LÄNSPUMPEN

23:—

KLUBB MARITIM

VÄSTRA KRETSEN

1988:3

LÄNSPUMPEN

Utgiven av Västra Kretsen av
Klubb Maritim
Förening för fartygshistorisk forskning

Utkommer med fyra nummer per år.

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 1988: 80 kr
Postgiro 81 57 68-7
Lösnummerpris: 23 kr

Årgång 17. Nummer 64 från starten.
ISSN 0281-4242

Tryckt hos Struves, Göteborg i 1 900 ex.
Färgrepro: Carlaförlaget, Lysekil.
Layout: Jan Johansson, Bertil Söderberg

Omslagsbilden:
Kvartsita av Skaftö under god gång utanför Lysekil i slutet av juli månad 1987. Detta var första juniorseglingen med nitton elever. Foto: Carlaförlaget.

Innehållsförteckning

3 Galeasen Hulda ..... Kerstin Koman
4 Stena satsar på klassisk kanadarutt ..... Rickard Sahlsten
6 En bukett Viken-byggen ..... Karl-Erik Hammarskär
7 Halmstads Najaden räddad? ..... Gunnar Hedman
8 Kvartsita–Skaftö ..... Anders Olsson
10 Hamnrundtur sommaren 1988 ..... Krister Bång
12 Funderingar kring ett foto ..... Krister Bång
13 National–Hunnebostrand ..... Christian Eklund
16 Frågor–Svar–Kompletteringar .....
19 Vykortshörnan ..... Robin Holmstedt
20 1871 års reglemente
för begagnande av Dalslands Kanal ..... Olle Lindh
26 Saléns kylbåtar från 1960-talet ..... Anders Rydberg
32 Tvivelaktiga strapatser med Fenby ..... John Berndtsson
33 På sluttampen ..... Krister Bång

Redaktionellt

Med vemod mottog vi budet att Lennart Ohlsson hastigt avlidit den 10 augusti 1988 i en ålder av 55 år. Lennart var medlem i Klubb Maritim sedan 1974 och var mycket intresserad av kretsens verksamhet. Lennart var mannen som ordnade med bokhyllor till Nakterhuset och tog initiativ till bl a ett lotteri. Länspumpen var även ett av Lennarts intressen. Lennart var tekniskt kunnig och hans idéer lade grunden för LP:s snabba framgång.

Modellbygge var Lennarts stora intresse. På klubbens utställningar visade han ofta sina välgjorda modellbåtar, vilka rönte stort intresse och beundran. Lennart var även med och startade modellbåtssektionen inom Västra Kretsen. Lennart var anspråkslös och arbetade helst i det tysta.

Redaktionen har genom åren fått en mängd frågor rörande fartyg som tarvat ett snabbt och okomplicerat svar. T ex vilket år såldes **Stockholm** till Östtyskland? Svar: 1960. Vi har därför beslutat öppna en ny avdelning i tidningen med namnet "Pennstumpen" med slogan *"Med pennstumpen för Länspumpen"*.

Namnet hänsyftar på att frågorna skall vara korta och få. Högst tre frågor per läsare och nummer. Redaktionen försöker ge svar direkt i samma tidning för att undvika att tiden rusar iväg. Även oidentifierade foton är välkomna. Denna nya spalt kommer att få begränsat utrymme, högst två sidor per nummer, för att inte inkräkta på vårt övriga material. Välkommen med frågor! Har Du fler än tre, står övriga frågor över till kommande nummer.

Under sommaren 1989 kommer vi att göra en utvärdering för att se hur utvecklingen blivit.

Redaktörerna

Turella köpt av Stena

***Turella** byter Östersjöns vatten mot västkustens när hon kommer i trafik för Stena. Foto P H Sjöström, Svensk Sjöfartstidning.*

I mitten av sommaren rapporterades att Stena Line köpt den finländska bilfärjan **Turella**, byggd av Wärtsilä i Åbo 1979. Med ett bruttotonnage på dryggt 10 600 ton har hon kapacitet för 1 700 passagerare, varav 746 kan erbjudas hyttplats, och 555 personbilar. Priset är ännu inte offentliggjort men färjan kommer efter viss genomgång på varv att sättas in på triangellinjen Moss–Frederikshavn–Göteborg. Namnet förväntas bli ändrat till **Stena Nordica** och leverans är utsatt till medio september, efter det hon avslutat sin sommarsäsong i Östersjön. Nuvarande **Stena Nordica** ex **Zeeland** ex **Peter Wessel** kommer att chartras ut till andra intressenter.

Rickard Sahlsten

Galeasen Hulda

av Kerstin Koman

***Hulda** av Grundsund medan hon ännu var i fraktfart. Foto Rune Dahlgren.*

HULDA är kravellbyggd i ek och furu vid Sjötorps varv, av skeppsbyggmästaren Sixten Groth. Hon riggades till skonert och blev färdig år 1905.

Beställare var ett partrederi på Donsö, av vilket hon fick sitt namn. Huvudredare blev kapten Gustav Hansson, vilken också var befälhavare till 1909, då O Hansson övertog befälskapet. År 1912 blev kapten Gustav Hansson åter befälhavare.

Hulda såldes den 14 februari 1916 till ett partrederi i Skillinge fiskeläge, med kapten Jöns Olsson som huvudredare och A H M Persson som befälhavare. Huvudredaren ersattes 1922 av Otto Månsson i Skillinge, medan A H M Persson förblev befälhavare, till dess hon den 1 februari 1931 köptes av ett partrederi på Gullholmen med kapten Thure G A Gustafsson som huvudredare. Befälhavare, fram till år 1950, var omväxlande kapten Gunnar Malmberg och kapten Thure G A Gustafsson.

