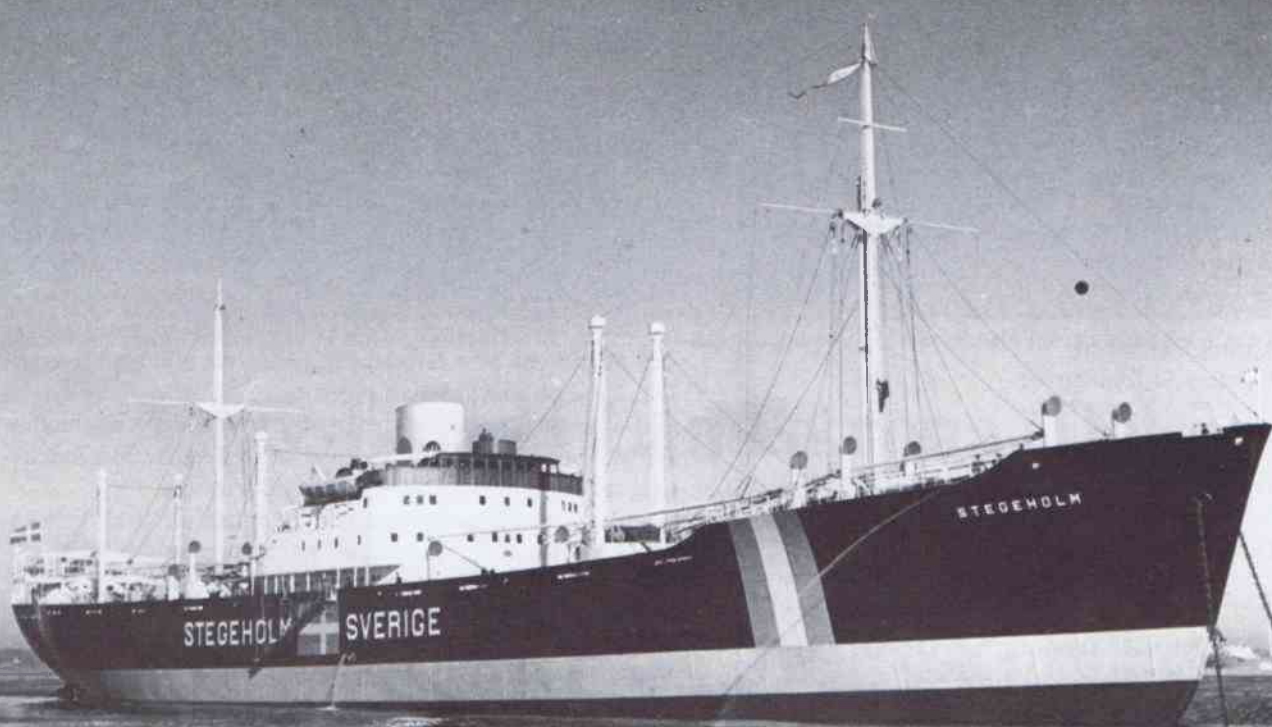


LÄNSPUMPEN

17:—



Utgiven av Västra Kretsen av

Klubb Maritim

Förening för fartygshistorisk forskning

Utkommer i mars, juni, sept. och dec.

Huvudredaktör och ansvarig utgivare:

Krister Bång tel. 031 - 26 38 38

Övriga i redaktionen:

Jan Johansson, tel. 031 - 12 26 14

Bertil Söderberg, tel. 031 - 45 91 98

Redaktionens adress:

Länspumpen

Box 421

401 26 Göteborg

Årsavgift 1985: 60 kr

Postgiro 81 57 68 - 7

Lösnummerpris 17 kr

Årgång: 14

Nummer 51 från starten

ISSN 0281 - 4242

Tryckt hos Struves, Göteborg i 1500 ex.

Texten är satt hos EM Composer, Gbg

Lay-out: Jan Johansson

Bertil Söderberg

Eftertryck tillåtes med angivande av källa

Omslagsbilden

Motorfartyget **Stegholms** leverans från Götaverken 1939 till AB Svenska Amerika Mexico Linien i Göteborg. Foto: Götaverken.

Innehållsförteckning

- 3 Varvsbolag i Landskrona. Lennart Pettersson
- 5 Hur s/s Polstjärnan räddades Arne Bolund
- 8 Manligheten – svunnen symbol för Göteborgs värnkraft Stellan Bojerud
- 12 Min första sjökommendering James Anderson
- 15 De var summa 14 som där gick. Mats Sjökvist
- 16 Mer om gustafsforspråmarna Olle Lindh
- 18 Poseidon – skärhamnsskuta med brokigt förflutet Stellan Bojerud
- 19 Hamnverksamhet i Bohuslän Terje Fredh
- 20 40 år sedan kriget slutade Bertil Söderberg
- 25 Frågor - Svar - Kompletteringar
- 27 Modellbyggaren. Elon Hegborg

Redaktionellt

Sommarens nummer av Länspumpen hoppas vi skall nå sina adressater i tid. Vårt tryckeri har haft ovanligt mycket att göra vilket medfört smärre förseningar.

Det är i dagarna 40 år sedan andra världskriget slutade. Detta faktum har medfört att vi givit detta nummer en militärisk touch.

Manus strömmar nu in till Länspumpen, vilket vi är både glada och tacksamma för. Vi hoppas att författarna har förståelse för att allt inte kan komma in i det närmast kommande numret. Aktuellt material, d.v.s. sådant som måste komma in i nästkommande nummer vill vi ha senast den 1 augusti.

Vi presenterar i detta nummer en inte alltför svår bildgåta i form av ett krypto. Vi hoppas det skall bli en stunds avkoppling i hängmattan eller på badstranden.

Till sist önskar vi alla en trevlig och skön sommar. Vi hör igen i september.

Redaktörerna

Klubb Maritims årsmöte

Lördagen den 27 april hade Klubb Maritim årsmöte på Älvsborgs fästning i Göteborgs hamninlopp. Drygt 50 båtologer hade hörsammat kallelsen och rest från när och fjärran till Göteborg för att delta i årsmötet.

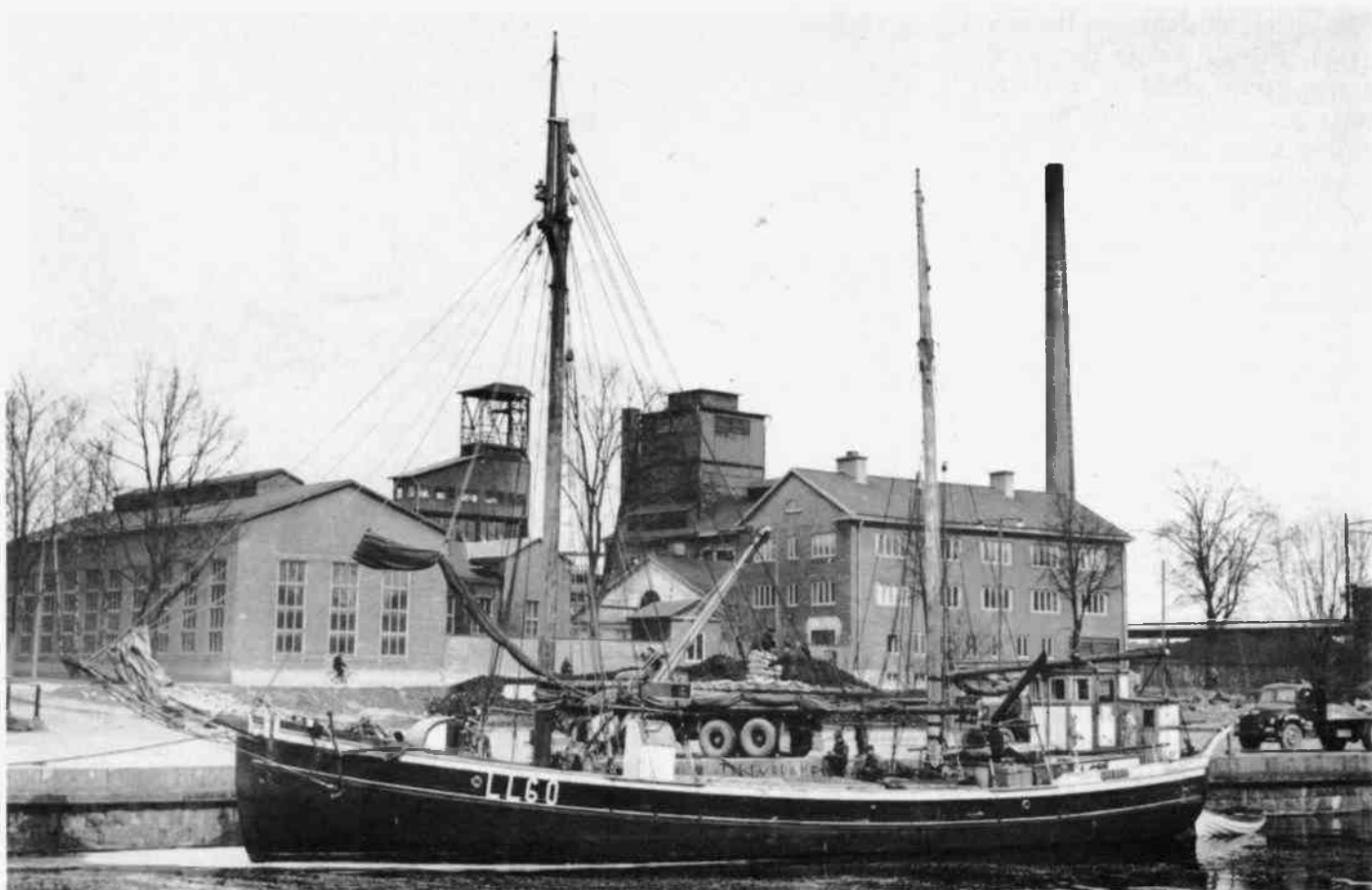
Under förhandlingarna bjöds tillfälle för familjemedlemmar och vänner att bese fästningsön. Guide var klubbmedlemmen Olle Karlsson som är bosatt på ön.

Dagen började med snö och regn men under hamnrundturen så kom solen fram, även om kylan var bitande. M/s Snäckeskär tog oss runt i hamnarna och ut till Älvsborg.

Efter årsmötet serverades middag vilken utföll till belåtenhet, även om de som serverade inte hann med att "hålla grytan kokande" för hungrande båtologer. Till sist syntes dock alla mätta och belåtna och färden ställdes till Klippans Ångbåtsbrygga varifrån vi skildes, men många följde med upp till Västra Kretsens lokal Nakterhuset ett stenkast från bryggan.



Klubbens flagga med vart vackra emblem var hissad på Snäckeskär och sträckte ut fint i den snåla vinden betraktad av båtologer på övre däck. Foto: Bertil Söderberg.



Galeasen Nanna hörde hemma på Hovenäset 1946-1961. Här i Uppsala med påmalade beteckningar för islandsfisket. Fot o J R Boman.

Varvsbolag i Landskrona (Del 2)

av Lennart Pettersson

4707 Anna

Efter 2 års uppehåll levererades åter ett nybygge från Landskrona Nya Varv. Skonerten **Anna**, 51 bruttoton, levererades år 1907 till ett partrederi i Karlshamn med stenhuggeriägaren Anders Abrahamsson som huvudredare. Befälhavare och ägare av 23/24 av **Anna** var Janne August Bengtsson. År 1927 såldes **Anna** till Nils Albin Grafström i Ålabodarna. Denna ort ligger ett stenkast norr om Landskrona. I samband med att en 25 hästkrafters motor insattes år 1920 bildade Grafström partrederi med Georg Filip Persson som huvudredare. Under 1920-talet byttes huvudredare ytterligare 3 gånger. **Anna** omtacklades till galeas 1931 och såldes tillbaka till Karlshamn 1933. Huvudredare var Petter Åman och rederiet lät byta ut motorn till en ny på hela 30 hästkrafter. Otto Vilhelm Johansson, som var befälhavare på **Anna**, köpte ut övriga delägare 1935 men bildade nytt partrederi 1942. Carl Oskar Lundström, den nye huvudredaren, sålde 1945 henne till Sven

Georg Svensson på Hasslö. Med Hasslö som hemort drog **Anna** sina 90 tons laster i Östersjön tills hon 1963 såldes till att vara lustseglare med Stockholm som hemort.

4834 Bertha

Efter samma ritningar som **Tärnan** och **Anna** byggdes år 1908 skonerten **Bertha**. Hon var beställd av ett partrederi i Steninge med Johan Emil Sager som huvudredare. Sager var synbarligen nöjd med **Bertha** och med A.K. Gustafsson som byggmästare eftersom han 1915 köpte 3934 **Anna**.

Bertha såldes 1924 till ett partrederi i Skillinge med Olof Nilsson som huvudredare. 1925 installerades en 30 hästkrafters motor. Denna förstärktes till 50 hästkrafter 1934. Den sedvanliga omtacklingen till galeas anmäldes 1938.

Fru Astrid Linnea Andersson i Björkenäs blev huvudredare 1940. Samtidigt blev maken Bernhard Johansson befälhavare över **Berthas** 63 brutto- och 105 dödviktston. 1961 såldes **Bertha**

till Finland.

4915 Nanna

År 1908 levererades ytterligare 1 fartyg från varvet i Landskrona. Skonerten **Nanna** på 85 brutto- och 145 dödviktston var beställd av RAB **Nanna** i Landskrona. Leveransåret överläts fartyget till dess befälhavare E.B.S.Francke i Landskrona. Redan 1910 sålde Francke **Nanna** till Nils Hansson i Barsebäck. Werther Wennerberg på Hven hade sålt **Saga** den 11 oktober 1917 och den 12 januari 1918 köpte ett partrederi med Wennerberg som huvudredare **Nanna**. Werther Wennerberg var även befälhavare tills nya **Saga** levererades år 1920. En ny Wennerbergare, J.E., blev då befälhavare. Den 12 september 1921 råkade **Nanna** ut för en grov storm och fick svåra ovanbordsskador. Befälhavaren och ytterligare 2 man spolades överbord och drunknade. Efter reparation tillträdde den tidigare bästemannen Ivar Wennerberg som befälhavare. **Nanna** fortsatte att segla med Hven som hemort tills hon

1924 såldes till Johannes Hansson i Lysekil. 1928 lät kapten Hansson motorisera **Nanna**, effekt 45 hästkrafter. Sjömannen Anders Emilius Andersson på Stora Kornö blev för 26.000 kronor huvudredare för **Nanna** år 1931. Kapten Karl Arthur Edvardsson köpte 1935 in sig i partrederiet. Omriggning till galeas skedde 1939. Samtidigt blev A.E. Andersson åter huvudredare.

21 + 21 blir 42. 1942 kom nästa stora haveri. **Nanna** kolliderade med s/s **Braheholm** av Göteborg vid Abbe-kås och blev svårt skadad. **Nanna** reparerades i Ystad och seglade vidare.

Erland Bertil Andersson blev 1945 ny huvudredare. Detta rederi sålde 1946 **Nanna** till Knut Werner Sandberg i Hovenäset. Han betalade 42.000 för skutan och lät montera i en ny motor på 80 hästkrafter. Sandberg drev **Nanna** i fraktfart tills hon år 1961 grundstötte utanför Oxelösund, bärgades och såldes oreparerad till Bjarne Olsson och Ture Henriksson på Smögen. Dessa herrar, som var fiskare, lyfte ur **Nannas** sista motor, installerad 1957 och på 145 hästkrafter. Motorn monterades i fiske-trälaren **Nyland**. Skrovet såldes till H.W.Bengtsson, Smögen, som lade det vid varvet i Fisketången. 1964 sjönk **Nanna**. 1967 bogserades vraket till en vik på Langön. Ägaren var omöjlig att spåra då vraket sålts ett otal gånger.

5042 Sonja

1909 levererades galeasen **Sonja** till C.Johansson i Barsebäck. Hon var på 53 bruttoton.

Under resa Solvesborg-Köpenhamn



Anna av Hasslö passerar Saltsjökvarn i början av 50-talet. Foto J Robert Boman.

med sten och sand förläste **Sonja** i hård storm och hög sjö. Under det hårda vädret sprang **Sonja** läck. Pumpen sattes igen av sand. Den 9 juni 1923 lämnade besättningen fartyget och syd om Ystad sjönk hon som endast en stenlastad skuta kan sjunka.

5067 Ingeborg

Ingeborg, en galeas på 53 bruttoton, levererades år 1909 till J.Fromell m.fl. i Barsebäck. Hon såldes 1914-1915 till Anders Petter Persson m.fl. Också dessa herrar bodde i Barsebäck. 1916-1917 flyttade **Ingeborg** två stenkast norrut då Fritz Öhrnberg m.fl. i Alabodarna köpte henne.

Ingeborg övergavs i juni 1918. När, var och varför vet jag inte.

FORTSÄTTNING FÖLJER

Rättelse

I Europa läser vi framifrån och bakåt, araberna läser bakifrån och framåt. I Göteborg läser man tydligen lite hur som det passar. En bruksanvisning till oss som inte har lyckan att bo i sjöfartshuvudstaden om hur man läser del 1 om Gustafssons varv kan behövas.

1. Läs sidan 16 och första spalten på sidan 17.
2. Vänd till sidan 18 och läs nästan hela spalt 1.
3. Vänd tillbaka till sidan 17 och börja 9 rader ner på spalt 2.
4. Läs sidan ned, vänd till sidan 18 och börja 6 rader nerifrån på spalt 1.

Om ni läser i denna ordning blir det något mer sammanhang i texten.

Någon djävla ordning får det vara även i en varvsartikel. Fritt efter Carl Henrik Hermansson.

Lennart Pettersson

Vi beklagar ihopblandningen av texten i Lennart Petterssons intressanta artikel om landskronavarven i förra numret och hoppas att ovanstående förklaring skall reda upp textblandningen.

Visst kan man undra över hur vi läser här i sjöfartshuvudstaden. Ibland läser vi som araberna: bakifrån och framåt. Åtminstone om man läser registersidorerna från fartygens första namn och framåt i tiden.

Att läsa ena eller andra vägen kan ju gå, men vår mixning i förra numret var nog lite svår att förstå.

Red.



Bertha såldes till Finland 1961. Här har Bernt Fogelberg fångat henne fem år senare, den 13 augusti 1966. Vem berättar om hennes vidare öden?



Tjänstefartyget Polstjärnan under sin aktiva tid hos Seglationsstyrelsen. Här fotograferad av Tore Granath den 6 dec. 1962 i Varnumsundet vid Kristinehamn.

Hur Polstjärnan räddades

av Arne Bolund

Detta är berättelsen om hur några entusiaster lånade 400.000 kr och köpte ett ångfartyg etc etc.

Som jag själv minns det startade karusellen någon gång på senvintern 1983. Boris Wall, en ångfrälst gotlänning, ingenjör på KAMYR i Karlstad hade fått höra, att Venerns Seglationsstyrelse fått ett nytt, modernt tjänstefartyg och att den gamla trotjänarinnan, s/s **Polstjärnan**, byggd på Lindholmens varv i Göteborg 1929, skulle säljas på anbud. Telefonerna började gå varma mellan ångbåtsentusiaster och sjöfolk i Karl-

stad och det spekulerades om vad som kunde vara ett rimligt anbud. Hamnkaptén Åke Sallnäs liksom hamnstyrman Håkan Rutgersson tillhörde de som tidigt engagerade sig helhjärtat i försöken att få fram pengar så att vi skulle ha möjlighet att vara med och lämna ett konkurrenskraftigt anbud. I detta arbete fick vi fin draghjälp av lokalpressen, som genom tidningsreportage informerade allmänheten om vad som var i görningen. Under cirka tre veckor lyckades vi teckna förbindelser motsvarande ca 240.000 kr, och vi trodde att **Polstjär-**

nan skulle bli vår. Men det som såg ut att lyckas, förbyttes i motgång och "otur". En redare i Stockholm bjöd över oss med mer än hundratusen kronor. Vi spottade och svor, knöt nävarna i byxfickorna och sparkade i marken, men den stora chansen var borta. Dessutom kunde somliga av oss senare på sommaren, se hur slussportarna i Sjötorp stängdes bakom **Polstjärnans** häck, när hon anträdde sin resa till Stockholm, som skulle bli hennes nya hemmahamn. Så trodde vi att den drömmen var definitivt slut.

