den ville då sota rejält och när man sedan kom ut på fritt vatten, som i sjön Viken och drog på, slängde



maskin ut väldigt med sotflagor som kunde landa på passagerarna på soldäck. Det var åtskilliga passagerares klädesplagg vi fick ersätta med kemtvätt.

Vid ett tillfälle var vi inhyrda att för Göta kanalbolagets räkning gå en så kallad inspektionsresa med kanaldirektionen på kanalen. Lunch var beställd ombord. Vid vissa varvtal skakade Sefflen rejält. När lunchen serverades på sjön Viken fick vi dessa kritiska varvtal, vilket medförde att tallrikarna vandrade på borden. Ena bordsgrannen kunde då få sin grannes tallrik. Passagerarna tog detta med munterhet och stämningen var god, kanske med påverkan av de goda dryckerna som serverades.

1984 i september var vi på väg från Visingsö till Sjötorps varv för dockning. Vi var tre båtar. Förutom *Wisingsö* var det *Hebe V* och taxibåten *Solo*. Strax norr om Visingsö var det dags för frukost ombord på *Wisingsö*. *Solo* som gick strax bakom oss skulle skifta skeppare så att han kunde komma ombord och få frukost. Jag saktade ner och *Solo* bordade oss och bytte skeppare. Jag hörde när jag saktade ner en lätt smäll och trodde det var någon stol i salongen som vält eftersom det var lätt sjögång. När jag sedan kopplade på fram och drog på gas fick hon ingen fart. Maskin verkade gå väldigt lätt. Jag beordrade ner matrosen i maskin för att kolla så inget hänt med backslaget eller axeln. Han meddelade att axeln snurrade normalt. Jag förstod då att något hänt med propellern. Hade krysskilen gått? Jag bad *Solo* gå fram och lysa med sin strålkastare ned mot propellern och om han kunde se något. Svaret jag fick var: "Det finns ingen propeller". Vi hade alltså tappat propellern. Fick ropa på radion till *Hebe V*: "Kan ni komma och bogsera oss, vi har tappat propellern". Svaret blev: "Är du inte nykter". Det blev alltså bogsering via Göta kanal till Sjötorp.

Nästa incident hände när vi gick hem från Sjötorp efter att vi fått ny propeller och då vi även bytte propelleraxel. Vi låg över natt i Tåtorp tillsammans med *Magnus Ladulås*. Vid avgång därifrån hade vi svårt att komma från kaj på grund av lågt vattenstånd. När vi kom ut på sjön Viken gick maskin ner i varv och verkade gå tungt. Jag trodde då att vi fått något i propellern så jag kopplade ur och varvade upp maskin utan problem men så fort jag kopplade i så stoppade maskin. Misstänkte då att den nya axeln skurit i hylsan, trots att ny smörjning satts dit. Då blev det att ropa upp *Magnus Ladulås* och be om bogsering. Vi blev bogserade till Karlsborg och Rödesunds slip. Efter kontakt med varvet i Sjötorp blev det bestämt att vi skall ta upp henne på slipen i Rödesund för kontroll. Farhågan stämde. Axeln hade skurit i hylsan. Sjötorps varv fick demontera axel och hylsa och reparera till fullgott skick. Efter detta gick hon klanderfritt fram till försäljningen till Enköping.

Text: Krister Bång