Den 2 mars 1950 blev ett partrederi i Grundsund ägare till **Hulda**. Huvudredare mellan 1950 och 1956 var Karl Jonas Johansson, därefter Karl Julius Olsson. Befälhavare var först E J Olofsson, sedan de båda huvudredarna.

Hulda gick i fraktfart till och med hösten 1964. Efter vinteruppläggning i Grundsund köpte vi henne den 30 mars 1965, varvid hon blev lustfartyg och hemmahörande på Drottningholm.

Hulda riggades 1905 i Göteborg, som många andra Sjötorps-byggen på den tiden. Beställaren sägs ha haft för avsikt att segla gatusten från Bohuslän, vilket lär vara förklariangen till de mycket väl tilltagna virkesdimensionerna i framför allt spant, däcksbalkar och waterbord.

År 1925 fick **Hulda** sin första hjälpmaskin, en 30 hk Avance. 1937 försågs hon med en June-Munktell på 55 eff. hk och hösten 1961 fick hon sin nuvarande Albin Marin-diesel G 62 (120 hk).

Under årens lopp berövades hon stora delar av sin rigg. 1965 hade hon kvar bogsprötet, medan klyvarbommen var borta. Den ursprungliga fockmasten fanns kvar, och finns så än, fast tjänstgör nu som stormast. Toppstången hade kapats och är nu bara ca 5 meter. Stormasten var borta och hade ersatts med en tämligen klen mast i mastfot på kajutataket. Den är numera borttagen och på den ursprungliga stormastens plats finns nu en mesanmast. Vår avsikt är att fortsätta att rigga henne till galeas.

1950 fick hon styrhytt, ett stabilt bygge som fortfarande står i vägen för all effektivare segling.

Från början var **Hulda** vitmålad, men blev svart någon gång innan vårt tillträde. 1965 målade vi henne åter vit.

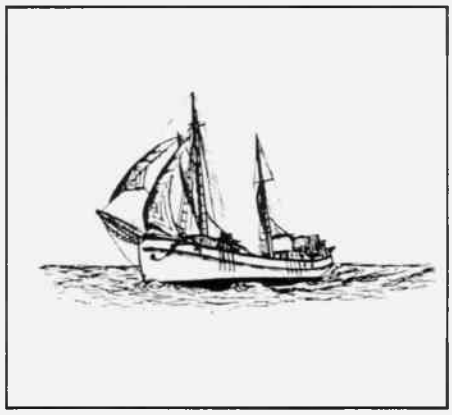
1965–1966 låg vi i Sjötorp för att reparera en del detaljer, driva skrov och däck samt utföra vissa förändringar. **Hulda** fick bl a ett däckshus över aktre luckan, mesanmasten byttes ut, det gamla bråspelet byttes mot ett patentspel, hon fick två nya bränsletankar och lastrummet inreddes till bostad.

Sedan dess har vi – förutom löpande underhållsarbeten – fortsatt med en del förbättringar och har bl a fått ett 220 volts elverk och ett extra 24 volts hjälpaggregat i maskinrummet samt ett däckshus där den förliga luckan var.

Möjligen blir styrhytten med vidhäftande kabyss föremål för nästa ingripande, kanske för att helt elimineras, kanske för att ersättas av en diskretare variant av styrhytt, som skulle tillåta full segelföring. Planerna svävar än . . .

HULDA – Drottningholm
Reg.nr 4491

Motorgaleas, f d motorskonert, skonert.
Signalbokstäver: SIVW
Brt 95. Nt 57. Dwt 145.
Längd 25,36 m. Bredd 6,70 m.



***Hulda** i sitt nuvarande skick. Teckning av Korhan Koman.*

Stena satsar på klassisk kanadarutt

av Rickard Sahlsten

I mitten av juni offentliggjorde Stena Line sitt köp av det kanadensiska rederiet British Columbia Steamship Co (1975) Ltd:s färjelinje mellan Seattle, WA, USA och Victoria i Kanada med två fartyg. Såväl linjen som dess fartyg har en växlingsrik och intressant historia som kan vara av värde för Länspumpens läsare att känna till.

Te/S ***Princess Marguerite*** *anlöper Vancouver den 26 april 1982. Fartyget i sig själv anses ha ett stort PR-värde för linjen. Foto genom Rickard Sahlsten.*

M/S ***Vancouver Island Princess****, som nu seglar på linjen, kommer att ersättas av gamla tysklandsfärjan* ***Stena Scandinavica****. Foto i Vancouver juli 1987 genom R Sahlsten.*

FÄRJETRAFIKEN på British Columbiakusten mellan provinshuvudstaden i "Northwest", Seattle och residensstaden Victoria på Vancouver Island har existerat sedan i början av detta sekel. Huvudman för trafiken var i många år den stora Canadian Pacific Railwayskoncernen som via sitt dotterbolag British Columbia Coast Steamship Service startade linjen Seattle–Victoria–Vancouver redan 1904. Man använde brittiskbyggda ångfartyg med namn som började med **Princess-**. De två fartyg som idag är aktuella på linjen heter **Princess Marguerite** och **Vancouver Island Princess** och är byggda i Storbritannien 1949 respektive 1955. Det handlar om två helt olika typer av fartyg och de fordrar en närmare presentation.