Men ödet ville annorlunda. Det gick ungefär ett år och så plötsligt en dag ringde telefonen hos någon av oss. Det var skeppsmäklare Henry Johansson i Sjötorp, som talade om att **Polstjärnan** var till salu igen. Nya ivriga diskussioner och frågor. Skulle de gamla intressenterna teckna sig för andelar igen? Boris, som förmodligen skulle ha varit framgångsrik som affärsman, tog kontakt med Wermlandsbanken. Inom loppet av några dagar fick vi besked. Banken ställde upp med ett lån och vi kunde börja förhandla med ägaren. Affären gjordes upp under skeppsmäklarens medverkan och förberedelserna för hemtagningen började.

Det var ett lyckligt gäng som den 7 maj 1984 på allehanda sätt styrde kosan mot Stockholm och Nybrokajen, där **Polstjärnan** låg och väntade. Väl ombord startade ett intensivt städjobb. Sot och trafikdamm fanns i stora lager överallt efter vinterns kajliggande i storstaden. Färg och fernissa hängde i flagor. Var det verkligen så här vår dröm såg ut, när den formades till verklighet? Med tanken kan man förflytta ett berg påstås det och med ett 30-tal arbetsvilliga händer tvättades **Polstjärnan** fram ur vinteridet. För min del väntade en konferens på Lidingö, och när jag lämnade gänget i kvällningen, hade vi fyr under pannan. Men det skulle visa sig att det inte bara var fråga om att vaska rent och få upp ångtrycket och pysa hem. Strejkande vattenpumpar, läckande ångrör etc etc prövade besättningens humör gång efter annan.

Det vaskades, torkades, skruvades och tätades och för andra gången var det klart att eldas på.

Drygt ett och ett halvt dygn efter att fartyget tagits i besittning var det klart för avfärd. Pysande, slurpande men rytmiskt väsande började den gamla ångmaskinen arbeta och sakta och ele-



Den tid då ägaren var hemmahörande i Stockholm bar hon namnet Nordstjärnan.



*Befälhavaren Håkan Rutgersson och
rorgängaren Åke Sallnäs under vakt på
bryggan vid hemfärden till Vänern.*

gant som bara ångbåtar kan röra sig gled hon ut från kajen. Färden skulle gå via Södertälje-Oxelösund-Slätbaken och vidare på Göta kanal till Sjötorp och Vänern. Allt fungerade väl. Alla fann sin roll ombord och på bryggan var det synnerligen väl beställt med kompetensen. Fyra befarna sjökaptener svarade för navigationen i de trånga lederna efter ostkusten. Under färden nåddes **Polstjärnan** av ett besked, som flera av besättningsmedlemmarna trodde vara ett dåligt skämt. Det finns inget vatten i kanalen! Trots förhandskontakter med kanalbolaget hade något gått snett. Vis-

serligen ordnade det upp sig och vattnet släpptes på. Besättningen var vid det här laget ganska förhårdad efter allt arbete vid Nybrokajen men fortfarande full av optimism, men utan vatten i kanalen hade vi inte kommit till Karlstad! På onsdagkvällen den 9 maj förtöjde vi i Oxelösund och torsdagens etapp gick vidare till Söderköping. Fredagen blev en fin dag. Då klarades hela östgötadeln av kanalen och på kvällen förtöjdes **Polstjärnan** inte långt från Motala.

Tidigt på lördagmorgon bär det av igen. Över den vackra Vättern och vidare in i den vackraste delen av kanalen, från Viken och ned till Sjötorp. Håkan Rutgersson, skeppare ombord, har många års erfarenhet från kanalen och manövreringen i det slingrande "diket" går utan några som helst mankemanger. Väl nere i Sjötorp kan han konstatera att hela kanalen passerats utan en skråma i färgen. På söndag passerades de sista slussarna vid Sjötorp och därefter var det dags för hemmavattnen. Ett sommarblått vänerhav breder ut sig åt alla håll så långt ögat når. Det känns befriande, man är nästan hemma. Våra vänner i Feskeläget talar lite föraktfullt om grodhav etc, men det får de väl göra en dag som denna. Vid sådana tillfällen brukar jag erinra mig när den stöddige skepparen på en gammal engelsk kutter förlorade mesanen på en resa över Vänern med islast. Vi är trötta lite till mans nu men vaknar till, när vi långt i norr börjar skymta Söököjans vita fyr torn avteckna sig som ett litet utropstecken mot den blå maj-

himlen.

Vi flaggar över topp idag. Hela garnityret är uppe. Vid inloppet till Karlstad möts vi av småbåtar som nyfiket ilar fram och tillbaka i farleden tvärs vår kurs. På kajen i Yttre hamnen står vänner och anförvanter och andra intresserade och hälsar **Polstjärnan** välkommen åter till hemmavattnen. Någon utbringade ett spontant leve för **Polstjärnan** och alla stämde in. Trötta men nöjda och glada hade vi återvänt efter välförrättat värv.

Föreningen bildas, verksamheten 1984

Under maj månad efter hemtagningen av **Polstjärnan** arbetade vi mycket engagerat med att finna former för det fortsatta arbetet med fartyget. Vi funderade också mycket över hur verksamheten skulle kunna bedrivas främst med tanke på att kunna återbetala det stora lånet till Wermlandsbanken och hur vi skulle få pengar över för drift och underhåll av **Polstjärnan**. Vi tyckte oss känna att vi hade många sympatisörer, som var beredda att hjälpa oss ekonomiskt eller på annat sätt och här gällde det att smida medan järnet var varmt.

Onsdagen den 16 maj 1984 kallade vi därför till ett allmänt möte i gamla hamnkaptensbostaden i Karlstad. Mötet var mycket välbesökt och allt såg lovande ut. Ångbåtssällskapet **Polstjärnan** bildades och fick följande sammansättning:

Ordförande:	Boris Wall
Vice ordförande	Åke Sallnäs
Kassör	Arne Bolund
Sekreterare	Sigward Johansson
Nio övriga ledamöter och fyra suppleanter.	

Under 1984 höll styrelsen 7 protokollförda sammanträden och vi kunde räkna in 162 betalande medlemmar.

Seglationen 1984

Med tanke på de speciella förhållanden som rådde under det första verksamhetsåret lyckades vi ändå bra. Vi gjorde ett 60-tal kryssningar och inklusive försäljning ombord, samt medlemsavgifter seglade vi ihop nästan 150.000 kr. förutom de dagliga turena från Karlstad runt Jäverön, en tur på cirka 2 1/2 timmar, gjordes en resa till Glafs fjorden och Arvika samt en resa till Mariestad.

Befälsfrågan liksom övrig bemanning ombord har klarats genom frivilliga insatser från våra medlemmar.



Från Stockholm gick färden genom Göta Kanal till hemmavatten i Vänern.

Ekonomin

Verksamheten under 1984 gav ett netto på cirka 15.000 kr, som vi hoppas ska bli betydligt bättre kommande år. Det ursprungliga lånet i Wermlandsbanken är nu nedamorterat med 300.000 kr, vilket innebär att räntekostnaderna blir betydligt mindre. Genom att Polstjärnan i november 1984 försålde till Ångbåtsaktiebolaget Polstjärnan u.b., förbättrades den ekonomiska situationen ytterligare, och årets resultat blev + 89.232:-.

Ångbåtsaktiebolaget Polstjärnan

1984-11-12 såldes s/s Polstjärnan enligt de ursprungliga organisationsplanerna till Ångbåtsaktiebolaget Polstjärnan u.b. Samtidigt inköpte Sällskapet 1.800 aktier i bolaget. I och med att dessa affärer slutförts, kunde aktieförsäljningen starta, och när detta skrivs finns endast 180 aktier kvar. Den som är intresserad att köpa aktier i ett Ångbåtsaktiebolag



Ett riktigt gammaldags aktiebrev har tagits fram och den som vill stödja bolaget kan köpa aktier.

av årgång 1984 har nu chansen. Köp sker enklast genom insättning av 250 kr per aktie på vårt postgiro 77 11 74-0. Ange namn och adress på talongen. På samma sätt kan Du bli medlem genom insättning av 75 kr.

Teknisk verksamhet ombord

Under hösten och vintern har omfattande arbeten utförts ombord i Polstjärnan. Här följer en kortfattad redogörelse:

Hydroforen för färskvatten har demonterats och ersatts med en mindre som placerats under dörken i last-

rummet.

Ångpannan har renknackats från pannsten, inspekterats och provtryckts (8-årsbesiktning) utan anmärkning. Tvärtom visade det sig att pannan och eldstaden var i mycket gott skick sina 56 år till trots.

Samtliga ventiler har demonterats och renoverats.

Donkeypumparna har blivit genomgångna.

Förvärmaren har reparerats och manteln har delvis blivit ersatt.

Ångmaskinen har demonterats och samtliga kolvstänger har metallbelagts och omslipats. Maskinen i övrigt har varit nedmonterad för besiktning.

Pannan har omisolerats. (Den gamla isoleringen bestod av asbest!).

Bland övriga arbeten som förestår kan nämnas att vi närmast går till Hästviken på Hammarö för sliptagning. Då skall hon blåstras och bottenmålas, samtidigt som propeller, axel och propelleraxel-lager ska besiktigas. Därefter går hon i sjön igen och premiärtur med gäster ombord blir det den 22 maj.

Ångbåtsmöte i Karlstad

Den 6-7 juli kommer ett ångbåtsmöte att arrangeras i Karlstad. S/s Bohuslän från Göteborg och s/s Östa från Stockholm har redan bekräftat att de kommer upp de aktuella dagarna. Dessutom räk-

nar vi med att få se s/s Trafik från Hjo samt s/s Kuriren från Stockholm och naturligtvis kommer även Polstjärnan att delta. Vissa kringarrangemang kommer att ordnas, men främst blir det visning av båtarna och möjligheter till rundturer i den vackra vänerskärgården. Kan-ske något även för saltvattensglarna?

Stulet från Polstjärnan

Huvudkompass med nakterhus i mässing, fabr. LYTH, tillv.nr 14949, cert.nr 11726, båda numren återfinns på kompassen.

Talrör i mässing av gängse utförande.

Handtyfon i mässing.

Barometer och skeppsur i mässing.

2 st kikare, varav en äldre samt en pejlskiva.

Utrustningen tillhör Polstjärnans originalinventarier från 1929, och representerar ett nyvärde av ca 25.000 kr. Den som bidrar till att stölden klaras upp och att inventarierna återfinns kan räkna med en betydande belöning.

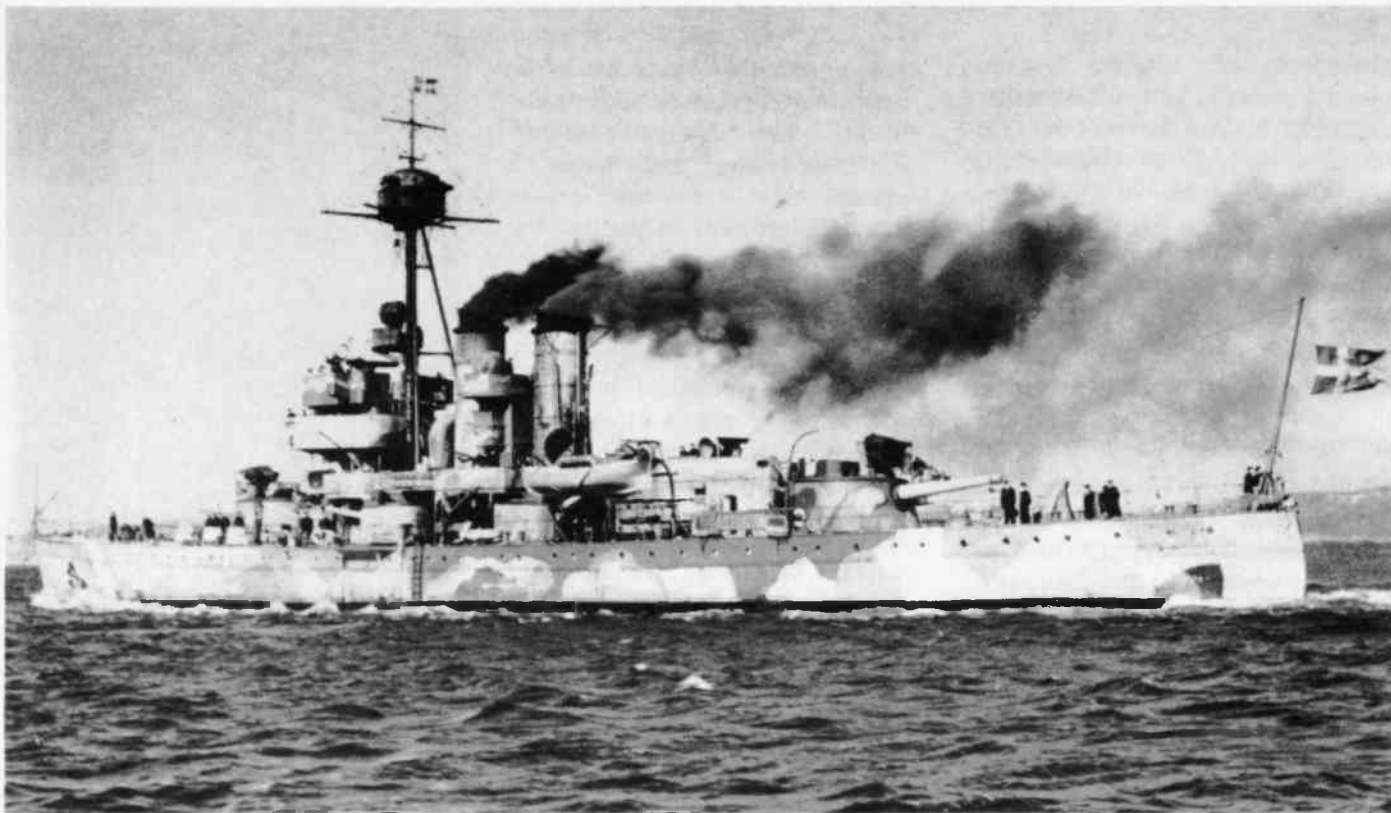
Kontakta närmaste polismyndighet eller ring något av nedanstående telefonnummer.

054/18 07 64, 19 27 40,
602 80, 19 56 43, 13 30 63

Spärrad stil = kontorstid



Polstjärnan på rundtur en sommarkväll i den vackra vänerskärgården. Här i sundet mellan Glofsa och fastlandet. Beläggningen var god på sommarturerna 1984.



Pansarskeppet HMS Manligheten var flaggskepp i Göteborgseskadern. Här fotograferad 1943 efter den stora ombyggnaden. Foto från K-E Westerlund.

Manligheten – svunnen symbol för Göteborgs värnkraft

av Stellan Bojerud

Då krigets skuggor över Europa den 1 september 1939 kallade Sverige i vapen, hade de förstärkningar av landets försvar, som beslöts i och med 1936 års försvarsbeslut ännu icke hunnit få full effekt och de svagheter, som var en följd av 1925 års nedrustning hade ej hunnit arbetas bort. Vad man lyckats att samla ihop för Göteborgs sjöförsvär var en samling alderdomliga örlogsfartyg som förstärkts med inkallade hjälpvedettbåtar. Inte mycket att komma med om den då effektiva tyska krigsmaskinen anfallit Göteborg.

För flottans vidkommande innebar detta att endast ett fåtal lättare enheter tillförts organisationen efter första världskriget och att den förhållandevis stora kvantiteten äldre fartygsmateriel, som tillkommit kring sekelskiftet, var i behov av den modernisering och det underhåll, som av finansiella skäl undanhållits dessa under mellankrigsåren.

Da den förstärkta försvarsberedskapen pålystes den 1 september 1939 föll uppdraget att organisera västkustens marina försvar på kommandören A Cassel, som två dagar tidigare utnämnts till chef för Västkustens Marindistrikt (MDV). Han hade den 28 augusti 1939 utnämnts till chef för Göteborgseskadern (GE) och nu följde alltså två dagar senare befälet över MDV.

De styrkor kommandör Cassel hösten 1939 kunde mönstra, var ingalunda ut-

rustade med den modernaste materielen.

Göteborgseskadern hösten 1939

Följande fartyg ingick i Göteborgseskadern:

ett pansarskepp, Manligheten, sjösatt 1903

två mindre jagare, Wrangel och Wachtmeister, 1917

tre ubåtar, Hajen, Sälen och Valrossen, 1917-18



HMS Manligheten med ramnstäv före ombyggnaden. Foto från Curt S. Ohlsson.

hjälpkanonbåten **Skagerak**, 1935
två hjälpvedettbåtar (beväpnade ångtrålare) **Ocean** och **Gretha**, 1907
två minsvepare (ombyggda valfångare) **Styrbjörn** och **Starkodder**, 1925
sex hjälpvedettbåtar (beväpnade motorfiskebåtar) **Poseidon**, 1937, **Venus** 1938, **Svanland**, 1937, **Betty**, 1932, **Bolinder**, 1932 och **Condor**, 1931.

Antalmässigt kan ju förteckningen se tillfredsställande ut, men i realiteten var detta en mycket svag sjöstyrka. Med undantag för **Manligheten** fanns det i avdelningen icke ett enda fartyg, som med framgång kunde ta upp artilleristrid med en tysk minsvepare med 10,5 cm kanoner. T o m en tysk hjälpvedettbåt (Vorpostenboot) innebar med sin 8,8 cm kanon ett dödligt hot för de flesta av GE:s fartyg. Självaste **Manligheten** låg artillerimässigt illa till mot en modern tysk lätt kryssare med 15 cm kanoner.

De båda jagarna **Wrangel** och **Wachtmeister** var internationellt sett närmast att klassa som torpedbåtar – små och gamla sådana – och deras 7,5 cm kanoner och 45 cm torpeder var omoderna. Epitetet omoderna passar även in på avdelningens ubåtar.

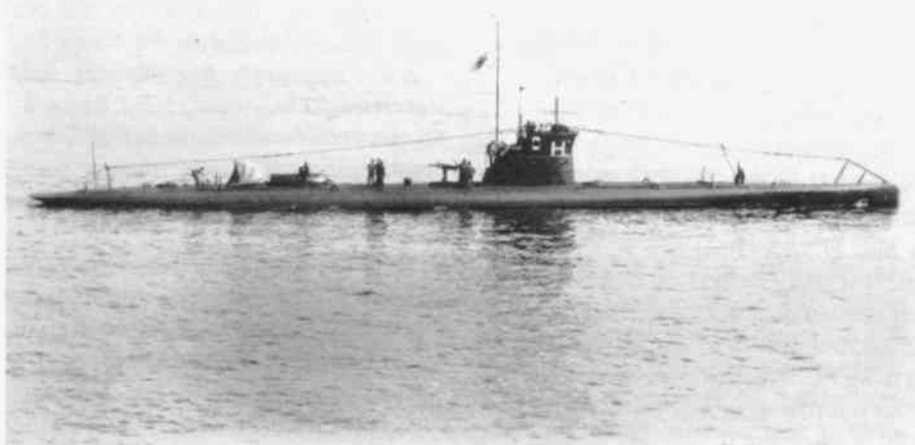
Av hjälpfartygen hade **Skagerak** och de båda ångtrålarna 57 mm kanoner av 1889 års modell. På de inkallade motorfiskebåtarna kunde en 37 mm kanon av 1898 års modell monteras – på vart tredje (!) fartyg. Kanonerna räckte helt enkelt inte till antalmässigt.