Canadian Pacific beställde under 1946 två nya fartyg för kustlinjen. De skulle ersätta två äldre systerfartyg, varav ett hade gått förlorat redan under kriget. De hade disponerats av den brittiska försvarsmakten och i huvudsak använts i Medelhavet. Beställningarna lades inte helt oväntat hos det stora skotska varvet Farfield Shipbuildning & Engineering Co i Glasgow som tidigare hade levererat inte mindre än 14 fartyg till linjen. Med ett bruttotonnage på cirka 6 000 ton skulle kapaciteten bli 2 000 passagerare per fartyg samt 50–60 personbilar på huvuddäck med lastning och lossning genom sidoportar i för och akter. 98 passagerare skulle kunna erbjudas plats i 48 hytter. Maskineriet skulle bli turboelektriskt, dvs ångturbiner alstrar ström till stora elektriska motorer som i sin tur driver propellrarna. Detta avancerade framdrivningsmaskineri var vanligt förekommande vid denna tid och kan ännu idag ses bl a i det numera Chandrisägda kryssningsfartyget **Romanza** från 1939. Marschfarten för de båda systrarna var beräknad till drygt 20 knop. **Princess Marguerite**, som det första nybygget döptes till, gick på provtur den 18 februari 1949 och nådde i samband därmed en maxfart av 23,166 knop. Systern **Princess Patricia**, färdigställdes något senare och de båda nytillskotten inledde trafiken gemensamt den 15 juni 1949.

Färjorna hade redan vid denna tid ett, efter nordiska mått mätt, förhållandevis ålderdomligt utseende. Med sina nästan raka spetsiga stävar, smäckra skrov och höga fribord samt två höga akterstagade skorstenar påminde de inte så litet om de stora svenska och östtyska järnvägsfärjor som byggts för kontinenttrafiken i början av seklet.

Vancouver Island Princess *byggdes som* ***Princess of Vancouver****. Här syns hon i ursprungligt skick. Foto genom Rickard Sahlsten.*

Tidtabellen omfattade en nord- och en sydgående förbindelse per dag med avgång från Seattle kl 8.00 och från Vancouver kl 11.00. Gångtiden Seattle–Victoria var (och är fortfarande) 3 timmar 50 minuter och sträckan Vancouver–Victoria tog 4 timmar 15 minuter. Fartygen drevs på helårsbasis fram till och med 1953-års säsong medan viss vintertrafik därefter tidvis upprätthölls med annat mindre tonnage. **Princess Patricia** lämnade linjen redan efter 1962-års säsong för att ägna sig uteslutande åt kryssningstrafik. Från juni 1963 har hon varje sommar till i slutet av 1970-talet gjort sju halvdagarsturer till Alaska med anlöp av bl a Prince Rupert, Junesu och Skagway. Hon låg efter ett par års upplag i Vancouver 1986 som hotellfartyg under utställningen och är sedan dess upplagd för att eventuellt byggas om till minikryssare. Planerna är ännu inte helt klara och en närmare besiktning av fartyget är förestående.

Princess Marguerite fortsatte på linjen, som nu inskränkts till Seattle–Victoria, under månaderna maj–september fram till och med sommaren 1974 då Canadian Pacific meddelade att man av olika orsaker inte tänkte återuppta trafiken nästpåföljande år. Den 30 september 1974 lämnade **Princess Marguerite** Seattle för sin sista resa till Victoria under CP-flagg. Därmed var en nästan 70-årig epok till ända.

Den kanadensiska provinsregeringen uppvaktades flitigt under hösten och vintern av olika turistorganisationer och andra som till varje pris ville se en fortsättning på trafiken. Så småningom tecknades avtal med Canadian Pacific avseende förvärv av såväl **Princess Marguerite** som befintliga kajanläggningar m m i Victoria för en summa av USD 2 475 000. Man bildade omgående bolaget British Columbia Steamship Co (1975) Ltd under statlig kontroll som fr o m den 1 juni 1975 övertog driften.

Under säsongen 1979 blåste det åter snåla vindar kring den nu klassiska linjen och dess något ålderstigna trotjänarinna. De amerikanska myndigheterna hade beslutat att fr o m 1980 införa

skärpta regler för bl a avfallshantering ombord på fartyg. En anpassning av **Princess Marguerite** till de nya bestämmelserna beräknades kosta runt USD 250 000 och det ansåg man i en första omgång inte att fartyget var värt. Så småningom nåddes dock en lösning av saken utan att trafiken behövde äventyras och **Princess Marguerite** kunde fortsätta sina välfrekventerade sommarturer. Under 1980-talet har hon i olika omgångar byggts om och fräschats upp och även om det inte längre är någon hemlighet att hon en dag måste ersättas, har hon till varje säsong återkommit lika välputsad och prydlig som den senvinterdag i slutet av mars 1949 då hon lämnade Glasgow för resan över Atlanten.

Hon fick under 1987, i samband med en större satsning på linjen, sällskap av en något yngre och mindre känd färja, **Vancouver Island Princess**. Denna mer konventionella bilfärja var ursprungligen byggd för Canadian Pacific 1955 som **Princess of Vancouver** för inrikesrutter längs med den kanadensiska kusten och till skillnad från sina äldre rederisystrar dieseldriven. Hon hamnade på senare år i kanadensiska statens ägo och hade under den sista tiden trafikerat olika linjer med utgångspunkt från Victoria. Efter en omfattande ombyggnad och uppfräschning på cirka USD 1 000 000, gick hon in i trafiken mellan Seattle och Victoria den 9 maj. 107 spelautomater skulle bidra till att förbättra ekonomin på linjen. Samtidigt minskades passagerarantalet på **Princess Marguerite** från 1 800 till 1 400 per tur. Detta framför allt beroende på klagomål från passagerare som under stormiga turer funnit utrymmena inombords utrymmesmässigt inte riktigt motsvara moderna krav för ett så stort antal passagerare.

Stena Line har för avsikt att behålla **Princess Marguerite** i drift så länge som möjligt, eftersom hon anses ha ett självständigt PR-värde för linjen. **Vancouver Island Princess** kommer att ersättas av **Scandinavica** ex **Stena Scandinavica** ex **Prinsessan Birgitta** som Stena med hovets tillstånd avser att döpa om till **Crown Princess Victoria**. Genom namnbytet får man anknytning såväl till tidigare namn inom flottan som till namntraditionerna på den nya linjen. **Scandinavica** går för närvarande på en tremånaders charter till Sealink på Calais–Dover och beräknas kunna tas in på varv i september. Avsikten är vidare att etablera **Vancouver Island Princess** på en ny linje mellan Victoria och Vancouver. På det sättet kommer man i realiteten att återupprätta ruttens ursprungliga sträckning. Genom att lägga om tidtabellen på den befintliga linjen till två avgångar från Seattle på morgonen och en på kvällen, räknar Stena med att markant kunna höja antalet passagerare. Man kommer vidare att satsa på helårstrafik, sannolikt redan fr o m 1989-års säsong. Linjen övertas formellt den 1 oktober innevarande år och trafiken beräknas komma igång den 1 maj 1989. Med förvärvet avser Stena att på allvar etablera sig som turistresearrangör i Kanada. ■

En bukett Viken-byggen

av Karl-Erik Hammarskär

SKEPPSBYGGMÄSTAREN Janne Hagerman, Viken var – på den tiden det byggdes skutor – en välkänd och duktig båtbyggare, och vid varvet sjösattes såväl jakter och galeaser som större tremastskonare. Beställarna voro i regel skåneskeppare. Då fanns även några stora skutredare som A P Horndahl och Emil Johansson i Höganäs.

Horndahl blev redare för flera Vikenbyggen, bl a **Louis** 1910, som efter 23 år såldes till Djupekås. Ett annat av hans fartyg var 1915 byggda **Svithiod**, som slutade sin seglats i november 1942 vid Ratans lotsplats.

En annan stor-skute-redare var Emil Johansson som 1912 fick sig levererad **Fride**. Och som 1914 förvärvade samma år byggda **Vinga**, som efter 20 år såldes till Marstrand.

Emil Johansson var även någon tid redare för **Vega**, som vid leveransen 1909 fick Lerberget som hemort. **Vega** blev såld till Tjörn 1933, först hemort Bleket, men sedan Skärhamn, och hon var Skärhamns sista träskuta, när hon 1966 tuffade ut ur hemmahamnen.

*Vikenbyggda **Fride** passerar Saltskär i norra Bohuslän. Foto från K E Hammarskär.*

Det var en äventyrare från kungliga huvudstaden som köpt henne, med avsikt att ställa kurs mot Kap Verdeöarna, ty där nere hade den nu nyblivne fartygsägaren tänkt sätta igång med fabriks- och lantbruksverksamhet. Det var en önskedröm, och gamla **Vega** blev kvar i Sverige, dock liggande overksam och höll på att förfalla, och några år såg det mörkt ut för henne. Men efter "sju

*Tremastskonaren **Vega** som blev Skärhamns sista träskuta. Foto från Karl-Erik Hammarskär.*

sorger och lika många bedrövelser" synes det nu åter förhoppningsfullt.

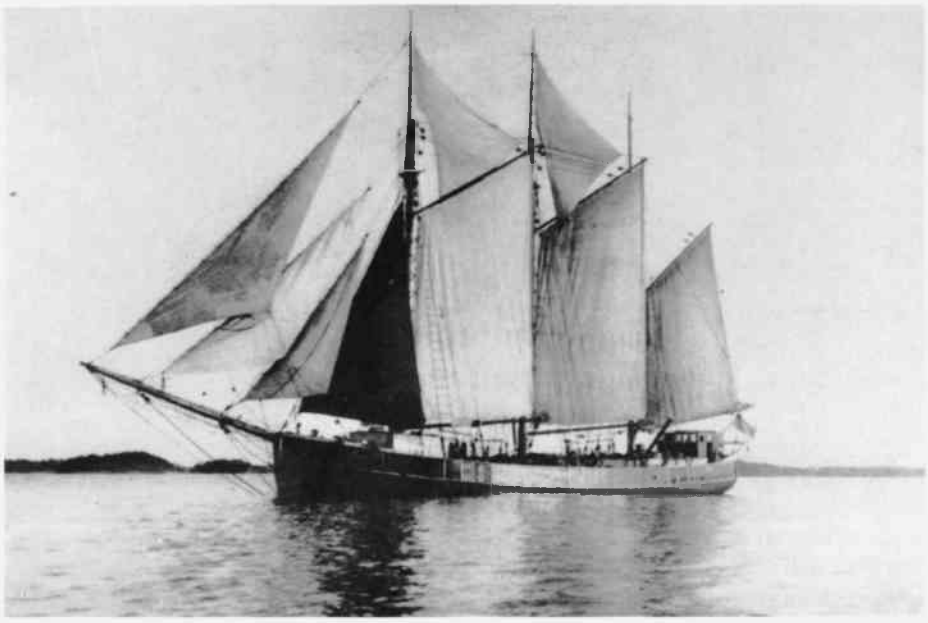
En verklig skutvän – kapten Egil Bergström, Norrköping – som tidigare "tagit hand om" sjötorpsbyggda **Linnea** och lyckats få henne förbyggd och åter i gott stånd, tog sig nu an gamla **Vega**, som ju farit illa rätt länge.