Luftvärnet var det inte bättre beställt med. Några luftvärnskulsprutor fanns inte disponibla. Först 1942 var denna lucka i bestyckningen fylld. Hösten 1939 fick ångtrålarna nöja sig med vardera ett 6,5 mm kulsprutegevär M/21, som lånades från landstormen. Allt var inte bättre förr – idag har varje soldat med automatkarbin 4 samma eldkraft som dessa kulsprutegevär hade, men omvänt kan man också säga att 1939 hade ångtrålarna samma luftvärnskapacitet som en ensam infanterist idag och det imponerar ju inte.

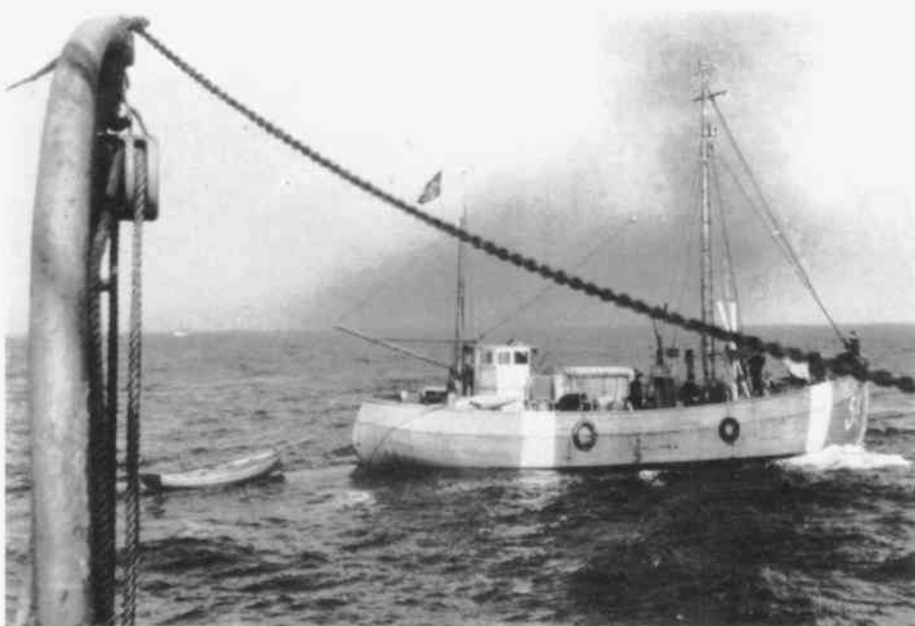
För de inkallade motorfiskebåtarna skrapade man fram kulsprutor till de båtar, som ej fått kanon. Lösningen blev helt enkelt att montera ned jagarna **Wrangels** och **Wachtmeisters** 6,5 mm kulsprutor M/14 och sätta upp dem på hjälpvedettbåtarna. Detta höjde inte jagarnas stridsvärde direkt, men sänkte det inte heller i nämnvärd mån – det



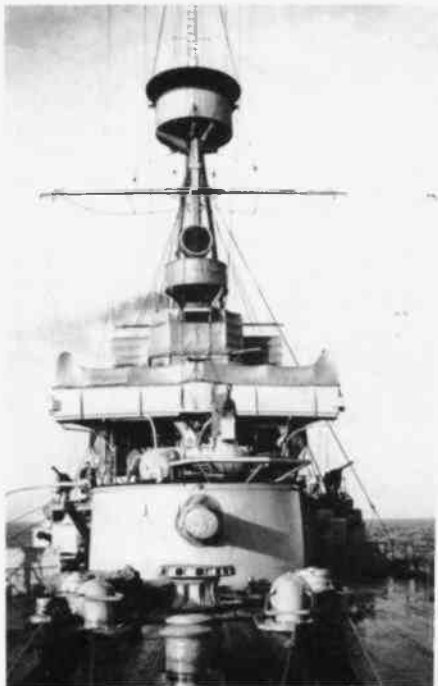
*Två mindre jagare ingick i Göteborgseskadern hösten 1939. Det var **Wrangel** och **Wachtmeister** byggda 1917. Här representerade av **Wachtmeister**. Foto från S.Bojerud.*



*U-båten **Hajen** var byggd 1917 och en av de tre u-båtarna som ingick i Göteborgseskadern hösten 1939. Foto från Curt S. Ohlsson.*



*Hjälpvedettbåten 56 **Condor** var en inkallad fiskebåt. Hjälpkanonbåten **Skagerak** och minsveparna **Styrbjörn** och **Starkodder** har tidigare publicerats i Länspumpen.*



På resa till Göteborg år 1937. Fartyget ser i stort sett ut som då hon levererades 1905. Foto: K-E Westerlund.

var ju så lågt i alla fall.

Dessbättre kunde jagarna hösten 1939 förseas med vardera en 25 mm luftvärnsautomatkanon M/32 och en dubbel 8 mm luftvärnskulspruta M/36. Skagerak fick en av de fyra 40 mm luftvärnsautomatkanoner M/36, som var Sveriges totala mobiliseringsreserv av denna pjäs-typ 1939. Skagerak var alltså verkligt högt prioriterad ur luftvärnssynpunkt – men i avseende på det nu så aktuella ubåtsskyddet var det sämre bevänt. Hon fick vänta till 1942 innan sjunkbombfällarna levererades!

Sakernas tillstånd inom MDV var alltså 1939 ingalunda tillfredsställande, vil-

ket chefen för marinen väl insåg och åtgärdade. Som en provisorisk lösning detacherades ett antal moderna enheter ur kustflottan – som alltså minskade i motsvarande mån.

Dessa fartyg var två jagare, Göteborg sjösatt 1935 och Klas Horn 1931, samt två utbåtar, Sjölejonet 1936 och Sjöbjörnen 1937. Jagarna, som beskrivits som en korsning mellan första världskrigets engelska S-jagare och mellankrigstidens tyska stora torpedbåtar av Möwe-klassen, var utrustade med 12 cm kanoner M/24, vilka svarade mot tidens krav och sex likaså moderna 53 cm torpedtuber med tillhörande torpeder. Luftvärnet bestod av fyra 25 mm pjäser M/32. Dessa snabba fartygs påfallande svaghet var att det medelsvåra artilleriet omfattade blott tre pjäser medan en modern tysk jagare förde fem av samma kaliber.

Ubåtarna var fullt moderna och det bästa landet disponerade vid denna tid.

Som flaggskepp disponerades som sagt Manligheten, vars 21 cm huvudartilleri kanske kunde imponera på kalenderbitarna, men i verkligheten hade onödigt låg verkningsgrad p g a uteblivna moderniseringar.

Men det var under perioden 1939-1945 som Manligheten – fyrtioårig – stod i första linjen, eller rättare sagt av de oinitierade ansågs göra detta.

Hur Manligheten byggdes

Det var 1901 års riksdag som beslöt anvisa medel för att påbörja ett fjärde pansarfartyg av den typ, som beviljats 1899. De tre äldre var Äran sjösatt 1901, Wasa 1901 och Tapperheten

1901, vilka kostat i medeltal 2,6 miljoner per styck. Manligheten kontrakterades den 21 december 1901 hos Kockums Mekaniska Verkstad och sjösattes den 1 december 1903 som NB 86. Hon togs i tjänst påföljande år.

Displacement

Displacement 3650 ton, längd i konstruktionsvattenlinjen 87,5 m, bredd på pansar 15,022 m, djupgående till KVL 5,0 m.

Maskineri

Två stående tripplexpansionsmaskiner 725 x 1135 x 1755 mm
700 mm

5.500 IHK vid 14,7 atö och 15 mm bläster.

8 st vattenrörpannor typ Yarrow fördelade på tre eldrum. Ångtryck, 14,7 kg/cm². Eldyta 1450 m². Rostyta 35 m².

Farten vid ett medeldjupgående av 4,9 m skulle enligt byggnadsspecifikationerna vara minst 16,5 knop under tre timmar. Vikten av maskineriet fick ej överstiga 430 ton och kolåtgången fick maximalt vara 0,85 kg per IHK och timme.

Fartyget hade tre ångmaskinsgeneratorer från Bolinders Mek.Vst. och ett av AEG tillverkat elsystem för 70 volt likström.

Belysningen omfattade 281 glödlampor och 4 st 90 cm parabolstrålkastare M/1900 av Siemens-Schukert typ G 90.

Bepansring

Bepansringen utgjordes av ett citadellsystem med 50,43 m längd och 1,78 m höjd anbragt på 100 mm teakbackning.

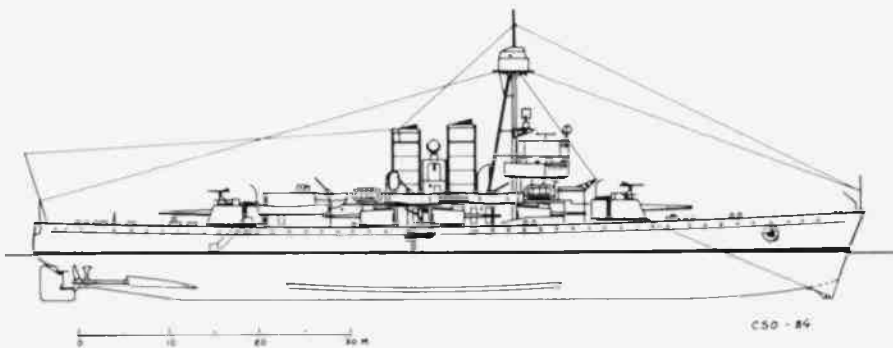
Bestyckning

två st 21 cm kanoner M/98 i tornlavettage M/98,
sex st 15 cm kanoner M/98 i tornlavettage M/99,
tio st 57 mm kanoner M/89 B på konlavett,
två st 37 mm kanoner M/98 B för bestyckning av ångsluparna,
två st 45 cm undervattenstorpedtuber M/99 i sidomontage.
Allt artilleri levererades från Bofors, torpedtuberna från Sir W.G. Armstrong, Withworth & Co i Storbritannien.

21 cm kanonerna kunde eleveras från -5° till + 12° medelst el- eller hand-



Bryggan på Manligheten med fartygschefen KK av 1: a graden greve E. Spens, under resan Stockholm-Karlskrona-Göteborg 1937. Foto: K-E Westerlund.



Pansarskeppet Manligheten efter den stora ombyggnaden 1941. Ritn. av C.S.Ohlsson.

kraft. Sidriktning skedde med el- eller handkraft och skjutsektorena var 296° för främre och 310° för aktra tornet. Sidriktning av främre pjäsen kunde utföras av en man och tog då 2 min 22 sek. Vid eldrift skedde ritningen med en hastighet av 7,5 - 10 grader per sekund. Gränssättande för eldhastigheten var ammunitionshissarna. Vid eldrift tog ett lyft 12 sekunder och vid handdrift 17 sekunder.

15 cm pjäserna handriktades och kunde eleveras från -7° till $+12^{\circ}$. Sidriktning från buffert till buffert klarade en man på 18 sekunder.

57 mm pjäserna var snabbskjutande och eldhastigheten berodde på pjäservisens skicklighet. 20 skott per minut torde varit normalprestation. Per minut beforderade hissarna 144 projektiler.

Som en lätt avkylning efter alla dessa siffror kan man nyttja 1906 års sjökrigsmaterielsakkunnigas betänkande, vari bl a utsades att "En pansarfartygstyp, betydligt starkare än den nuvarande, är nödvändig för vår flotta". Då talade man ju ändå om den yngre och starkare Oscar II. Manligheten var alltså redan passé fem år efter sjösättningen.

Som flaggskepp på västkusten

Medio 1937 hade Manligheten överförts från Stockholm station till Göteborg. När hon rustades 1939 var hon i princip oförändrad sedan leveransen 1905.

Under patrullering den 13 december inträffade en explosion ombord varvid sex man dödades och 14 skadades. Det var en spränggripare på ett bärgat tyskt paravansvep som detonerade.

Från årsskiftet 1940/41 och fram till sommaren genomgick Manligheten en välbehövlig modernisering. I samband härmed vidtogs även "kosmetiska" åtgärder och efter ombyggnaden såg hon mest ut som ett italienskt slagskepp, men hade fortfarande svårt att tåla vib-

rationerna från de egna kanonernas eldgivning. Vid skjutning med full stridsladdning hade aktra tornet skakats loss och var på väg att trilla i sjön berättar malicen. Om detta är sant må vara osagt, men efter ombyggnaden hade fartygets artilleri bättre eldkraft och räckvidd, vilket åstadkommit bl a genom djupreffling av eldrören och förbättrad eldledning. Eldledningsutrustningen "ärvdes" då pansarskeppet Drottning Victoria moderniserades.

För 15,2 cm kanonerna hade den enkla åtgärden att vända eldrören upp och ned medfört att rekylcylindern kom ovanpå eldröret och att pjäserna därvid kunde eleveras högre utan att slå i durken, vilket medförde en ökad skottvidd. Ombyggnaden verkställdes av Göteborgs örlogsstation (ÖG) i samverkan med Götaverken 1941. Förskeppet ändrades från ramm till utfallande stäv. Detta gjorde att farten ökades med en halv knop och sjövärdigheten förbättrades avsevärt. Luftväret ökades till fyra

57 mm, två 40 mm och två 25 mm kanoner samt fyra kulsprutor. Undervattenstorpertuberna togs bort.

I verkligheten var Manligheten ett slags flytande kontor för chefen GE. Om kriget kom till Göteborgs skärgård avsåg man att föra en slags fördröjningsstrid genom att retirera bakåt i skärgården och lägga sig bakom en lämplig och låg ö för att nyttja denna som skydd och skjuta över den och efter ett sådant eldöppnande ånga bakåt till en ny lämplig ö o.s.v.

Det var väl knappast ett sådant strids sätt Jacob Hägg såg framför sig då han gjorde sina medryckande marinmålningar med kraftfullt framångande pansarskeppsdivisioner.

Slutligt öde

Ej heller Manlighetens slutliga öde blev inspirerande. Till följd av att stora kostnader lagts ned i moderniseringsarbetena – som ny kostade hon f ö ca 5 miljoner – beslöt man förlänga hennes tjänstetid fram till 1950 under det att systerfartygen utrangerats redan tidigare, Wasa den 15 mars 1940 samt Äran och Tapperheten den 13 juni 1947.

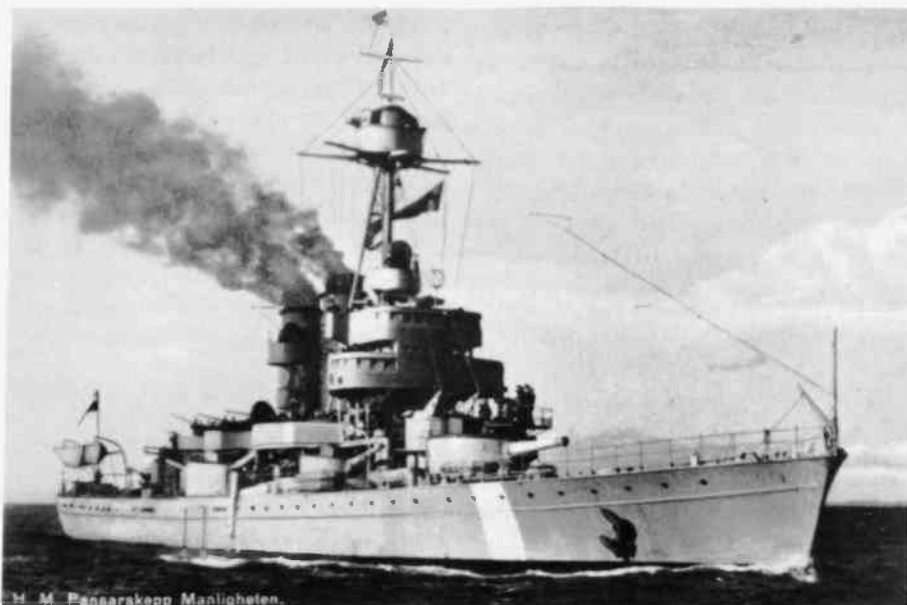
För Manligheten kom utrangeringsbeslutet den 24 februari 1950. Hon hade då varit i tjänst i 46 år. 1952 såldes fartyget till Marinverkstäderna i Karlskrona för 350.519: 99 och skrotades delvis. Hon högs ned till vattenlinjen och blev pråm, låg sedan som pontonbrygga i Gullmarsfjorden tills hon såldes för skrotning i december 1984.



Manligheten vid Nya Varvet i Göteborg där hon låg upplagd tills hon såldes till Karlskrona för att skrotas. Foto: Curt S. Ohlsson den 19 april 1948.

Min första sjökommendering

av James Andersson



*Pansarskeppet **Manligheten** var ett gammalt fartyg som moderniserats 1941 på Göta-
taverken. Hon blev mitt första fartyg i örlogsflottan. Foto från Sveriges Flotta.*

I februari 1942 reste jag till Karlskrona för en veckas anställningsprov till eldare vid flottan. Vid denna tid var det utrikespolitiska läget mycket spänt. Tyskarna stod på höjden av sin makt. Det var inte många som trodde att Sverige skulle kunna hålla sig utanför kriget. Massor av unga pojkar sökte till försvarets olika vapengrenar för att bli stamanställda. Populärast var flyget, därefter flottan. Orsaken var inte bara, att det var ont om jobb, utan jag tror, att de

flesta ville göra en insats för att Sverige var hotat.

Jag var ännu inte fyllda 18 år, då jag satte mig på tåget från Göteborg till Karlskrona. Det hade varit mycket tjt hemma innan min far gav sitt tillstånd. Utan målsmans tillstånd gick det inte att få anställning. Det var en lång resa på den tiden. Sträckan Göteborg - Alvesta var elektrifierat. Alvesta - Karlskrona gick med ånglok. Färden den gången tog nästan 12 timmar. Jag tyckte tåget stan-



Det var trångt om utrymme ombord. Britsar fanns endast för underbefäl och äldre manskap. Övriga manskap sov i hängkojer. Foto ur Sjöhistorisk Årsbok 1977-1978.

nade vid varenda mjölkpall efter vägen.

Vid framkomsten till Karlskrona möttes vi av underofficerare och furirer och tågade i samlad trupp till kasern Sparre. Vid denna tid hade inkallelseerna nått sin höjdpunkt. Alla kaserner var sprängfyllda. Vi blev inkvarterade i gymnastiksalen på kasern Sparre efter att först ha blivit utspisade i matsalsbyggnaden benämnd "Koket". Gymnastiksalen eller exercishuset, som det egentligen hette, var en stor byggnad. Här spelades på den tiden allsvensk handboll. Vi var så många att vi täckte hela golvet, där vi låg på var sin halm-madrass.

Så gick en vecka med olika prov och vi skulle få veta vilka som blivit antagna. Jag blev antagen som motoreldare. Dagen efter var det en högtidlig ceremoni, med höga officerare närvarande, då vi skulle skriva under anställningskontraktet. Vi förband oss att stanna i flottan 4 år och 8 månader.

Nu var vi 3:e kl. sjömän (s.k. kaniner). Kanin var man hela första året. Kaninens status kunde jämföras med Indiens parias.

Första året skulle innefatta 4 månaders rekrytutbildning, 4 månaders sjökommendering och 4 månaders varvspraktik. Vi började på kaserngården i kylan. Det var en lång och kall vinter det året. Det växlade mellan teori och vapenövningar, bland annat bajonettfäktning, vad det nu skulle vara bra för. Kanske skulle vi äntra ett tyskt slagskepp med blanka vapen.

"Rekrytundervisning för flottan", den s.k. "Kaninbibeln" läste vi så vi kunde den nästan utantill. Bland annat skulle vi kunna rabbla upp alla fartyg i svenska flottan. De sitter fortfarande kvar i minnet.

Efter 4 månader på kasern var det dags för vår första sjökommendering. Det var spännande dagar innan listan kom upp över på vilka båtar vi skulle hamna. Vi var ett tiotal göteborgare och västkustbor som blev kommenderade till pansarskeppet **Manligheten**, som låg i Göteborg. En sagolik tur, tyckte vi.

Det var den 27 juni 1942 vi kom till Göteborg. **Manligheten** låg förtöjd vid Masthuggskajen. Jag minns som igår när

vi kom utefter kajen med sjösäckarna på nacken. Just som vi skulle gå ombord stacks en hårig arm med en stor kniv ut genom en ventil i fartygssidan och en röst ropade: "Knivar slipas", halsar skäras, kaniner nackas". Det var ju uppiggande välkomsttal.

Ombord blev vi hänvisade till eldar-mässen. Det var ett varmt och överbefolkat ställe. Där fanns britsen, över och underslaf, utefter skotten för underbefäl och äldre manskap. Vi andra blev tilldelade krokar upp under däck där vi skulle kroka våra hängkojer. När alla var på plats, var det trångt som i en sardinburk.

Vi blev tilldelade olika backlag. Backlaget var den grupp, som åt ihop vid samma backlagsbord. Det var ett tiotal man under befäl av en backlagsförman, i regel en äldre korporal eller furir. De



Artikelförfattaren i Karlskrona i juli 1944, med den klassiska sjömanssacken.

yngre turades om att vara backlagsmän. Dessa skulle duka, hämta mat i backar från byssan uppe på däck och diska. Arga backlagsförmän fordrade att just deras backlagsman skulle vara först med maten, så det var ett kämpande i kön hos kocken.

Vi fick våra skeppsnummer. Mitt blev 688. Jag fick min befattning som elev i mellersta eldrummet. Det var det största och koleldat. Där var pannor på båda sidor mot fören och aktern. Aktra eldrummet var också koleldat, medan förliga var oljeeldat.

Min första sjövakt minns jag särskilt. Ett par dagar efter vi kommit ombord lämnade vi kaj för att gå norrut efter

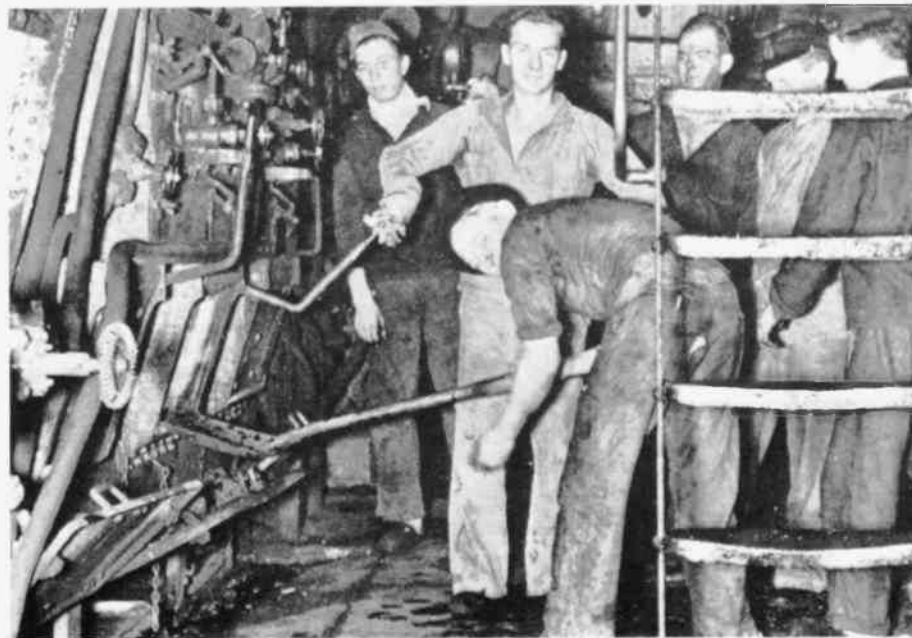


Middag på Gustaf V under plåtbackarnas tid. Backlagen fick samsas om de trånga utrymmena i pansarskeppens manskapsförläggningar. Foto ur Sjöhistorisk Årsbok.

3-milsgränsen. Det var ju sommar och fruktansvärt varmt i eldrummet med alla fyrar igång. Min första uppgift blev att lämpa fram kol till eldarna och öppna eldstadsluckorna när de skyfflade in kolet.

När båten började rulla kände jag att jag skulle bli sjösjuk. Svetten rann och jag mådde fruktansvärt illa. Jag öppnade och stängde luckorna som i trance. Ibland stängde jag luckan när kolskyffeln var på väg så att kolet hamnade i panngaveln. "Ja, dom här kanindjävlar-na kan man ju inte ha till någonting. In i kolboxen med dig och lämpa". Det var ingen lysande start på den sjö militära banan.

Men människan är verkligen ett anpassningsbart djur. Efter en månad klarade vi eldarjobbet, som om vi aldrig hade gjort något annat. Det var ett mycket tungt jobb och handflatorna blev som av läder. Kolet var inte av bästa kvalitet. När kolet var i form av bitar var det rena drömmen att elda. Det var lätt att slejsa, d.v.s. att bryta upp slaggen från resterna med ett långt spett (slejsen), så att det blev bättre drag. När det var stybbkol var det värre. Kolet brände fast i rosterna och nästan omöjligt att bryta upp. Varje vakt skulle slagga fyrarna. Det gick till så att man förde över fyren till ena halva sidan, bröt upp och rakade ut slaggen på eldrumsdur-



Eldrum på pansarskeppet Gustaf V på koleldningens tid. Här slet galärslavars efterträdare, eldare och lämpare i sitt anletes svett. Foto ur Sjöhistorisk Årsbok.



Kolning var ett av de otrevligaste och smutsigaste arbetena ombord. Kolet skyfflades i baskrar från kolpråmar och bars ombord. Foto från K-E Westerlund.

ken. Sedan förde man över fyren till den rena ytan och lade på friskt kol. Därefter skedde samma med andra halv av fyren. Allt skulle gå snabbt så att inte ångtrycket sjönk. Allt slagg och aska skyfflades i en stor askpyts och vinschades medelst en handvev genom en trumma upp till däck och tömdes

i sjön.

Bunkringen av kol skedde från kolpråmar, som förtöjdes utsidan fartyget. Däcksbesättningen skyfflade kolet i stora spånkorgar (baskar) och bar kolet över landgångar till fartyget och tömde genom luckor i däck ned till kolboxarna. Eldarnas uppgift var att inne i boxar-



*Efter nästan ett halvt sekel under tretungad flagg hade pansarskeppet **Manligheten** tjänat slut. Under de båda världskrigen var hon i aktiv tjänst, och trots en stor ombyggnad och modernisering 1941 utrangerades hon efter kriget. Den 19 april 1948 lämnade det gamla pansarskeppet Nya Varvet i Göteborg, under bogsering till Karlskrona för att huggas upp. Foto: Curt S. Ohlsson/Bildgrupp ETT.*

na stuva kolet, så att hela utrymmet uppfylldes. När boxarna var nästan fyllda fick man ligga raklång på toppen av kolet och med händer och fötter pressa kolet åt sidorna för att mera skulle få plats.

Det lustiga var, att alla som deltog i kolbunkringen, var klädda i vita byxor och vita blåkragade skjortor. Det var de enda tillfällen då denna mundering användes.

Mycket hände de 4 månader jag var på **Manligheten**. Konvojering av lejdbåtar, drivminor, stridsövningar med skarp



*Att bära baskrar med kol var ett tungt och slitsamt arbete. Här bärs kolet ombord på **HMS Regulus** i Nya Varvet i juli 1934. Foto från K-E Westerlund.*

ammunition, överflygningar av tyska flygplan. Dom var fan så fräcka på den tiden. Mycket roligt hade vi också, både ombord och vid landpermissionerna i Göteborg och efter bohuskusten.

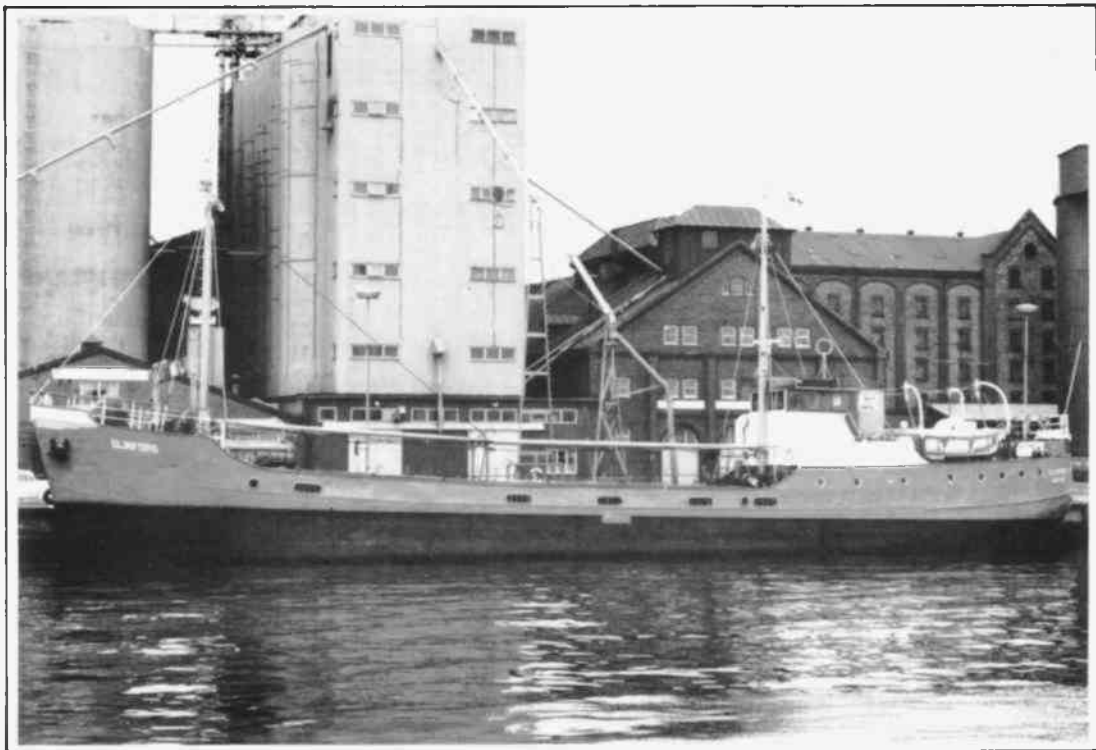
Den 24 oktober var tiden på **Manligheten** slut. Vi kaniner åkte tillbaka till Karlskrona för att tjänstgöra 4 månader på Örlogsvarvet.

Efter denna tid blev vi beforderade till 2: a kl. sjömän. Vi fick sy fast ett streck på ärmen under propellern och var inte kaniner längre.

1: a yk. 1454 Andersson

Registersidorna

5501–5600



*Det var ett tag sedan vi hade **Glimfors** ex. **Glimfjord** med i registersidorna men nu efterlyses hennes tidigare historia i samband med kompletteringarna. Foto: Jan Crister Hall den 19 sept. 1971*

5501	Ss		CENTRIC ex Ellaston	1903	Glasgow	1612	1179	1913	1915	Minsprängd 26/4 Södra Kvarken
5502	P		TB 377 GOTLAND	1913	Sätra Varv	224	206	1913		Ej längre sjöfart
5503	MS		Bariloche ex MAJVIK, LJUSNE JERNVERK	1913	Göteborg	495	324	x 1913	12.54	S Ar. Struken kring 1960
5504	S		VICTOR	1895	Brixham	50	32	1913	1933	Strandad 11/10 Lilla Körnö
5505	S		ANNA	1902	Spickerhörn	52	39	1913	6.24	S utlandet
5506	SS		KIRUNA	1913	Sunderland	4675	2386	1913	1915	Grundstött 12/8 Pentland Firth
5507	MS		THEMIS	1911	Risör	35	27	1913	2.38	Förlist
5508	S		Nore Dane ex NORA	1913	Viken	79	66	x 1913	10.68	S Br
5509	SS		Odermünde ex Irene, Cimbria, Alster	1896	Geestemünde	529	312	x 1913	5.36	S Est. Struken ca 1953
5510	SM		VINDY	1913	Studseröd	55	38	1913	11.56	Ej längre sjöfart
5511	S		PETTER	1913	Svineviken	40	27	x 1913	1956	Sprängd utanför Höganäs
5512	S		GULLI ex CERVO, Fratelli Bianchi, Abissinia, Abyssinia	1885	St John N B	1154	1033	1913	7.21	S utlandet. Struken före 1925
5513	SS		Henrik Lund ex ROLAND, Ryall	1906	Sunderland	4322	3417	1913	1916	S No. Torp 10/6-18 utanför Labrador
5514	MS		Ulla ex BP Ulla, BP Vera, Vera, BOLINDERS 3, PRIMUS 3	1910	Stockholm	40	26	x 1913	3.26	Pråm. Fanns ännu 1966 i Danmark som mt
5515	SS		Lisbet ex Aira, Inga L, Vilma, Capitol, GROVEMONT, Tudhue	1906	Sunderland	1298	810	1913	1915	S Br. Upphuggen 1957
5516	SS		EMMA ex Eshcolbrook	1892	West Hartlepool	2143	1357	1913	1914	Strandad 9/12 vid Blyth
5517	S		Greta ex Jens	1875	Thurö	136	117	1913	1921	Sprang läck 22/10 o sjönk vid Finngrundet
5518	SS		SOUTHGARE ex Glen Derry, Springbok, Maria A Hinde	1883	Belfast	868	560	1913	1917	S Br. Sjönk 14/4-18 vid Flambourgh Head
5519	MS		PEDRO CHRISTOPHERSEN	1913	Köpenhamn	3763	2858	x 1913	1964	Upphuggen Göteborg
5520	S		INGOMAR ex Don Juan	1883	Brake	998	887	1913	4.27	S Fi. Sprängd 10-27 i Köpenhamn efter haveri
5521	SM		SANTA	1913	Råå	49	33	1913	1954	Grundstött 19/9 Varberg
5522	SS		SAGOLAND	1913	Hull	5391	4047	x 1913	1935	S Pi. Sänkt 10/12-41 i Manila av flyg
5523	SS		Erika Fritzen ex Dampfem, HOGLAND, Ryton	1905	Sunderland	4241	3236	1913	2.24	S No. Minsp 25/2-45 vid Travemünde
5524	SS		GODHEM ex EWY	1913	Göteborg	250	145	x 1913	1938	Strandad 28/2 Lerwick
5525	SS		ESAB II	1913	Göteborg			1913	1914	S Fr. svetsfartyg
5526	SS		Amaler ex IMMELN, CONSUL CORFITZON, Melobesia	1901	Stockton	2785	2088	x 1913	8.21	S Ge. Koll 6/10-21 med vrak vid Vlissingen
5527	SM		RUNA	1913	Sjötorp	97	40	1913	1947	Grundstött 24/10 och sjönk vid Swinemünde
5528	S		WENONAH ex Lottie Jenkins	1875	St Lawrence	285	246	1913	1917	Strandad 3/12 i Gävlebukten
5529	S		ROLF ex JONSTORP, Sirrah	1891	Grimstad	466	407	1913	9.31	Upphuggen Torekov
5530	SS		EMBLA ex MIMER	1913	Göteborg	924	528	x 1913	12.54	Upphuggen Travemünde
5531	SS		Goplo ex Illkirch, EROS, VESSMAN, ENON, Biarritz, Royal Exchange	1898	Middlesbrough	2117	1522	x 1913	1940	Beslagtagen 9/4 i Bergen. Upph 1956 Polen
5532	SS		GYRO ex STYRBJÖRN	1913	Karlstad	99	67	x 1913	1980	S Pa
5533	SS		BARD ex NILS UNER, TRUMF, Holmfield	1895	Stockton	2351	1815	x 1913	1927	Grundstött 7/4 Quessant
5534	SS		BODIA ex AILA, Eleonora Mail	1899	Stockton	1904	1367	x 1913	1934	S Fi. Strandad 12/36 på norska kusten
5535	S		FRIP ex VALAND, Portia, Anna Kirstine, Alexia	1868	Karrebaeksminde	125	99	1913	1919	Minsprängd 14/8 utanför Skagen
5536	S		BARDEN	1892	Porsgrund	401	358	1913	1916	Försvunnen efter 15/9 pr Mobile-Cardiff m m o a
5537	SS		NEW SWEDEN	1913	Hull	5376	4030	x 1913	1918	Torpederad 20/5 utanför Gibraltar
5538	SS		VÄRING ex Péçine	1900	Stockton	2106	1569	1913	1917	Sänkt 7/2 av ubåt utanför Orkney
5539	MT		RANA ex Mobil Service, KÄLLÖ-TANK, SHELL S 3, SHELL 3	1913	Göteborg	67	36	x 1913		
5540	SS		RAMSÖ ex NORANIA, VIRGINIA, GUSTAVSHOLM, OSCAR TRAPP, Marina	1907	Hebburn	2880	2219	x 1913	12.55	Upphuggen Ystad
5541	MS		WILLY ex RAMUNDER	1913	Söderköping	134	93	1913	1920	Strandad 8/11 Gotska Sandön
5542	MS		SERENA	1913	Jungfrusund	22	12	1913	10.56	Ej längre sjöfart
5543	SS		CONSUL BRATT	1913	Tronhjem	1267	876	x 1913	2.55	Upphuggen Ystad
5544	S		ASTRID ex Astraea	1867	Norge	53	38	1913	1917	Sjönk 1/8 utanför Marstrand
5545	SS		CALEDONIA ex ORVAR	1913	Oskarshamn	1702	1230	x 1913	1954	Upphuggen Göteborg
5546	S		Frem ex ÅRSTA, AMY	1868	Teignmouth	197	174	1913	6.19	S Da. Struken 1920
5547	SS		FORSVIK	1913	Bergen	1255	904	1913	1915	Minsprängd 18/9 i Nordsjön
5548	MT		MILOS ex BJÖRKEFJÄRDEN, ESSOKRAFT 1, LUCIFER	1913	Gävle	46	25	x 1913		
5549	SM		AGDA	1913	Råå	46	33	x 1913	1971	Brann 19/8 vid Trysunda, Örnsköldsvik. Vrak
5550	SM		AINA	1913	Viken	82	45	x 1913	1971	Upphuggen Klagshamn