För övertagandet av **Vega** bildades Stiftelsen Människan och Havet, vars syfte är att bygga ett historiskt centrum på ostkusten, där det skall bli ett effektivt träskeppsvarv för förbyggande av skutor, och där ungdomar skall få undervisning i träskeppsteknik m m.

Med hemort Oskarshamn strandade **Albert** 1943 vid Flutteskär SO Ölskär. Hon var byggd 1919 och hade liksom **Vega** haft hemort i Lerberget.

Ett annat vikenbygge som kom att förlisa var **Elin**. Frågan är om inte hon var en av de största tremastskonarna som byggts vid varvet, om ej rent av den största, med sina 350 dw? Hon var byggd 1902 och blev våren 1933 inköpt till Råå av en av Råås stora skutredare, A R Råwall. Hon förliste på hösten samma år under en svår storm, vid Smöjen på Gotland.

En annan skutredare i Råå var Lars Petter Malmgren som inköpte **Georg** byggnadsåret 1907.



*Tremastskonaren **Persiwald** av Viken. Foto från Karl-Erik Hammarskär.*

Ett Viken-bygge som därtill hela sin tid hade Viken som hemort var **Persiwald**, som byggdes 1906 för ett p r med Lars Petter Pålsson som redare, och vilket fartyg strandade utanför Fårösund 1957.

Man kan således säga att **Vega** är aktuell idag, och man kan också "ta fram" ytterligare ett par Hagermans byggen med aktualitet. Det är 1899 byggda jakten **Amalia** på 60 dw, beställd av venskeppare, och det är 1903 byggda slätskonaren, sedermera galeasen **Äran** om 120 dw, som ävenledes seglat för Ven. Nämnas kan att när det gäller **Äran** var A P Horndahl med i partrederiet ifråga. Båda fartygen nu "lustseglare".

Ja, detta var några av de många skutor som kommit från Viken, och som säkerligen många av LP:s läsare känner igen. ■

Halmstads Najaden räddad?

av Gunnar Hedman

DEN okända lustjakten har dryftats mycket i de senaste numren av Länspumpen. Den var ju fotograferad i Halmstad och det för mig osökt in på något helt annat. Som bekant har ju debattens vågor på senare tid gått höga i Halmstad om man ska satsa på en välbehövlig upprustning av stadens egen fullriggare. Efter alla argument för och emot har läget nu ljusnat då Halmstads kommun beslutat anslå 1,4 miljoner till en första insats för att rädda **Najaden**. När jag läser om sådana här debatter kommer jag alltid att tänka på diskussionerna i Hjo år 1972 då det handlade om man skulle försöka bevara ångaren **Trafik**. Skaraborgs läns annonsblad hade gått ut på stan för att pejla stämningen bland befolkningen. Jag kommer aldrig att glömma svaret från stadens frisörmästare: "Båten ska väck. Den är ful och dessutom är den ju gammal." Låt oss hoppas att motargumenten varit lite mer seriösa i Halmstad.

Nyligen kom jag över ett vykort som jag inte vill undanhålla Länspumpen. Som synes var det stor folkfest den dag år 1946 då **Najaden** första gången

anlände till Halmstad efter att ha blivit donerad till staden. Bogserbåten på bilden är naturligtvis Halmstads egen **Ran**, som numera gör haven osäkra under namnet **Singel**. Låt oss hålla tummarna för **Najaden**. ■

Kvartsita – Skaftö

av Anders Olsson

Tanken att skaffa Skaftö (Lysekils kommun) ett skolsegelfartyg väcktes första gången inom den så kallade "Skaftö Sjöhistoriska Grupp". Denna informella studiegrupp om ca 15 personer bildades för sex år sedan i ett försök att samla in och tillvarata den kunskap, som eventuellt fanns bevarad från Skaftö/Gåsös storhetstid såsom ett betydande sjöfartscentra. Nämnas kan att gruppen har idogt arbetat under de här gångna åren och kommer så småningom att på olika sätt presentera sitt arbete.

Tidigt kom gruppen fram till att det även gällde att mera konkret försöka föra över den snabbt försvinnande traditionen och kunskapsmängden om öarnas tidigare sjöfart till kommande generationer. Snabbt fann man att det skedde lämpligast via ett skolsegelfartyg. Beslut togs om bildande av en särskild förening som fick det optimistiska namnet För Fulla Segel och som i dag har ca 2 000 medlemmar.

Efter upprättande av olika målformuleringar, studiebesök på andra liknande projekt såsom Kryssarklubbens kuttrar, **Hawila**, **Atene** och **Ingo** började så letandet efter ett lämpligt objekt. Och det blev till att leta. Efter otaliga telefonsamtal, brev och resor fick vi så napp i Grekland. Där fanns den tidigare i Grundsund hemmahörande kuttern **Keewaydin** och som var till salu.

Föreningen bildade en särskild stiftelse: Skaftö-kuttern, som fick i uppdrag att inköpa detta fartyg. Besiktning ordnades, godkännande från Sjöfartsverkets besiktningsman kom, köp skrevs och hemtransporten organiserades. Alldeles innan den skulle verkställas kom det dock fram så många oklara faktorer, bl a i ägandeförhållandet, att vi inte vågade fullfölja köpet. 40 000 kronor fattigare och mycket nedslagna var det bara till att börja om på nytt.