5551	SS	TORGRIM ex Richard Kelsall	1885	South Shields	1643	1005	1913	1914	Strandad 31/10 Skottland
5552	SM	ISA ex TORSTEN, CRITERION	1889	Grimsby	64	42	x 1913	1.57	Pråm
5553	SS	Faito ex OSBUR, NAUTIC	1914	Malmö	1366	962	x 1914	3.53	S It. Upphuggen 1968 Vado
5554	S	CORDELIA	1867	Glasgow	612	548	1914	1917	Sänkt 24/4 Nordatlanten
5555	MS	KRONPRINS GUSTAF ADOLF	1914	Köpenhamn	3738	2860	1914	1930	Övergavs 29/7 utanför Brasilien efter brand
5556	SS	HFBE V ex TYNÄS, HAMMARÖ	1913	Karlstad	67	40	x 1914		
5557	SS	SIF	1913	Dundee	1436	996	1914	1944	Flygtorpederad 8/7 vid Helgoland
5558	SS-B	FEHR HELLEN ex HOLMEN I, Hercules	1899	Hamburg	210	2	1914	1959	Ej längre sjöfart
5559	S	Eliezer ex EMIL	1914	Landskrona	119	99	1914	1914	S Da. Förlist Waterville Bay 26/11-14
5560	S	THOR	1914	Halmstad	139	116	x 1914	11.63	Sjönk Ellösfjorden
5561	SS	CREMONA	1883	Greenock	1235	909	x 1914	8.28	Upphuggen London
5562	S	AGNES	1914	Ystad	76	63	x 1914		
5563	SM	BIANCA ex BIANKA, ELLA	1914	Råå	51	39	x 1914	1973	S Ge
5564	S	FEORG ex JUDITH	1877	Grimsby	81	63	1914	1916	Strandad 2/1 Käringsön
5565	SS	Birgit ex CARRIE, Fylla	1863	Köpenhamn	212	102	1914	1915	S Fi. Sänkt 6/11-15 i Östersjön
5566	SS	Georgios ex DELAGOA	1914	Newcastle	3560	2468	1914	1914	S Da. Strandad 10/32 Holmögdad
5567	SS	Consul Persson ex AMIE	1890	West Hartlepool	1828	1360	x 1914	11.15	S No. Sänkt 1/4-17 Nordsjön
5568	SS	MAGDALENA ex NORA, Langdon	1882	South Shields	1285	940	x 1914	3.52	Upphuggen Hemriksem, Holland
5569	SM	LYNGÖ ex ENERGY	1901	Brixham	62	40	x 1914	1953	Sjönk 24/3 vid Grimsholmen, Falkenberg
5570	S	ELLIDA	1876	Veile	166	142	x 1914	1929	Lades Karlshamn. Rester kvar ännu 1966
5571	S	DILIGENCE	1894	Lowestoft	54	37	x 1914	1971	S USA. Förlist början av 80-talet
5572	MS	SKÄRGÅRDEN	1913	Sjötorp	58	42	1914	1952	Pråm. Lades vid Björkö
5573	S	WIVI ex Louise	1872	Holbaek	121	94	1914	1921	Strandad 5/10 Norra Kvarnen
5574	S	NORDEN ex ALM	1874	Arendal	750	667	1914	10.17	Avgick England. Ej avhörd
5575	S	HILDA	1914	Södra Garn	94	75	1914	1961	Grundstött 18/4 Hallands Väderö
5576	SS	Chelatos ex MAGDALA	1914	Newcastle	3526	2464	1914	1915	S Da. Strandad 3/11-41 St Lawrence
5577	SM	VIFSTA ex MARGIT, Lyö	1877	Faaborg	94	62	1914	5.41	Förstörd
5578	SS	IGOR ex Cairnbahn, Trevider	1883	South Shields	1533	1159	1914	1918	Torpederad 17/9 utanför England
5579	SS	Nebil ex Akcakoca, VERNA	1914	Lödöse	499	376	x 1914	4.54	S Tu
5580	S	Maja ex NORMA, Björ	1899	Arendal	383	353	1914	1916	S Da. Struken 1917 i Norge
5581	SS	SÄTRA	1914	Sjötorp	202	120	x 1914		
5582	MS	Ostpreussen ex KRONPRINSESSAN MARGARETA	1914	Köpenhamn	3757	2903	x 1914	7.51	S Ge. Anl Hamburg 5/1-63 för upphuggning
5583	S	ELISE	1876	Faaborg	136	119	1914	1915	S Da. Försvann 5-17 med man o allt i Nordsjön
5584	S	TYRA ex Caroline	1873	Köge	127	99	1914	3.27	S Ge. Struken 1928
5585	S	OCEAN MONARCH	1900	Galmpton	47	35	1914	3.26	S No
5586	SS	BALTIA ex Riim, F W Fischer, Cornbank	1891	Grangemouth	856	535	1914	1916	Minsprängd 21/8 i Nordsjön
5587	S	POLANA	1899	Dondangen	155	137	1914	1933	Kantrade 23/10 o sjönk Langelands Bält
5588	SS	se även reg-nr 80	1873	Odense	364	199	1914	1914	Förlist 28/5 Utklippan
5589	S	BIA ex FREDVOR, ZERRA, Arken	1900	Norge	58	48	1914	1929	Förstörd. Lades Gapershultsviken, Värmlandsnäs
5590	SM	GLOBE ex ANDERS	1914	Råå	75	56	x 1914	10.56	S Arabien. Kom fram till Aden 1956
5591	S	SVEA ex Sverre, Marie, Charmer	1869	Boston	1303	1198	1914	6.16	Uppbringad Öresund. Läktare Swinemünde
5592	SS	BOHUSLÄN	1913	Göteborg	329	199	x 1914		
5593	S	TANA ex Easterhill	1872	Dundee	932	837	x 1914	1924	Sjönk 8/12 i Kattegatt efter kollision
5594	S	ALFA	1899	Figeholm	296	266	1914	1926	Grundstött 9/11 Nordmalingsfjärden
5595	SS	BODEN	1914	Sunderland	4282	2512	x 1914	1940	Sänkt 15/4 Narvik. Bärgad och upphuggen 1953
5596	SM	ESTHER	1914	Karlshamn	63	46	1914	1925	Kolliderade och sjönk utanför Skåne
5597	SS	Manta ex OTHEM	1914	Sandefjord	711	442	x 1914	8.51	S Bs. Upphuggen 1958
5598	S	RUTH	1914	Råå	52	39	x 1914		
5599	MS	LEJON	1910	Lysekil	36	23	1914	15-17	Okänd anledning
5600	SS	Yelkenci ex Nazareus, Hesperus, Mons, TORVIG, Castlefield	1890	Stockton	2189	1397	1914	6.15	S No. Upphuggen 1958 i Turkiet

Kompletteringar till registersidorna

Skonerten med reg.nr 5825 har haft ytterligare ett namn, nämligen **Emma**, som var hennes dopnamn. Hon har således haft fyra namn: **Emma**, ex **Tobias**, ex **Astrid**, ex **Amphion**.

Holger Magnusson



I nummer 1 av Länspumpen har jag i registersidorna upptäckt ett litet fel som jag gärna vill rätta till. Det gäller det största fartyget i hela listan för 1914, nämligen **Sumatra**.

I registret uppges att hon sjönk efter grundstötning den 12 november 1939 utanför Calcutta. Jag var bara 17 år då, men jag minns i alla fall, att hon förläste någon gång i juni detta år i Gangesdeltat. Senare har jag flera gånger farit på denna strida och av tidvatten hårt drabbade flodarm som heter Hoogly River.

Sjökapten Reinhold Strömberg var vid tillfället andre styrman i **Sumatra**. En annan ombordvarande var eldaren Frisk. De har båda berättat att fartyget gick mycket sakta på en sandbank, just vid frukosttid, så sakta att de flesta ombord inte märkte något. Genom lotsen kallades bogserbåtar och ett närliggande mudderverk till hjälp. När de satte igång att dra gick den kollastade stora ångaren av på mitten.

Kapten Strömberg har själv för mig utpekat platsen. Bara efter några dygn hade haveristen sugits ned under vattenytan i Gangesdeltat, där den strida strömmen för med sig massor av sediment från jordens högsta bergskedja.

Jag tror i alla fall att **Sumatra** sjönk på försommaren 1939 cirka 7 månader efter rederiets nybyggda **Nippon** sugits ner i en sandbank i Scheldedeltat efter en kollision med en fransk ångare.

Sten-Bertil Robertsson



5841 Norrköpings Isbrytaren II sedan **Pampus**, **Björn** och nu **Akke** – med blått malteserkors i skorstenen.

5932 Kolbjörn just inkommen med imponerande timmersläp tillsammans med dragkompisen **Renö** ex **Erik** ex

Obbola. Två granna, välhållna och välutrustade Wirénbåtar från Piteå.

5952 **Neptun** av Kramfors 1875 Motala Bogs.ab.Victoria (A.Omberg). Registrerad och reparerad 1916. Avfört 1922 som förstörd. Här uppstår en fråga.

Motala byggde nr 311 av järn och trä en ångslup 8 hkr 1874.

Motala byggde 358 av järn och trä en ångslup 10 hkr 1875.

Motala byggde 338 av järn och trä en ångslup 40 hkr 1875.

Samtliga döptes till **Neptun 358** med tillägget 2.

1893 ägde Ångslupsab. **Neptun** (Bro-lins) i Söderhamn två ångslupar av järn **Neptun I** och **Neptun II** byggda i Motala 1874 resp 1875, vilka bör vara identiska med 311 och 358. Nr 338 bör ha varit betydligt större. 1918 transporterade Ångermanälvens Flottningsförening i Kramfors bogseraren **Neptun I**, som 1916 köpts från Ångslups Ab **Neptun**, byggd för den 1875 i Motala, till den stora sjön Malgomaj i södra Lappland, där den sedan gick i allmän trafik och som timmerdragare under namnet **Mars** tills den skrotades 1966.

Vilken **Neptun** är 5952? Var det 358 **Neptun II** eller var det 311 **Neptun I**, som kanske inte förstördes utan endast isärtogs för transport Malgomaj?

5915 m/f **Trygve** ex **Raftsund** ex **Kong Magnus** 1873 Glasgow. Var det en gammal Trondheimångare med samma namn **Kong Magnus**?

5931 m/sk **Olga** av Norrtälje ex segl **Vigilant** 1895 Inverkething av Cumming & Ellis. Sedan **Start** och (1934) **Floreana** av Guayaquil i Ecuador tillhörig La Colonia de Floreana A/S (Aug. F.Christensen A/S, Oslo). Har någon bild och vet mer?

5943 m/f **Gösta** trä 1916 Fittja 286 br Kalkindustri Ab Södertälje, sedan **Ido** av Stockholm Rab Söderö. 1932 kondemnerat efter haveri och sålt Herrängs Gruf Ab och ombyggd till präm **Herräng 4**. Kan hon vara identisk med **Siv** av Borgå (1965) ex **Anna Lise** ex **Herräng 4**?

5956 (1952) **Glory** ex **Kim J.B.Johansen**, Köpenhamn.

5972 **Starkotter** av Göteborg ex **Active** i supplement 1918 uppgiven byggd

1889. Var det en f.d. Köpenhamns-bogserare?

5978 **Albatross** såld Aberdeen 1928.

5991 **Falken** av Haparanda. Har någon bild och vet mer?

5988 **Väija** 1900 Dordrecht. Sald O.A.Bloms Skrotaffär Ab, Stockholm, som vid den tiden även ägde skrotuppsamlingspråmen **Strömdalen**, Sveas f.d. gamla fina **Oscar II**. 1936 såld Vattenfallsstyrelsen, maskin och panna urtagen och använd som materialpräm. Kom den verkligen sedan i fart igen som **Göta Älv** och högs upp först 1968? Bild i gammal och ny skepnad?

5918 **Freja** skall ha ordningsnummer III efter **Amersfoort**.

5905 **Böljan** ex **Böljen** ex **Ernst** byggd trä 1892 i "Krakau". Köpt 1917 av Karl Hildor Isberg i Stockevik – det var väl han med 30-talets järn-Messina – förläst 1920.

Byggorten ej lokaliserad. Även detaljerade kartor visa ej annat Krakau en Krakow i Polen högt uppe i Wislas/Weichels källflöden och där borde man ju ej hamna under båtologiskt botaniserande. Kan en skuta 20x6x2,3 m ha byggts där? Ja, helt uteslutet är det väl inte om än mindre troligt. Virkestillgången bör ha varit god i Karpaternas sluttningar och även om Wisla lär vara svårfarbar går det väl alltid ta sig utför. Exempelvis byggde Gyljens Bruk långt in i Norrbotten på 1800-talet en ungefär lika stor skuta – **Schamyl** – som sedan flottades efter Ängesån och Kalixälven till kusten. Således är Krakow rätt eller vilket Krakau gäller det eljest?

Kom f.ö. icke en annan bohusskuta från ungefär de trakterna?

9743 **Glimfjord** av Klädesholmen ex **Erna R** ex **Dievenoy** med något dunkelt förflutet som marin motorpräm – byggd just på andra sidan vattendelaren mot Oder i Cosel uppströms Breslau. Men dit var väl Oder kanaliserad och även ytterligare ett stycke in i den kolrika industribygden runt Zabrze/Hildenburg – Kato-voce men knappast genomgående över vattendelaren till Krakow/Wisla. Vet någon mer om **Glimfjords** förhistoria?

Lennart Isaksson

Ocke 1013 830 04 Mörsil

Tel: 0647 - 610 58



Vykort över Gustafsfors bruk där två pråmar ligger vid lastkajen. T v slussvaktarbostället, t h m/f Ellida, en välkänd lastbåt på Dalslands kanal.

De var summa 14 som där gick . . .

av Mats Sjökvist

Läste med stort intresse artikeln om Gustafsforspråmar i nr 1/85. Efter-som pråmar inte ansågs lika "fina" som passagerarbåtar och bogserbåtar blev följden att ingen brydde sig om att fotografera dem innan det var för sent. Själv hade jag dessa pråmar inpå knutarna när jag växte upp, men ingen enda bild blev tagen vilket jag idag djupt ångrar. Intresset var i alla fall såpass stort att jag 1948 som fjortonåring gick ner i maskinrummet på pråm nr 11 med anteckningsbok och blyertspenna för att göra en enkel skiss av pråmens tändkulemotor av märket Avance. Vid en vindsröjning för några år sedan hittade jag denna anteckningsbok. Återseendets glädje blev stor. Långt senare har jag också försökt att ur minnet rita en Gustafsforspråm som jag minns den. Där finns säkert många detaljer att anmärka på, men i stort torde bilden stämma.

I övrigt kan jag intyga att det "svär-

made" av Gustafsforspråmar på kanalen under 40- och 50-talen. Minst en om dagen var man van vid. De kom från Gustafsfors och sjösystemen norrut med last av pappersmassa eller ved på väg söderut och kom tillbaka "på lätten" dagen därpå.

Här några kompletteringar och egna iakttagelser från den tiden som kanske kan vara av intresse.

1: an och 2: an saknade som sagt motorer och gick på Göteborg bogserade av Gustafsfors II. Ibland förekom att de var lastade med salt på tillbakavägen. 3: an var en typisk vedpråm av enklaste slag. Inga bekvämligheter eller skyddsanordningar. När pråmen gick tom fick man balansera på den smala kanten mellan de tomma lastrummen och utsidan om man skulle gå från styrhytten akterut till skansutrymmet förut. Mast och vinsch saknades. Brännveden eller kastveden som den också kallades, rallades

ombord på plankor med skrävar som när lastningen var klar ställdes upp- och nervända på vedrankorna.

4: an gick med både massa och ved. Vissa perioder gick den i höljen mellan Dals Långed och Mustadfors, förmodligen i fabriken tjänst.

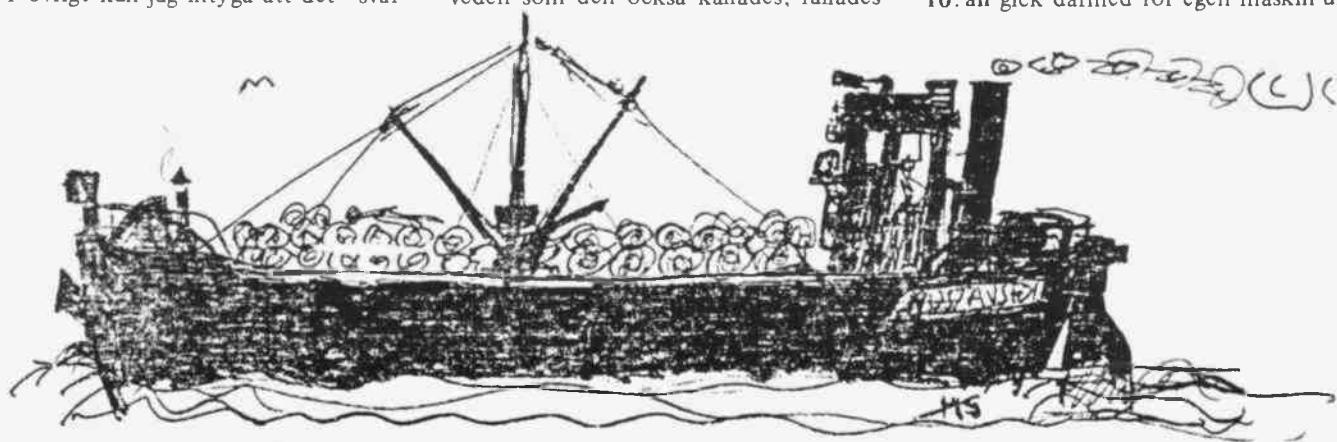
6: an såg man ofta ligga vid lastbryggan i Billingsfors intill DVVJ: s och ULB: s industrispår. Den gick således oftast i Laxsjön mellan Skåpafors och Billingsfors.

6: an hade mast och vinschmotor och blev därmed ett mellanting mellan pråm och fraktbåt.

7: an gick täta resor med pappersmassa från Gustafsfors till Skåpafors. På håll kändes den lätt igen därför att skorstenen var längre än på de övriga. Massan var porös och fuktig och låg i rullade balar. Skeppare ombord var under många år Karl Andreasson, även kallad "Kalle lampa" — en känd profil på kanalen.

8: an var en av de senast byggda i pråmflottan och var ensam om att ha en motor av Säfle-fabrikat. Under andra världskriget då bristen på drivmedel var akut, installerades den med gengasutrustning vilken fungerade utmärkt. Skepparen Ejnar Andersson hävdade att pråmen t o m blivit snabbare i och med detta. Den gick liksom 7: an med massa på Skåpafors.

10: an gick som jag minns det mest med vedlaster. Även här experimenterades med gengasaggregat men driftsäkerheten blev sämre än i 8: ans fall. Motorkrängel var ett återkommande bekymmer. I sjöarna var det inga problem, men när motorn ställdes på tomgång vid slussningarna ville den inte vara med längre. Anledningen till detta fick jag aldrig helt klart för mig. 8: an och 10: an gick därmed för egen maskin un-



Gustafsforspråm nr 6 ritad ur minnet av författaren 30 år efteråt. Pråmarnas skrov var svarta, styrhytten gråmålad. Pråmen är lastad med de typiska rullade massabalarna.

der kristiden tack vare gengasdriften. De andra pråmarna bogserades däremot i sjöarna och gick för egen maskin bara mellan slussarna. Det kunde också ha sina problem. Ofta pågick mosdragning och -slussning i kanalen samtidigt och risken var ganska stor att pråmarna fick gammal rostig ståltråd från mosorna i propellern. Motorena krånglade och irritationen var stor. Mosdragarna å sin sida fick ju sitt ackord förstört.

11: an var likaså en slitstark massa-pråm. Skepparen Eugen Pettersson körde också flera av Gustavsforsbolagets bogserbåtar genom åren. De senaste åren hade han en egen båt – Trio. På värkanten kunde man se en bukett blåsippor i ett glas stå i hans styrhytt. Det var han som tillät mig gå ner i maskinrummet och rita av motorn.

Pråm nr 14 var en av de sämre pråmarna enligt mitt tycke. Den låg ofta i ett hörn av kanalen på grund av motorhaveri. Kanske är det orättvist att klassa ner den så – den hade kanske fungerat bra i ett tidigare skede. När den fungerade gick den i varje fall mest med ved men säkerligen också med massa. Att det var nr 14 som senare byggdes om till husbåt är riktigt. Den döptes därmed om till Arkulaus. I denna "ark" inreddes minsann en bröllopsvit åt skådespelaren Lars Ekborg och hans hustru som vigdes i Billingsfors brukskyrka i juli 1951 i samband med en teaterföreställning vid nyinvigningen av den gamla anrika utomhusteatern från järnbrukstiden på Ön utanför Billingsfors. Ett he-

dersamt slut för en gammal uttjänt Gustavsforspråm. Fotot på husbåten i föregående nummer är sannolikt taget just vid kanalen i Billingsfors.