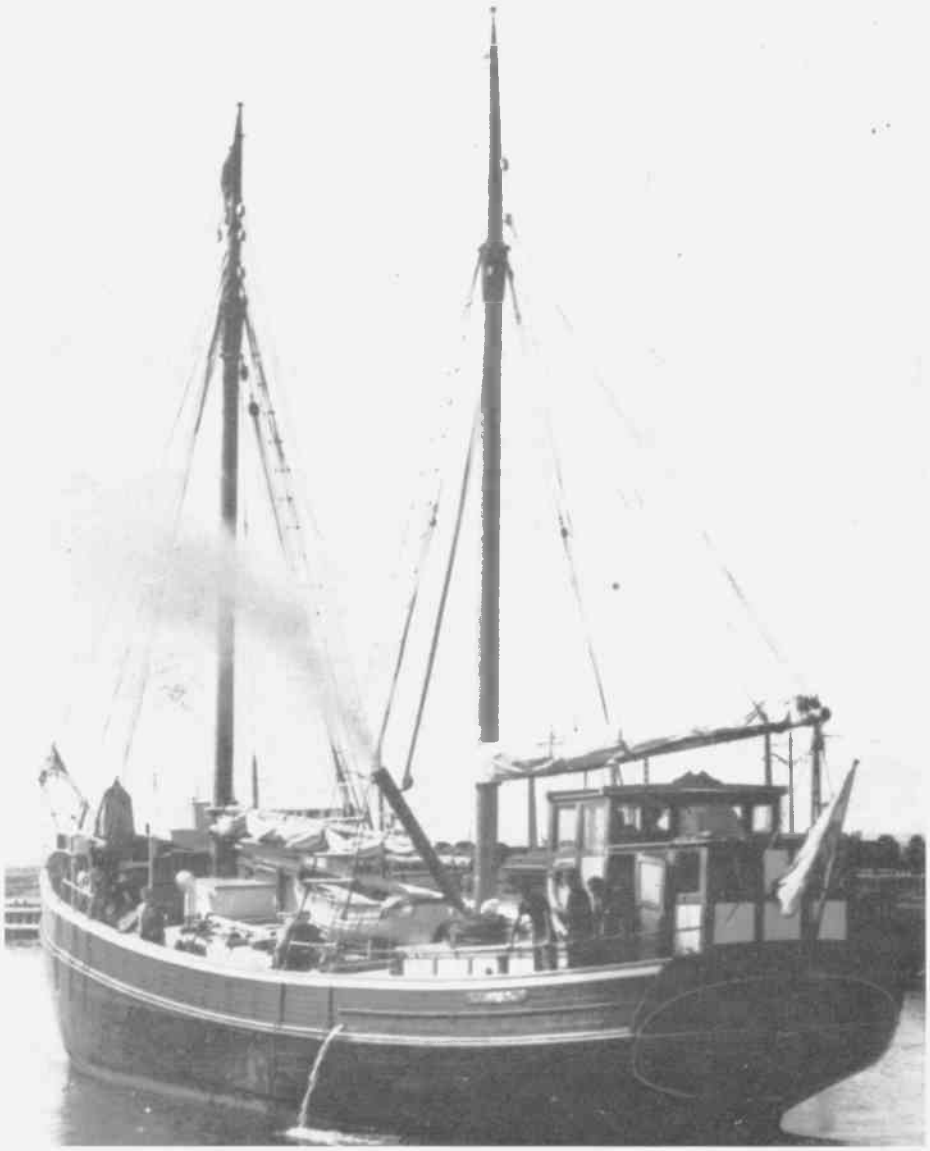
Flera av oss mindes **Kvartsita** av Höganäs och i en sista inventeringsdrive tog vi kontakt med redaren för detta fartyg. Hon fanns då i Norge och hette **Bono** av Farsund. Dagen efter trettondagen 1986, en kall vinterdag, kom vi tre stycken från föreningen ombord på vårt blivande skepp och tog henne i besiktande. Hon såg då minst av allt ut som ett vackert segelfartyg, men i vår fantasi såg vi vad hon kunde bli.

Köp skrevs på 350 000 Nkr. Bottenbesiktning och Sjöfartsverkets inspektion skedde veckan efter. Och två veckor senare kom **Bono** till Fiskebäckskil.

Som en parentes kan nämnas att i och med **Bonos** försäljning, var slutkapitlet skrivet i Farsunds en gång så betydande småsjöfart. Något som mycket uppmärksammades i samband med **Kvartsitas** besök i sin tidigare hemmahamn i somras.

Nu fanns det ett brukbart skrov och maskin i våra händer och nu var det bara till att jobba på. Under vårvintern '86 revs praktiskt taget allt ur henne så att hon blev ett tomt skal. Styrhytt, halva däcket, reling, 10 st räckstöttor, skarndäck, fem plankor utsidan, pallpost, ankarspel m m gick samma väg. Samtidigt pågick en intern diskussion om på vilket sätt restaureringsarbetet skulle genomföras.