Senare fungerade den som kaffeservering på sjön Lelången vid stranden av Centralparken i Bengtsfors.

Återstår 5: an, 9: an, 12: an och nr 13. Om dessa vet jag i stort sett ingenting. Att nr 9 och 13 var med i bogserläpen kommer jag ihåg. Och jag är nästan helt övertygad om att de hade motorer. Men jag kan också minnas fel på den punk-



Skiss av Avancemotor i Gustavsforspråm nr 11. Blad ur en anteckningsbok från 1948. Teckning av författaren.

ten. Därför vore det mycket värdefullt att få in uppgifter om dessa. Kanske någon av Läns pumpens läsare kan hjälpa oss.

Dessa minnesbilder härrör sig från tidsperioden omkring 1943-1950. I slutet av 40-talet var pråmtrafiken som intensivast. Förutom Gustavsforspråmarna gick mer eller mindre reguljärt pråmar från Lennartsfors (utan motor) bogserade av Herbert och Billingsforspråmar (med motorer) bogserade av Billingsfors II. Billingsfors I (senare Nore) bogserade mosläp i sjöarna till Billingsfors och Långed. Mosorna till Håfreströmbolaget bogserades av Håfreström III (f d Helle). Håfreströms pråmar bogserades däremot av Håfreström I. Dessa pråmar saknade också motorer. Vidare bogserades motorpråmarna Sjövik III och IV från Laxarby, av Sjövik. Detta utbud av pråmar plus övriga lastbåtar plus passagerarbåtarna Tärnan och Storholmen (och ibland Näs) plus slussning och dragning av virkesmosor bidrog till en mycket livlig eller rentav hetsig verksamhet utefter Dalslands kanal. Det var en härlig miljö och jag är glad över att ha haft förmånen att växa upp mitt ibland den. Men som sagt – några bilder på allt detta skulle man ju ha tagit. Jag vet att det finns planer på att upprätta ett bruksmuseum i Gustavsfors. Förhoppningsvis kan det komma fram en del bilder i samband med detta. Där om någons stans borde det finnas bildmaterial. Hoppas arbetet på detta fortskrider. Det är i sista momangen!

Mer om gustavsforspråmarna

av Olle Lindh

Som nybliven medlem i Läns pumpen har jag läst Robin Holmstedts artiklar om Gustavsfors pråmar. Eftersom jag själv känner Robin lite och vet om hans stora kunskaper om kanalbåtar på Dalslands kanal, så vill jag ändå försöka att här sprida lite ljus över tre av de gamla gustavsforspråmarnas öde.

Ett har dom gemensamt: alla blev ombyggda till flytande café, eller husbåt. Dessa tre gustavsforspråmar nr: 2, 5 och 14, var alla bogserpråmar när dom såldes. Nr: 14 hade tidigare varit motorpråm.

Efter det att frakterna på kanalen avtog kraftigt i början av 50-talet, såldes dom gamla pråmarna ut; dom flesta i dåligt skick och med många år på

nacken.

Gustavsfors 5

Pråm nr 5 köptes av Gösta Fransson från Dals Långed och en svåger till honom, år 1953, för en köpesumma av 5000 kr. Denna pråm var inte lik någon annan, hela svängningen i för och akter var av järnplåt och så hade man plankat långsidorna.

Båten bogserades ner till sjön Råvarpen och lades strax nedanför slussen vid Mustadsfors. Nu började arbetet med att göra om denna pråm till ett flytande café. Lastrummet inreddes till ett stort rum, i fören var ett övernattningsrum, i aktern hade en pump inmonterats samt ett el-skåp och toalett. I överbygget var

ett kök och serveringsrum, som också hade en trappa ner till det undre rummet. Pråmen döptes till Arken.

År 1954 öppnades serveringen och var så i tre somrar i rad. Rörelsen drevs av Gösta och hans svåger med fru. Efter detta, som blev ett ekonomiskt fiasko, hyrdes Arken ut till en handlare i Säffle ett år. Pråmen bogserades dit och lades strax nedanför gamla genomfartsbron. Nästa år, alltså 1958, så utlystes auktion på Arken och Sifälla sportklubb blev ägare till pråmen för 6.300 kr. Nu skulle den bli klubblokal men måste då flyttas från sin nuvarande plats till en vik i Vänern nära inloppet till kanalen. Nu var det så med dessa gamla pråmar att dom ständigt måste pumpas. Det blev väl lite så och så med detta. Arken förföll och så småningom sjönk den och blev aldrig bärgad. Detta var omkr. år 1965.

Gustafsfors 14

Pråm nr 14 köpte Åke Tolldin från Bengtsfors år 1951. Denna caféägare var den förste som byggde om en pråm på detta vis här på kanalen. Arbetet gjorde han själv. Lastrummet som inreddes till ett enda stort rum, hade stoppade soffor runt hela rummet med små bord till. En toalett var inredd i fören. Vatten och el var indraget. Påbygget hade ett kök och ett stort rum för kaffegäster.

Pråmen låg i sjön Lelången, var placerad vid Centralparken, mitt i hjärtat av Bengtsfors. Under tiden 1952-56 drev Tolldin denna caférörelse, sedan blev den såld till en som hette Brennstett. Han lät pråmen, som också denna var döpt till **Arken**, stå oanvänd första året han ägde den. År 1958 hyrdes den ut till Ebba Wedin från Bengtsfors, för fastigheten där hon drev caférörelse hade brunnit samma år. Då makarna Brennstett nästa år skulle börja med rörelsen, hade nya bestämmelser trätt i kraft gällande köksutrustning, toaletter och tvätttrum. För att uppfylla dessa krav behövdes det till en grundlig upprustning och det ställde sig alldeles för kostsamt. Nu tog man helt enkelt och rev allt och tog vara på det som var något att ha. Skrovet bogserades ut på djupt vatten och sprängdes. Detta var år 1960. **Arken** hade under denna tidsperiod sjunkit två gånger och bärgats.

Pråm nr 14 köpte Gustavsfors-bolaget av kapten Persson Lennartsfors. Den hade tidigare varit namnad **Forsbacken**. Vid Gustavsfors fick den smeknamnet "Baltimore". Detta enligt en gammal före detta båtsman från Gustavsfors.

Gustafsfors 2

Pråm nr 2 tog Billingsfors Bruk själva hand om och rustade upp i Gustavsfors till en flytande husbåt. I själva



Detta är pråm nr 5 då den ägdes av Gösta Fransson. Platsen är Ravarpen strax nedanför slussen vid Mustadfors. Foto från Olle Lindh.



Gustafsfors III med Arkulaus på släp passerar här Bengtsfors på väg till Billingsfors en sommardag 1951. Foto från Olle Lindh.

lastrummet inreddes det flera rum för övernattnings. Det gjordes en korridor efter ena långsidan och där var alla ingångarna till rummen. Även i fören och aktern var det inredda rum. Toalett och tvätttrum var också i bottenplanet. El och vatten fanns inkopplat.

I påbyggnaden över var det ett kök och en stor matsal. På akterdäcket som var störst kunde man ha dans på bryggan. Alltsammans var mycket lyxigt och påkostat vad det gällde inredning och utrustning.

På invigningsåret 1951 så drogs den ner till Billingsfors och lades i Laxsjön vid Billingsholm, eller "Ön" som den kallas i dagligt tal. Den blev nu döpt till **Arkulaus**. Under en tid var den bostad åt teaterfolk som skulle gästspela på den nyupprustade friluftsteatern på Ön.

Kan nämna att Lola och Lars Ekborg gifte sig i Billingsfors kyrka under denna tid och hade sin bröllopsvit på **Arkulaus**.

Efter denna sommar så drogs den upp till Västra Silen och lades vid en

udde nära inloppet till Skifors. Nu fick anställda vid företaget låna **Arkulaus** till privata fester eller till en trevlig veckända.

Men det var så med denna pråm som med dom andra, den läckte. Efter några år så drogs den upp på varvet i Gustavsfors för översyn, och då visade det sig för dyrt att riva upp golvet i bottenvåningen för att komma åt botten. Nu drog man den istället tillbaka till Billingsfors och lade den vid fabrikskajen. Detta var troligen år 1956. Under tiden man funderade på **Arkulaus** vidare öden så monterades det in en elektrisk pump.

Två år senare, när en Länkförening bildades i samhället fick dom överta pråmen. Den slussades upp i höljen mellan Billingsfors och 18-de slussen. På en udde kallad Paviljongen, gjordes en bädd och så spelades hela pråmen upp på landbacken. Här gick den ett sorgligt öde till mötes. Efter några år var länkrörelsen upplöst och **Arkulaus** blev tillhåll för vandaliserande ungdomar. Allt användningsbart plockades bort, resten ruttnade sakta bort. Så omkr. 1970 tog brandkåren och eldade upp den en gång så fina **Arkulaus**.

Eftersom allt detta material bygger på muntliga uppgifter så kanske vissa årtal inte stämmer så exakt.

Som framgår av de två artiklarna råder delade meningar om vilken av gustavsforspråmarna som blev **Arkulaus**. Var det nr 2 eller nr 14? Tills nästa nummer hoppas vi ha svaret!

Redaktionen

Poseidon – skärhamnsskuta med brokigt förflutet

av Stellan Bojerud

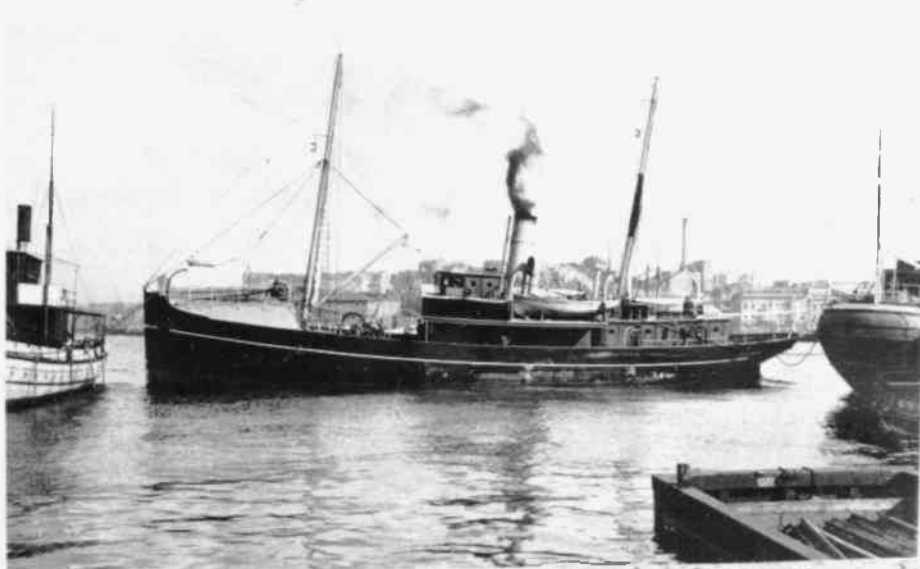
År 1905 levererades från Göteborgs Mekaniska Verkstad bevakningsfartyget **Skagerak** "på grund av Kongl. Majt:s Befallningshafvandes i Göteborg och Bohus län framställning om anskaffandet af ett armeradt fartyg till bevakningstjänst på Sveriges vestkust."

Fartyget deplacerade 295 ton och hade dimensionerna 34,75 m löa, 32,47 m kvl, 6,71 m bredd på spant, djup på kvl 2,44 m, största djupgående 3,73 m.

Fartyget framdrevs av en trippel-expansionsmaskin om 325 IHK. Ängtrycket var 11,5 kg/cm² och farten 10,6 knop, men vid forcering uppnådde fartyget över 11 knop. Det finns t o m notering om att 12,5 knop uppnåts.

Fartyget dimensionerades för att hysa en besättning av 1 kapten, 2 löjtnanter, 1 läkare samt 33 underbefäl och meniga.

Då fartyget utgick på sin första expedition var besättningen mer blygsam: Fartygschef var reservunderlöjtnanten J.E. Menander och han disponerade 1 styrman (uoff) och 1 maskinist (uoff) samt 1 maskinist (underofficerskorpral), 6 matroser, 1 hovmästare, 1 kock och 2 skeppseldare, d v s summa 14 man.



Bevakningsfartyget **Poseidon** utanför byggnadsvarvet Götaverken. Observera det ihoprullade seglet. Foto från Gunnar Hedman.

Tullbevakningsfartyg

Skagerak tjänade troget staten och registrerades som tillhörig Kungl. Jordbruksdepartementet (Fiskeristyrelsen) fram till 1935, då det nya motorfartyget **Skagerak** (Se LP 2/1984) övertog dess roll. **Skagerak** d: ä överlämnades därvid 1 juni 1935 till Kungl. Generaltullstyrel-

sen och insattes för utsjöbevakningstjänst främst i Östersjön under det nya namnet **Poseidon**.

På bilden i LP 2/1984 sid. 14 ligger **Poseidon** på slip hos Götaverken i och för ombyggnad till tullbevakningsfartyg, vilken ombyggnad pågick 1 juni 1935 till 21 december samma år.

I tullens tjänst råkade **Poseidon** ut för många dramatiska händelser, bl a uppbringandet av spritsmuggelfartyget **Mila** trettondagsafton 1935.

Poseidon blev även själv uppbringad av polska sjöstyrkor 1938 och tvingad in i polsk hamn på Hela-halvön. Fartyget lössläpptes dock tämligen omgående sedan nöjaktiga förklaringar avgivits.

I beredskapstjänst

Den 14 oktober 1939 rekvirerades **Poseidon** av Kungl. Flottan. Förstärkt försvarsberedskap rådde och enligt ett Kungligt Brev denna dag, ställdes Generaltullstyrelsens tre angdrivna utsjöbevakningsfartyg till flottans förfogande.

Den 28 oktober 1939 lämnade **Poseidon** efter ombyggnad till hjälpkanonbåten nr 44 Stockholms Örlogsvarv och ingick i 4. kanonbåtsdivisionen inom Ostkustens Marindistrikt. Våren 1940 tjänstgjorde hon som sjökontrollfartyg i Västervik. Åren 1940-1945 var hon placerad i Malmöavdelningen tillsammans



Som lastdragare från Skärhamn hade **Poseidon** tre master. Här är hon på utgående från hemmahamnen år 1949. Fotot har vi fått låna av Karl-Rune Eriksson.

med hjälpkanonbåten 45 **Triton** och inledningsvis även hjkb 31 **Bore** (Malmö stads hamnisbrytare).

Den militära utrustningen var 1-37 mm kanon M/98 på fördäck och 1-37 mm luftvärnskanon M/38 på akterdäck. 1942 förbättrades bestyckningen och pjäsen på fördäck utbyttes mot en 40 mm luftvärnsautomatkanon M/36 av Bofors världsberömda tillverkning. Vidare uppsattes två dubbla 8 mm luftvärnskulsprutor M/36 tillverkade av telefonaktiebolaget LM Ericsson.

Vidare ingick i utrustningen ett skyddssvep M/34 för minsvepning, två sjunkbomfällare typ A för 105 kg sjunkbomber samt syra- och satsdimbildare.

Fartygets civila radioanläggning med bl a en 50 W typ SMS 50 kompletterades med en militär kortvågsradio 50 W M/39.

I tullens tjänst uppgick besättningen till 14 man; 1 befälhavare, 2 stymän, 2 maskinister, 2 eldare, 1 radiotelegrafist, 4 däcksgastar, 1 kocksteward och 1 mässpojke. I örlogstjänst blev det en reservofficer som chef samt inledningsvis tullens besättning, vilken dock efter hand ersattes med inkallade värnplikti- ga.

Från krigsslutet 1945 och fram till hösten 1947 kvarstod **Poseidon** i flot- tans tjänst som chefsfartyg i efterkrigs-



Poseidons tid som handelsfartyg blev kort. På resa Visby-Stockholm grundstötte hon utanför Landsort. Bärningen avbröts och hon blev vrak. Foto från G. Hedman.

minsvepningen. Hon återlämnades till Generaltullstyrelsen den 15 oktober 1947 och upplades i Ryssviken, Stockholms hamn.

Hon hade då tjänat statsverket i tre skepnader, nämligen fiskeriinspektionsfartyg, tullbevakningsfartyg samt hjälpkanonbåt i örlogsflottan.

Kort tid som handelsfartyg

Redan i september 1947 hade Generaltullstyrelsen utbudit fartyget till försäljning och köpare blev Pehr Santesson i Ystad, som emellertid redan i december samma år sålde henne vidare för

32.000 kr till Rune Eriksson i Skärhamn, vilken lät bygga om fartyget till lastdragare. Sommaren 1948 såldes hon till Carl Erik Olausson i Skärhamn, som satte in dieselmotor i fartyget. Enligt Generaltullstyrelsens handlingar såldes fartyget vidare 1950 till Erik Bernhards- son, ävenledes i Skärhamn.

På resa Visby - Stockholm grundstöt- te **Poseidon** den 27 oktober 1953 kl 18.23 utanför Landsort. Bärning på- börjades, men fick avbrytas den 30 ok- tober p g a storm. Vid besiktning den 5 november befanns fartyget avbrutet och olönsamt att bärga.

Hamnverksamhet i Bohuslän

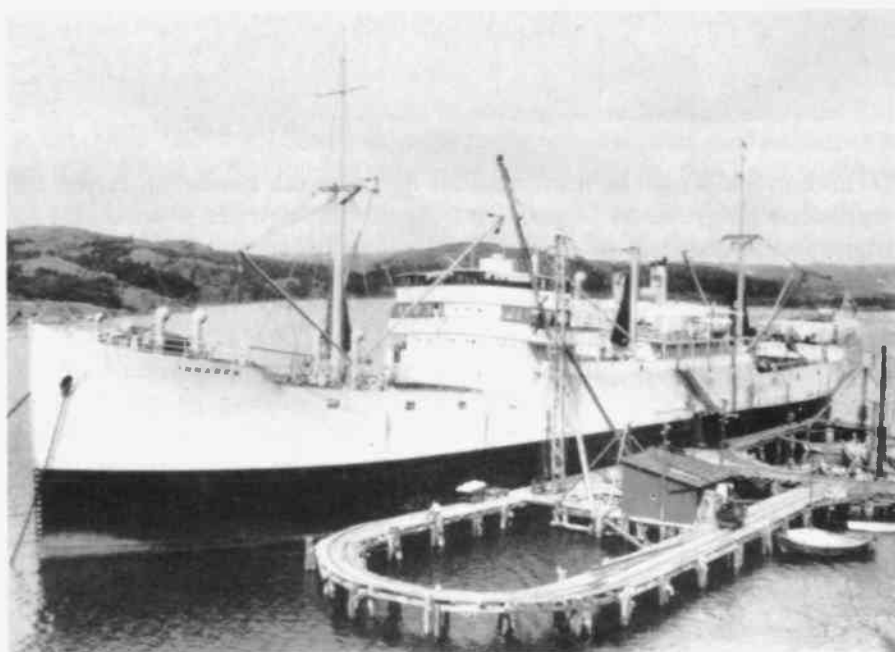
av Terje Fredh

Den i särklass mest intressanta hamn- verksamheten i gamla tider längs bohus- kusten dateras till de stora stenperio- derna.