Efter en noggrannt uppgjord plan började så den verkliga kraftansträngningen. Med hoptiggda och upplånade 1,3 Mkr. 0,5 Mkr i gratis materialleveranser och firmahjälp, ca 10 000 frivilliga arbetstimmar och med god stöttning av Sjöfartsverket i Göteborg, kunde hon efter endast tolv månaders arbete tas ut på sin första segeltur. Hon hade då också, efter en rådgivande medlemsomröstning, fått tillbaka sitt gamla namn **Kvartsita.**



***Kvartsita** på 1940-talet. Ett typiskt Råå-bygge av traditionell sort.*

Midsommaren 1987 invigdes hon vid en högtidlighet i Grundsunds hamn under assistans av hennes medsystrar **Atene**, **Hawila** och **Westkust**. Omedelbart därefter gick hon på en lite längre jungfruresa till Skåne. Där gjorde hon besök i sin tidigare hemmahamn Höganäs och byggnadsplatsen på Råå.

Den 19 juli startade den första ordinarie skolseglingen med juniorer och sedan var hon dagligen igång helt in i oktober med framförallt lägerskolor.

Efter välbehövlig vintervila och med kompletterande arbete om ca 2 000 arbetstimmar och 150 000 kr i pengar, gick hon så i fart igen i mitten av maj 1988. Och sedan har hon hela säsongen nyttjats till 100 procent med bland annat deltagande i Tall Ships Race med besök i Helsingfors och Mariehamn.

Kvartsita seglar bra, vänder fint genom vinden, är lätthanterlig och samtidigt mycket rymlig. Och hon har verkligen visat sig vara det fina, pedagogiska instrument, som vi sökte för kunskapsöverföring mellan generationerna. Inte minst var uppbyggnadstiden mycket lärorik för oss alla och hon svarar väl mot vår målsättning och målbeskrivning i föreningens stadgar:

1) allmänt väcka intresse för havet och allt vad det innebär för vår bygd

2) ge dagens ungdom en möjlighet till meningsfull sysselsättning och gemensam samvaro ombord på ett fartyg och i dess miljö skapa förståelse för gruppens betydelse i samhället och respekt för människan såsom individ

3) skapa möjlighet för den yngre generationen att ta del av de äldres förvärvade lärdomar och kunskaper och genom samvaron överbrygga generationsklyftorna

4) låta alla, även de med olika handikapp, få möjlighet att känna ett större segelfartygs egenskaper och rörelser och därigenom få en ny livsupplevelse och ett nytt sätt att se på livet.

FÖR FULLA SEGEL SKAFTÖ

■■■ **Kvartsita** byggdes 1945 i Råå vid AB Holms Skeppsvarv av ek och furu till Bureau Veritas klass. Hennes första motor var en 118 hk Skandia semidiesel med två cylindrar.

Beställare och första ägare var Höganäs-Billesholm AB. Hemorten sattes till Höganäs. (Originalnamnbräderna finns uppsatta i förkant av salongskappen. Gåva av bröderna Pedersen i Norge).

***Bono** var Farsunds sista kustfartyg när hon köptes tillbaka till Sverige.*

I februari 1953 såldes **Kvartsita** för 82 500 sv kr till Olav Pedersen, Vere, Norge. Omdöpt till **Bono** med hemort Farsund. I juli 1984 såld till Olav Finden i Farsund och i januari 1986 så till Stiftelsen Skaftö-Kuttern. Omdöpt till **Kvartsita**, hemort Skaftö.

Vid leveransen 1945 var hon galeasriggad med 180 m² segelyta. Under Norgetiden helt avriggad och endast försedd med mastkran och Nor-winsch samt ny stor styrhytt och byssa. Numera är hon försedd med skonarrigg typ tidigt 1900-tal om 380 m² segelyta. Masthöjden för stormasten är 25 m ö h. Nuvarande maskin är en GM Detroit V8 diesel om 242 hk.

Kvartsita har passagerarcertifikat för 58 personer i stor kustfart och 63 i inre fart. Ombord finns 36 st fasta kojer och 6 st hängkojer. Bland utrustningen märks bl a VHF, mobiltelefon, PR-radio, radar, API-navigator, Silva logg och lod samt Vindex.

Kvartsita ex Bono ex Kvartsita

Tidigare svenskt reg.nr och signal: 8721 SEYW.

Norskt reg.nr och signal: 13523 LEPP.

Nuvarande svenska signalbokstäver: SLOY.

Dimensioner enligt första mätbrevet av den 28 augusti 1945: Längd 21,9 m; bredd 6,91 m; djup i rummet 2,5 m. Brutto 98,65 reg ton; netto 68,11 reg ton. Dödvikt 145 ton. Djupgående på last 3,1 m. Nuvarande djupgående 2,7 m (är försedd med en 30 cm stålköl).

***Kvartsita** som hon tar sig ut idag. Samtliga foto från Föreningen För Fulla Segel.*

*Gamla trålaren **Midway** från 1949 hänger med ännu.*

Hamnrundtur sommaren 1988

Text och foto: Krister Bång

I OKTOBER förra året fick Grundsund ett tillskott i fiskeflottan, GG 300 **Midway** av Donsö. Här syns hon nymålad och grann i hemmahamnen den 7 juli i år, under sitt nya distriktsnummer LL 197.

Midway är ett hälleviksstrandsbygge från 1949. Hon tillhörde först grannsamhället Mollösund under namnet **Zenith**. I september 1960 flyttade hon till Glommen som **Tunafjord** innan det åren 1978 till 1983 blev Bua, först under namnet **Almö**, vilket dock snabbt ändrades till **Clinton**. Därefter noteras en tvåårig visit i Oxelösund innan hon i februari 1985 kom till Donsö som **Midway**. Sedan oktober 1987 ägs detta vackra fartyg av Bengt Lundve och Peter Sörensson i Grundsund.