Många kustbors album visar upp gul- nande 6x9 bilder på båtar vid kaj. 99 procent av alla bilder är ointressanta för den sanne båtologen. Ofta är båtarna fotograferade i hopplösa vinklar. När jag för en tid sedan besökte förre stenhugga- ren Karl Larsson i Brastad visade han en fin bild på Transatlantics ms **Innaren** vid kaj i Rixö. **Innaren** var byggd i Grimstad 1929 hette sedan **Bernhard** och **Wasa- borg**.

Stenexporten var stor till transocce- nan länder och en liten del av dessa trans- porter skedde med svenska linjefartyg.

På 20-talet var det vanligt med stora



*Transatlantics motorfartyg **Innaren** vid Rixö lastageplats. Foto: Karl Larsson.*

seglande skepp och många gamla grekis- ka båtar låg vid de olika lastageplatser- na.

Populära i de bohuslänska stensam- hällena var Sternhagens ångfartyg som

ofta kom för att lasta direkt från loss- ning i Göteborg av bananlaster från Bel- gien. Detta innebar att kvar i lastrum- men fanns gröna bananer som var ätrå- värda bland traktens ungar.



Grängesbergssbolagets motorfartyg *Akka* lämnar Götaverken för trafik i internationell Röda-Korstjänst. Foto: Götaverken.

40 år sedan kriget slutade

av Bertil Söderberg

Då andra världskriget bröt ut ställdes den svenska handelssjöfarten inför stora problem. Fartyg lades upp i hamnarna på grund av kriget och hela sjöfartsnäringen stördes. De krigförandes flyg- och sjöstridskrafter utgjorde ett hot mot trafiken och då speciellt genom ubåtar och minor. Under kriget sänktes ett stort antal fartyg i vår handelsflotta, varvid 1370 sjömän och fiskare omkom och 270 fartyg gick förlorade.

Cirka en vecka efter krigsutbrottet hade lotsverket klar den s k neutralitetsleden som sträckte sig från finska till norska gränsen. För att övervaka att inga neutralitetskränkningar skedde av vårt territorialvatten, patrullerade örlogsfartyg och flygplan utefter hela vår kust.

De krigförandes mineringar tvingade fram nya leder längs kusten för att skydda den svenska sjöfarten. Inomskärslederna fick bli bättre fyrbelysning och utprickning för att trygga navigeringen. En fördjupning av Kalmar-sund verkställdes, varefter leden fick en ökad användning. Falsterbokanalen byggdes och gav sjöfarten en möjlighet att undvika den minfarliga passagen för-

bi Falsterborev.

När läget så krävde, anordnades eskort av örlogsfartyg på svenskt territorialvatten. Kontinuerlig minsvepning utfördes utefter stora delar av kusten, speciellt i Öresund och på västkusten. Som skydd mot magnetminor byggdes i Stockholm, Karlshamn och Göteborg avmagnetiseringsstationer. För handelsfartygen utfärdades nya bestämmelser rörande utrustning för personalens säkerhet.

Första krigsförlusten

Den 24 september 1939 inträffade den första krigsförlusten i svenska handels-

flottan, då göteborgsångaren *Gertrud Bratt* torpederades av en tysk ubåt utanför den norska sydkusten. Påföljande vecka sänktes ytterligare tre svenska fartyg av tyska ubåtar i samma farvatten.

Det stod nu klart att vår handelssjöfart med västmakterna befann sig i farozonen. Vid ovannämnda sänkningar fick besättningarna möjlighet att gå i livbåtarna innan fartyget sänktes. Detta händelsestämmande till människoliv varade inte länge. Redan den 18 jan. 1940 torpederades motorfartyget *Pajala* i Nordatlanten utan föregående varning. Genom detta förfaringsätt ökade riskerna för sjömännen. Arbetet blev påfrestande ge-

nom osäkerheten och ovissheten om vad som skulle hända, vilket satte sina spår på folket ombord.

Den stränga vintern 1940 med sina besvärliga isförhållanden lamslog nästan sjöfarten. I början av feb. inställdes all svensk eskortverksamhet, vilket resulterade i att nästan all sjöfart utmed kusten upphörde.

Den 9 april 1940 anföll Tyskland våra grannländer Danmark och Norge. Den svenska handelsflottan fick ett hårt slag då sex fartyg som låg i Narvik sänktes under striderna i hamnen. Ytterligare sexton fartyg beslagtogs av tyskarna i andra norska hamnar.

Skagerackspärren

I samband med anfallen på våra grannländer utlade tyska flottan ett stort minfält tvärs över Skagerack mellan Norges sydkust och Jylland, den s k Skagerackspärren. För den neutrala sjöfarten lämnades en ränna öppen från svenska västkusten ut i Nordsjön.

Genom Skagerackspärren delades den svenska handelsflottan i två ungefär lika stora delar, en utanför och en innanför spärren. Denna åtgärd från tysk sida mot den svenska sjöfartsnäringen var ett ingripande som bestod kriget ut.

Västkustfisket fick också ett mycket stort avbräck genom spärrens tillkomst, vilken utestängde dem från de traditionella fångstplatserna. För landets försörjning av fisk spelade västkustfiskarna en betydande roll. I sitt arbete tog de många gånger stora risker då de fiskade i omedelbar närhet av minfälten. Genom



Vintern 1940 var besvärlig för sjöfarten. Statsisbrytaren *Ymer* här på väg att hjälpa några ångare som fastnat i isen. Närmast ligger *Kristina* från Wäddö.



Då kriget bröt ut blev sjöfarten en av de första som drabbades med uppläggningar som följd. Bilden är från Pölsebo och Kusten i Göteborg. Foto från Bertil Söderberg.

sitt farofyllda arbete bidrog de till att förse svenska folket med mat.

Lejdtrafiken

Mellan den 9 april till 9 sept. 1940 anlöpte inget svenskt handelsfartyg, av de som befann sig utanför spärren, någon svensk hamn. Sistnämnda dag anlände så tankern *Sveadrott* till Göteborg, eskorterad av svenska örlogsfartyg som mötte henne i Nordsjön. Denna händelse kan betraktas som ett första steg på lejdtrafiken.

Innan lejdtrafiken kom igång så kunde vi via den finska ishavshamnen Petsamo, få in en del viktiga importvaror.

Lejdtrafiken eller Göteborgstrafiken som den också kallades, kom igång den 30 dec. 1940, då *Gullmaren* löpte in till Göteborg från New York.

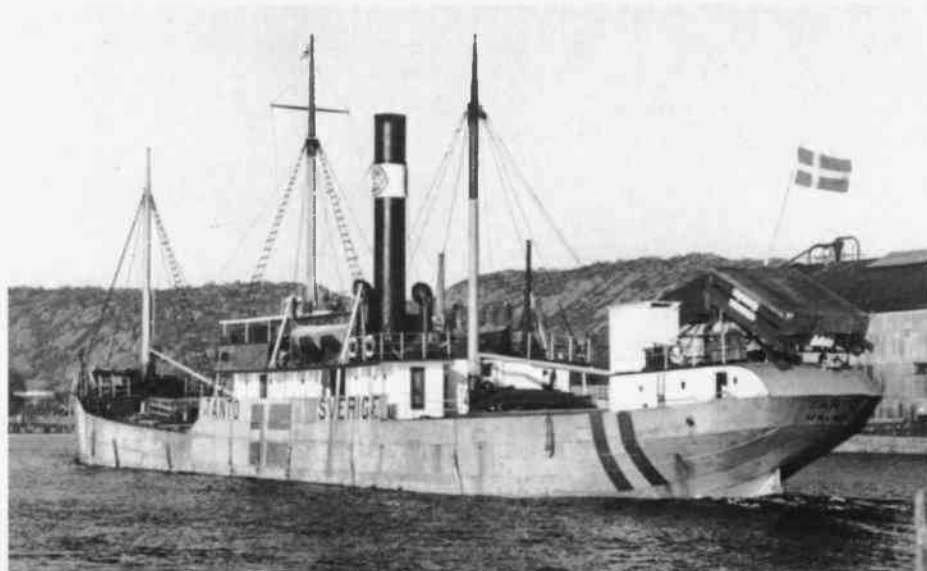
Trafiken gick till så att de krigsföran-



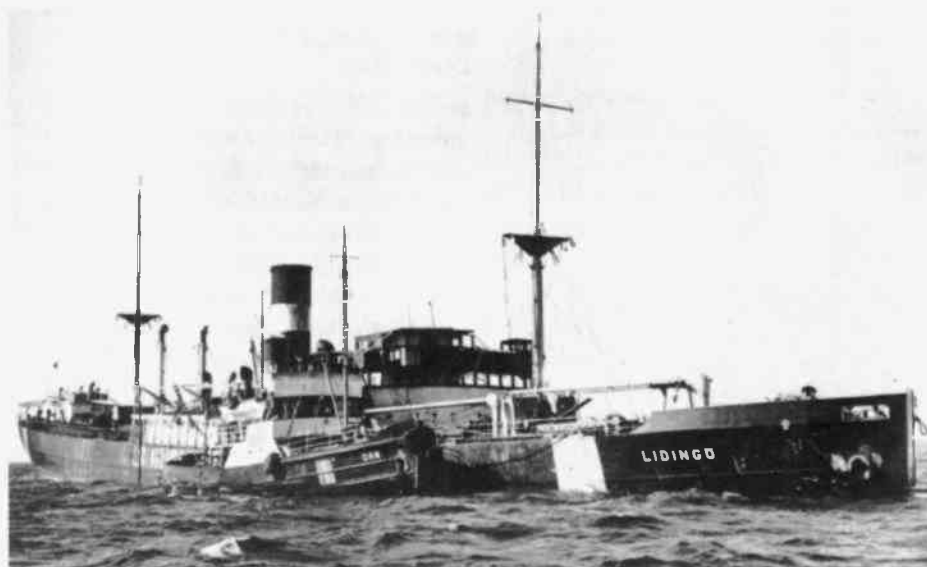
Fisket på västkusten utestängdes från de traditionella fångstplatserna under kriget. Fiskeflottan här representerad av *Tolly* från Smögen. Foto från K-O Rödström.



Lejdfartygen fick nationalitetsmålningar på skrov, däck och däckshus samt gick fullt upplysta. Fartygen utrustades även med flottar. Foto från Götaverken.



Sockerbolagets ångare *Tanto* vid Agnesberg i Göta Älv den 6 juni 1945. Fotot ingår i Västra Kretsens vykortsserie nummer 5. Foto: Curt S Ohlsson, Bildgrupp ETT.



S/s *Lidingö* gick på en mina den 1 april 1941 utanför Skanör och blev stående på åtta meters djup. Hon bärgades fyra dagar senare. Copyright: Bertil Söderberg.

de gav tillstånd för ett visst antal fartyg att gå in till Sverige och samtidigt skulle samma antal lämna landet. Trafiken stoppades ibland av de krigförande, men kom igång igen efter förhandlingar. Man krävde bl a att en svensk kontrollofficer skulle övervaka att allt gick rätt till.

Fartygen målades med nationalitetsbeteckningar på skrov och däck. Natte-tid gick de med tända lanternor och helt upplysta med fasadbelysning på nationalitetsbeteckningarna.

Inte ens lejdbåtarna gick helt säkra. I början av juli 1942 minsprängdes de båda lejdfartygen *Argentina* och *Uddeholm* och fler med dem förliste under dessa farofyllda år.

För att skydda lejdfartygen mot minor utrustades de med skyddssvep på våren 1943. Efter denna åtgärd minsprängdes inget lejdfartyg.

Genom lejdfartystrafiken anlöpte 232 fartyg Sverige, medan 227 fartyg avgick. Av dessa förliste 12 fartyg.

S/S *Lidingö*s minsprängningar

På våren 1940 köpte Rederi AB Rex i Stockholm ångaren *Bellona* ex. *Skagern* från Red. AB Concordia i Göteborg. Nyförvärvet döptes till *Lidingö* och befälhavare var kapten F.B.Olsson.

Den 1 april 1941 avgick *Lidingö* från Hälsingborg, där besättningen påmönstrats. Resan blev inte lång då fartyget gick på en mina utanför Skanör och ställde sig på botten på åtta meters djup. Vid explosionen skadades fyra man.

Andre maskinisten K.A.Olsson erhöll senare medaljen för mod och rådhighet i farofylld tid, för sitt rådiga uppträdande vid minsprängningen.

Han hade vaken i maskin då minan exploderade. Trots att elden slog ut från de nio fyrarna under pannoma, då vattenet strömmade in genom läckan i maskinrummet, stannade han kvar och avvärdade faran för ångpanneexplosion. Därefter vadade han fram till lejddaren och räddade sig.

Redan den 5 april bärgades *Lidingö* och fördes in till Kockums i Malmö för reparation.

Efter reparationen sattes hon åter i fart och den 6 nov. 1942 var det åter dags för en minsprängning. På resa mellan Luleå och tysk nordsjöhamn exploderade en magnetmina på babords sida vid treans lucka vid 5.30-tiden, då ångaren befann sig i Fehmern Bält.

Det var beckmörkt ute då besättningen omedelbart gick i livbåtarna.

Lättmatrosen K.H.Nilsson observerade inte att bunkerluckan slitits bort vid explosionen, utan han föll rätt ner i kolboxen och hamnade på kolet en 10 a 12 meter ner. Ingen såg vad som hände Nilsson, utan man saknade honom först i livbåten. Man gick ombord igen för att leta efter honom och fann honom då göra förberedelser för att rädda sig på en flotte.

Han hade skadat sig i en arm och ett ben och var ganska matt efter fallet. Hans räddning var märklig. Då vattnet steg i boxen flöt han med upp och genom luckan. En halvtimme senare gick **Lidingö** till botten. Besättningen på 34 man räddades av hälsingborgsångaren **Belos** som kom till undsättning.



*Bärnings- och bogserångaren **Dan** har hjälpt loss en ångare ur isens grepp. Foto från Sjöhistoriska Museet.*

Ostkusttrafiken

Tysklands anfall på Sovjet i juni 1941 gjorde Östersjön åter osäker för sjöfarten. Detta medförde konvojering av gotlandstrafiken och dels eskortering utefter svenska östersjökusten.

1942 blev ett mörkt år för handelsflottan då 47 fartyg med ett sammanlagt bruttotonnage på 148.786 ton förliste. På sommaren uppträdde ryska ubåtar utanför den svenska ostkusten i avsikt att störa de svenska malmtransporterna till Tyskland. Fyra svenska fartyg sänktes och för att förhindra ytterligare sänkningar utlades ett svenskt minfält mellan Oxelösund och Ölands norra udde. Efter minfältets tillkomst upphörde attackerna från ubåtarna mot malmfarten.

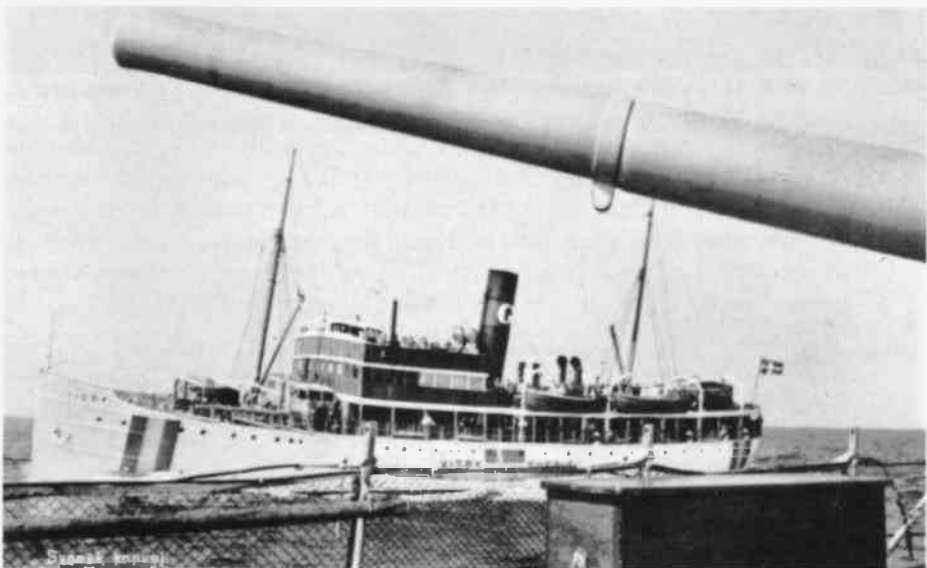
Den 24 november 1944 inträffade Hansakatastrofen. Gotlandsbolagets ångare **Hansa** sänktes av en ubåt på resa mellan Nynäshamn och Visby, varvid 84 människor omkom.



*Norska ångaren **Hafnia** och Arabolagets **Tom** i väntan på nya förskepp. **Tom** som strandat vid Arkösund i jan. 1944 fick nytt förskepp vid Eriksbergs Varv.*



*Kuttern **Ruby** fotograferad från Hjälpvedetråten 384:s resa längs hallandskusten 1940. Seglen användes flitigt under kriget. Här är dock motorn igång. Foto: G.Jonsson.*



*En stor uppgift för örlogsflottan under kriget var att skydda handelssjöfarten. Här eskorteras passagerarångaren **Visby**. Vykort från Föreningen Sveriges Flotta.*

Röda-kors farten

Flera handelsfartyg var under en stor del av kriget sysselsatta i internationell Röda-kors tjänst med hjälpsändningar till civilbefolkningen i de krigsdrabbade länderna och för utbyte av krigsfångar.

Fartygen åtnjöt fri lejd av de krigsförande och var målade med röda-kors märken och svenska nationalitetsmärken. Röda-kors fartygen gjorde en stor insats med sina hjälpsändningar för de drabbade människorna.

Malm och kolfart

De brittiska anfallen på de svenska fartyg som gick i malm- och koltrafiken på tysk - holländska nordsjökusten, blev allt intensivare under första halvåret 1944. Detta medförde att krigsförsäkringsnämnden på sommaren 1944 slutade att teckna försäkringar för fartygen, vilket resulterade i att all trafik upphörde. Senare på hösten skedde detsamma med all trafik på Tyskland.

Krigsslut och fred

Så kom äntligen freden i maj 1945. Tyskland var besegrat och sjöfarten kunde komma igång i normal omfattning igen. Minfälten fanns dock fortfarande kvar och med dem risken för minsprängningar. Efter kriget förlorade den svenska handels- och fiskeflottan 20 fartyg som kan betraktas som krigsförlisningar.

Trots stora inskränkningar för sjöfarten och fisket under dessa farofyllda år, utförde sjömän och fiskare en stor bedrift genom att förse Sverige med nödvändiga varor.

Många av de som hade havet som sin arbetsplats fick sätta livet till och många av de som klarade sig fick men



Flera svenska handelsfartyg var engagerade med hjälpsändningar i internationell Röda-Kors fart. Ostasiats *Nagara* på utgående från Göteborg. Foto från Krister Bång.

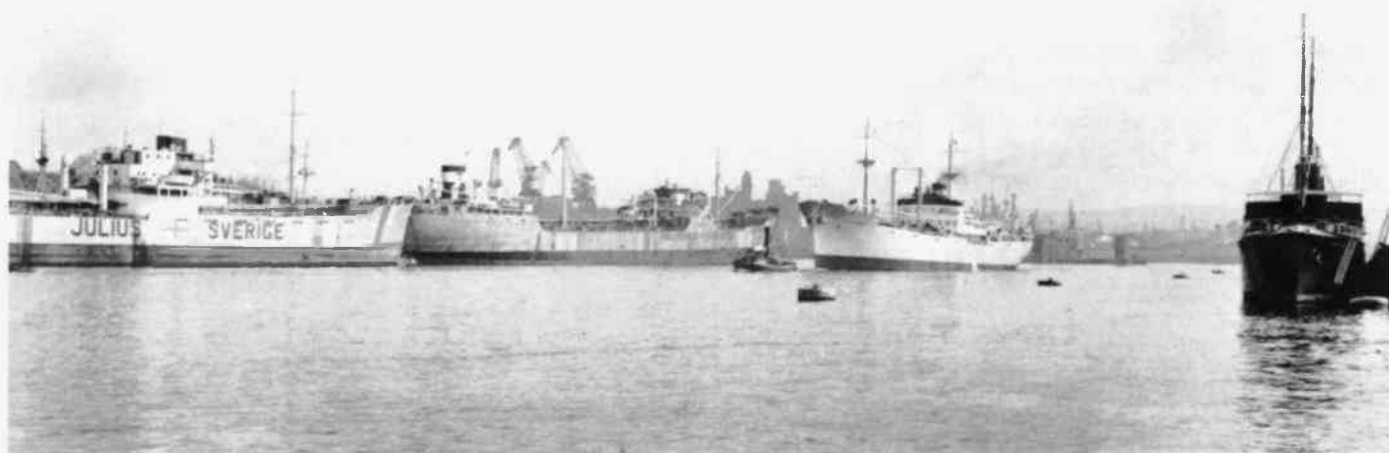


Då kriget kom inhägnades hamnområdet i Göteborg för att undvika sabotage. Bevakningen utfördes av militär. Här syns Packhuskajen 1940. Foto: Gunnar Jonsson.

för livet. De gjorde en stor insats men fick ett ringa tack.

Källor: Svenskt Sjöfolk i Krig och Fred

Svenska Handelsflottans Krigsförluster under Det Andra Världskriget
Lejdtrafiken



Göteborgs hamn med upplagda fartyg i väntan på krigsslutet. Da freden kom blev det liv och rörelse i hamnen igen. Foto: Götaverken.

Frågor – Svar – Kompletteringar

Inte kuttrasju men fyra kuttrar

Båtdokumentationsgruppens eminenta kunskaper om skrov- och riggdetaljers geografiska utbredning tycks ha fört gruppen på villospår beträffande kuttern **Ester** i LP 1/85. Denna skuta hade inte något norskt förflutet innan hon blev svensk.

Från byggnadsåret 1881 till 1900 hörde hon hemma på byggnadsorten Yarmouth under namnet **New Restless** med nr **YH-835**. Sedan såldes hon till NV Visscherij Maatschappij Noordzee i Ymuiden, där hon fick namnet **Piet Hein** och numret **YM-74**. 1904 blev hon så svensk, inköpt för 3.000 kr av pr/O T Karlsson i Strömstad, och fick namnet **Ester**. Hennes, så vitt jag kunnat finna, enda anknytning till Norge var att hon 1914 såldes till Öksefjord för 6.000 kr. Senare öden är okända för mig.

O T Karlsson i Strömstad stod som huvudredare inte bara för reg-nr 4287 **Ester** utan även för 4288 **Ida**, och även hon köptes från Ymuiden 1904. Hon byggdes 1876 i Brixham och hörde hemma i Lowestoft som **Hiram LT-302** tills hon omkring sekelskiftet hamnade i Ymuiden som **Adriana Cornelia YM-79**. Ägare där var G van Rhijn och J van der Burgt Jr, tills hon kom till Strömstad och blev **Ida**. Hon såldes 1916 till Trondheim, men förliste kort därefter med man och allt. **Ida** var något större än **Ester** – hon mätte 58 brt mot **Esters** 47.

Det ovannämnda fiskeribolaget Noordzee sålde 1904 ännu en kutter till Sverige, där hon blev 4290 **Capella** av Karingön, ägd av C J Berlin. Hon byggdes 1876 i Topsham och mätte 73 brt. Hennes första 13 år är faktiskt höljda i dunkel (möjligen hörde hon hemma i Hull), men från 1889 till 1900 hörde hon hemma i Lowestoft under det korta men kärnfulla namnet **Ark** med nr **LT-293**. Sedan kom hon till Noordzee och Ymuiden, där hon blev **Marten Tromp YM-27**, och 1904 kom hon till Karingön för 250 pund. **Capella** hörde hemma där tills hon den 22 juni 1928 sjönk vid Möens Klint, sedan hon sprungit läck på

resa Åhus – Rostock med last av 125 ton blocksten.

Det var tätt mellan kuttrarna i fartygregistret 1904, och även nr 4291 var en sådan: **Leopold** av Hälleviksstrand på 76 brt, med N L Arvidsson som huvudredare. Hon köptes till Sverige 1904 från Lahelle i Norge för 8.000 kr. Handlingarna i Riksarkivet är betydligt mindre fullständiga beträffande skutor som köptes från Norge än för sådana som kom från England, Holland eller Danmark. Om **Leopold** får man dock veta att hon hade ex-namnet **Bedford**, att hon var byggd 1881 i Brixham och att

hon hörde hemma i Grimsby 1881-1899. Hon blev till skillnad från de ovannämnda kuttrarna motoriserad – det skedde 1922, då hon fick en 22 hkr **Avance** insatt. **Leopolds** slut påminde starkt om **Capellas**: Den 4 juli 1928 sprang hon läck och sjönk utanför Sassnitz, när hon var på väg från Danzig till Nyborg med salt och karbid.

Så här skulle man kunna hålla på länge och nysta i trådarna. Men någon gång måste man ändå sätta punkt. Det får bli nu.

Olle Renck

Visby och Sundsvall sålda till Spanien



En epok är slut inom örlogsflottan. HMS Visby bogseras iväg på Älvsborgsfjorden med destination Spanien. Foto: Bertil Söderberg den 18 april 1985.

I artikeln om stadsjagarna i förra numret skrev vi under fotot på **Visby**, då hon bogserades till skrotvarvet på Ringön, att det var den forna jagarens sista resa. Då det gäller skeppsupphuggningen på Ringön, så skall man inte säga någonting om fartygen som hamnar där förrän de blivit skurna i småbitar. Det är inte ovanligt att fartygen ligger vid kaj en tid och sedan bogseras till något annat skrotvarv för upphuggning. Det finns till och med fartyg som kommit i fart igen.

Både **Visby** och **Sundsvall** såldes vidare till spanska upphuggare. **Visby** hämtades av polska högsjögogseraren **Neptunia** den 18 april och bogserades på sin sista (?) resa till något spanskt skrotvarv. Två veckor senare var det dags för systerfartyget **Sundsvall** att dragas söderut.

Förmodligen är nu de två sista av våra stadsjagare förvandlade till skrot. Säkert är det ju dock inte. Kanske den spanska prämflottan har utökats med skroven efter två gamla svenska jagare.

Red.



Böcker på frivakten

Nytt om krigssjöfarten

Innanför spärren

Med kompletta namnlistor om de som omkom och de som överlevde förlisningar.

Övriga utgåvor:

Utanför spärren, del 1-4 samt 11 häften med anknytning till hav, fartyg, sjöfolk och kust.

Säljes hos

Terje Fredh, Grängsgatan 16,

453 00 Lysekil.

Stenvalls Förlag, Malmö

Skärhamns Bokhandel



Dom hade inget val

De västsvenska fiskarna under krigsåren 1939 - 1945

Det är nu fyrtio år sedan andra världskriget tog slut och det äntligen blev fred. Mycket har skrivits om andra världs-

kriget och nu har det åter kommit ut en bok som behandlar ämnet. Det är förre fiskarbasen och riksdagsmannen Georg Åberg samt medlemmen i Klubb Maritim Dag Edvardsson som skrivit den mycket läsvärda boken *Dom hade inget val*.

Både Georg Åberg och Dag Edvardsson är skärgårdsbor från Göteborgs norra skärgård och de har således anknytning till de fiskare som genom sin dagliga gärning riskerade sina liv för det svenska folkhushållet under kriget. Ett omfattande arbete har gjorts i form av intervjuer med fiskare som var med under kriget samt anhöriga till dessa. Detta material utgör grunden i boken förutom de officiella uppgifter som finns tillgängliga. Dessutom finns ett unikt bildmaterial som upphöjer bokens värde.

Boken är även ett uppslagsverk över de fiskebåtar som totalförläste samt de båtar som var utsatta för olika krigshandlingar. Totalt omkom 91 stycken

fiskare och 31 stycken fiskebåtar blev sänkta. När man läst boken förstår man vilka uppoffringar fiskarna gjorde för vårt land under kriget. Fiskelägena drabbades fruktansvärt hårt då familjeförsörjare lämnade fruar och barn efter sig. I vissa fall blev hela den manliga delen av släkten borta då fiskebåtar ofta var familjeägda. All den oro och ångest går nog inte att beskrivas i ord som de berörda fick utstå. *Dom hade inget val* ger oss alla en tankeställare och för min personliga del önskar jag efter att ha läst boken att den inte skulle behövt skrivas. Den är ett unikt tidsdokument som alla borde läsa om och om igen för dessa hemskheter som kriget gav oss får inte falla i glömska.

Dom hade inget val är utgiven av Bohusläns museum och Bohusläns hembygdsförbund och är på 250 sidor och illustrerad med 121 fotografier. Priset är rimligt och ligger runt hundralappen. Den kan beställas genom Dag Edvardsson, Kaptensvägen 30, 430 91 Hönö. Tel. 031 - 78 33 92.

Göran Ohlsson

Skutan på förstasidan

Den fina omslagsbilden i förra numret av Länspumpen föreställer troligen marstalsbygget **Husivik** av Marstal.

Martin Vilhelmsson

Fel kanalbåt

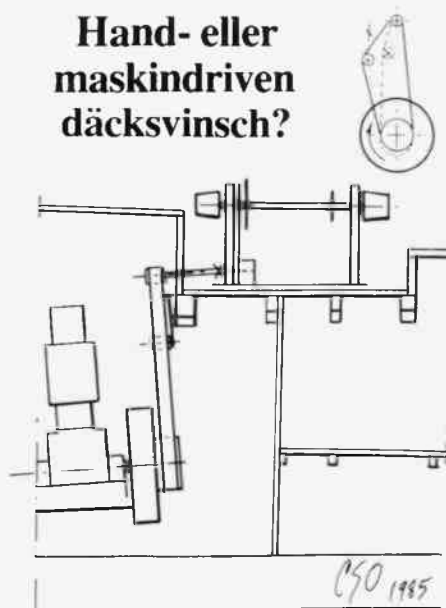
Tyvärr så måste jag vederlägga Agnar Gustavssons svar angående kanalbåten som var införd i L-P 1984:4.

Agnar Gustavsson skriver i förra numret att båten är **Jupiter** byggd 1883. Saken är klar att fotot är taget i Långbrons sluss i Dals Långed, om man vill tro på Elfsborgs Läns Annonsblad den 27 nov. 1956. Enligt uppgift har bilden varit publicerad i Dalslänningen, men ingen har kunnat säga båtens namn. Det har gissats på **Werner Ericson**, **Nils** och **Karl** från Laxarby, den första Gustafsforsbåten byggd på Spången, men det är bara gissningar från gammalt båtfolk. Detta enligt ett brev från K-A Olson i Mellerud.

Frågan är fortfarande olöst vilken båt det är. Bilden är med all säkerhet från Dalslands kanal och då kan det inte vara **Jupiter**.

Robin Holmstedt

Hand- eller maskindriven däcksvinsch?



I Länspumpen 1985:1 undrar Nils Peterson över detta och visar en ritning på en gammal tysk fiskebåt.

Det förr vanligaste sättet att driva en vinsch eller trålvinsch på en fiskebåt var en enkel remdrift från huvudmotorn som bifogad ritning visar. Remdriften kunde frikopplas genom att slaka på remmen. Numera är hydraulik eller eldrift mest förekommande, då kan man placera vinschen var som helst på däck.

Curt S Ohlsson

Varvsfråga

Finns det någon som kan lämna upplysningar om AB Ämåls Skeppsvarv, vid Vänern, ej att förväxla med Äsiverken.

När anlades varvet, vilket år blev det nedlagt? Vilka typer av fartyg byggdes där, segelfartyg eller ångfartyg? Kan någon nämna namn på fartyg som blivit byggda på nämnda varv?

Arne Persson

Rådagatan 40 A

531 52 Lidköping

Vem vet om s/s Trollhättans förlisning?

Jag undrar om det finns någon i läsekretsen som känner till eller har hört talats om ångaren **Trollhättans** förlisning i Vänern?

Ångaren avgick från Säffle, med destination Göteborg, den 20 oktober 1881 och gick under med man och allt.

Blev hon någonsin återfunnen? Jag är intresserad av allt som rör denna båt och speciellt nämnda sjöolycka.

Björn Andersson

Medlem 1717

Till salu

Svensk Sjöfarts Tidning,
1947-1983, delvis kompletta år-
gångar.

Lloyds Register, 1966/67, 67/68,
76/77, 78/79

samt div. Appendix och List of
Shipowners, div. Supplement och
Weekly index 1950/1980.

Norske Veritas, 1954, 59. 61,
63-68.

Sveriges Skeppslista 1967-71, 76.

Danmarks Skibsliste 1953, 57-59.

Säljes mot anbud att avgivas senast
85-09-15.

Ev. bytesförslag emotses även.

C G Nyström, Orkestergatan 6,
253 71 Helsingborg.

Modellbyggaren

Redaktör Elon Hegborg



Bäste Modellredaktör

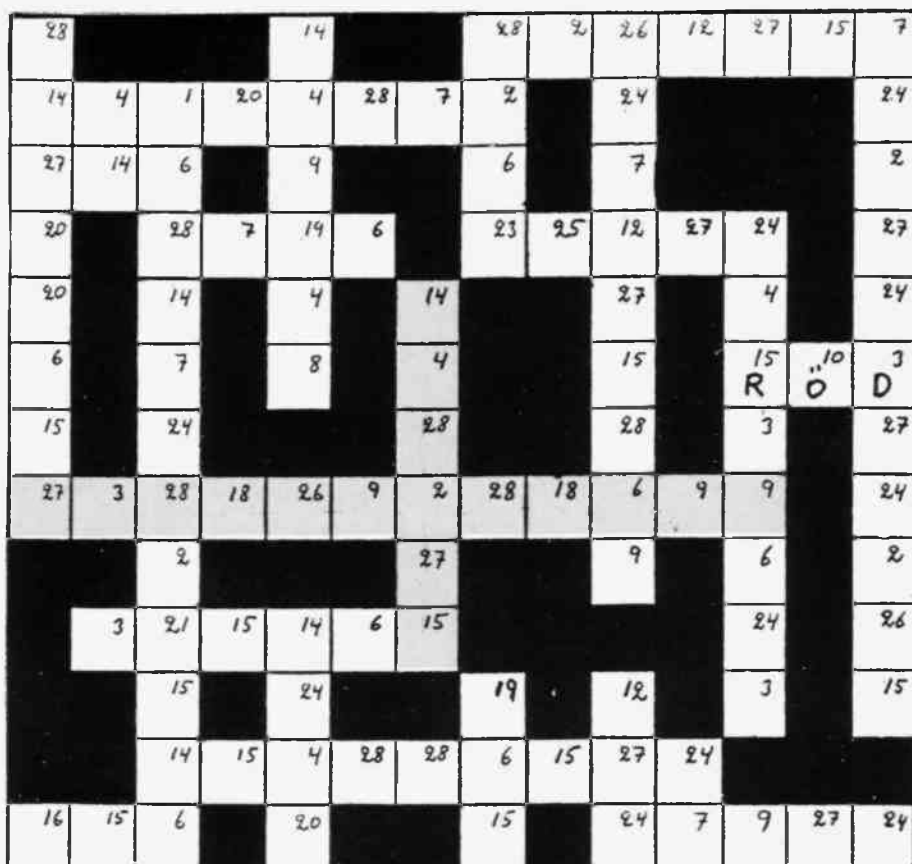
Med oförställd glädje har jag konstaterat
att Ni börjat med en s.k. modellhörna i
Länspumpen. Det är mig därför ett ode-
lat nöje att härmed översända foto av
kryssaren **Ratzeputz** taget år 1976 i Ska-
nör.

Fartyget är 130 cm långt, 17 cm
brett och manövreras av en fyrkanals
radio med tre kanaler utnyttjade sb och
bb fartreglage samt styrservo. Huvudma-
skineriet utgöres av 4 st Hectoperm 6 V
motorer, propellarna är Eskaders tre-
bladiga mässingspropellrar med diame-
tern 45 mm.

Fartyget genomgår f n klassningsar-
beten i Oxelösund och senare kommer
provturn att företagas i härvarande färsk-
vattensdamm.

Magnus Cappelin

Sommarkrypto



Känner Du igen detta fartyg? Hon hette innan hon blev svensk **Margaretha** och gick
under holländsk flagg.

Du skriver in hemort och namn i de skuggade fälten på kryptot ovan så kan Du
lösa hela kryptot. Om Du inte vet båtens namn kan Du omvänt lösa uppgiften och på
så sätt få reda på namnet.

Ha en skön stund i hängmattan!

Nu har man "gått igenom Ekluten..."

"Bland mina saltstänkta julböcker finns ingen som jag vill byta. Dom kommer alla och beredas plats i bokhyllan med Bertil Peterssons Ekluten på lätt åtkomlig hedersplats."

*Bengt Ohrelius,
SR P1 Vardags*



"Det har skrivits åtskilliga böcker om den sista epoken i segelsjöfartens historia. Saltstänkta och havsdof-tande. Frågan är om inte Ekluten av sjökapten Bertil Chr. Petersson är en av de alla bästa."

J-O Brunnström, BLT

"Bättre kan inte en segel-epok beskrivas."

*Terje Fredh,
Bohuslänningen*

"Som sagt, boken behöver ingen extra rekommenda-tion. Här finns mycket kunskap och erfarenhet att hämta för den som är in-tresserad av seglande skepp."

Longitude

"Lyckligtvis tål den vid att läsas om."

*Axel Andersson,
Barometern*



"Boken har för en sentida sjöman ett oemotståndligt 'sug' och är dessutom skri-ven på ett mycket lättfly-tande, mustigt men ändå faktaspäckat språk."

Hasse Fredriksson, Utkik

"En riktigt saltstänkt his-toria. Ha det så trevligt med Ekluten."

*Gunnar Söderholm,
Norrbottens-Kuriren*

"Därför blir 'Ekluten' ett dokument till vår marina kulturhistoria och en mari-tim-etnologisk studie av bestående värde."

Jan Davidsson, GHT

"Ett måste för alla vänner av gamla segelfartyg är Ek-luten (SST förlag) av Bertil Chr. Petersson."

Sjömannen

"Bertil Petersson är en pe-dagogisk begåvning som skriver sakkunnigt med stor entusiasm."

*Bengt Ohrelius,
Sveriges Flotta*



Bertil Chr. Petersson har beslutat skänka sitt förfat-tarhonorar till finansiering av lägerskolor för skolbar-nen på Tjörn ombord i Tjörns skolskepp Atene.

BRA ATT VETA NÄR DU GÖR DIN BESTÄLLNING:

- * Bokens pris är 148:—
- * Sätt in 148:— på postgiro 41 114-0. Glöm ej att tydligt texta namn och adress på inbetalnings-kortet.
- * Sänd in 148:— på check till Svensk Sjöfarts Tidning, Box 530 90, 400 14 Göteborg.
- * Önskar du boken sänd per postförskott till-kommer postförskottsavgift och porto, 12:—.

Jag vill läsa Ekluten!

Sänd.....ex. à 148:— (inkl moms)

☐ Bifogar check.

☐ Mot postförskott (avgift tillkommer)

För leverans till länder utanför Norden måste betalning bifogas med beställningen.

Namn

Utdelningsadress

Ortsadress

Frankeras ej
Adressaten
betalar
porto.

**SVENSK
SJÖFARTS TIDNING**

Svarsförsändelse

Kontonummer 16575011
400 14 Göteborg

SVERIGE