*Elvaåringen **Cimbris** byggdes som **Fenix**.*

■■■ Känns detta fartyg igen? **Cimbris** av Ystad i aktern och **Mokstein** i fören. Jo, det rör sig om ett gammalt göteborgsfartyg, **Fenix**.

Gammalt och gammalt förresten. Hon byggdes 1977 i norska Kristiansund för Kihlberg-gruppen i Göteborg. Namnet **Fenix** fick hon sannolikt genom att

Lennart Kihlberg tagit över västerviks-baserade Rederi AB Eystrasalt. I detta bolag hade namnet **Fenix** tradition. I februari 1982 fick hon med oförändrat namn hemort i Heerenveen, Holland.

Det var i juni i år Simon Mökster i Stavanger inhandlade fartyget och gav henne namnet **Mokstein**. Prydligt målades namnet på fartyget och skorstensmärket ändrades. Det var ungefär så långt man hade hunnit när det skånska rederiet tog över. Den 30 juni lämnade hon Stavanger och kom den 1 juli till Ystad.

■■■ **Tonsund** ligger här i Stege på Möen i Danmark. Hon ägs av svenskar men seglar under Costa Rica-flagg. Hemorten är Limon. Trots sin ålder, **Tonsund** byggdes redan 1949, är hon i fint skick.

Fartyget var fram till i mars 1960 hemmahörande i holländska Delfzijl som **Toni**. Hon var en av de allra första av en hel svärm holländare som i början av 60-talet köptes till Sverige. Omnamnad till **Tonsund** fick hon hemort i Skärhamn. Sedan blev det i februari 1971 hemort i Bromösund följt av Donsö från mars 1978. I maj 1985 lades fartyget upp i Göteborg. Hon var i dåligt skick då hon för endast 80 000 kr såldes till ett bolag i San Lorenzo, Honduras. Sedan maj i år bär flaggan alltså Costa Ricas emblem.

■■■ I Köpenhamn ligger husbåten **Lai-Lai**. Henne minns jag från mina besök på Donsö i början av 60-talet. Då hette hon **Laila I**, 1964 såldes hon till Finland och fick se sitt namn förkortat till **Laila**. På för mig okända vägar har hon alltså hamnat i Köpenhamn.

Att det är ett Sjötorpsbygge går inte att ta miste på. Byggåret är 1937 och innan donsötiden var hon **Tidan** för Thunbolaget och **Wisma** av Fiskebäck.

■■■ Lilla **Victoria** gick i våras på grund i Kieler Förde. Den grekiske skepparen hade som enda merit att han var medlem i en segelbåtsklubb. Efter losstagning har nu fartyget kommit i trafik mellan Cypern och Beirut. Vilken last man har vågar jag inte ha någon uppfattning om.

Victoria är identisk med Svenska Lloyds **Fragaria** från 1952. Senare har hon även hetat **Nagaria** och **Ewaria** under svensk flagg innan hon för någon tid sedan såldes till Honduras och fick namnet **Victoria**. ■

*"Järnaren" **Tonsund** låg i Danmark.*

*Sjötorpsbygget **Tidan** är husbåt i Köpenhamn.*

***Victoria** förde Lloyds flagga för många år sedan.*

*Grekiska kryssningsfartyget **Ellinis** upplagd i Piraeusområdet.*

Funderingar kring ett foto

av Krister Bång

IBLAND kan det hända, när man ser ett foto, att man blir alldeles förtjust. Det finns något i bilden som tilltalar en.

Ett sådant är detta foto av den grekiska kryssaren **Ellinis**. Hon har ingen svensk anknytning men tilltalar ändå fantasin.

Här ligger hon upplagd i Piraeus-området. Hon är sliten och ganska nära gränsen till ovårdad. Troligen har hon gjort sin sista kommersiella resa och väntar nu på att skrotpriserna skall stiga.

Bakom **Ellinis** ligger två olyckssystrar. Här förefaller förfallet ha kommit längre. Alla tillhör de Chandris välkända kryssningsrederi i Piraeus.

Ellinis är en gammal kämpe. Hon sjösattes redan den 18 juli 1932 hos Bethlehem Ship Buildning Corp i Quincy, USA. Beställare var Matson Nav Co i San Francisco som gav henne namnet **Lurline**. I december 1932 var hon klar för leverans.

Denna turbinångare gjorde över 22 knop. Hon mätte 18 021 grt. Vid leveransen hade hon utrymme för 550 förstaklasspassagerare och 250 i andraklass. Besättningen utgjordes av 360 personer.

Den 27 januari 1933 gick **Lurline** ut på sin jungfruresa, en jordenrunt-kryssning. Därefter sattes hon in på Matson Lines linje San Francisco–Honolulu.

1942 blev fartyget inkallat av War Shipping Administration som trupptransportfartyg.

Efter kriget blev hon 1946 upptagen till varv för ombyggnad och återställande. Denna gjordes grundligt och inte förrän den 15 april 1948 återinsattes hon på sin linje till Honolulu.

I september 1963 såldes ångaren till Dimitri Chandris i Piraeus. Hon registrerades på Marfuenza Cia Mar SA. Hon döptes i samband härmed om till **Ellinis**.

Ångaren togs nu till Smith's Dock Co i North Shields för ny ombyggnad. I december 1963 var hon klar och då kunde 1 668 passagerare åka med henne i en klass. Den 30 december avseglade hon på sin första resa Piraeus–Sydney. Hon gick sedan i jordenrunttrafik Rotterdam–Sydney–Rotterdam.

Även vackra damer blir gamla – den 14 oktober 1980 kom hon hem till Piraeus och lades upp för gott. I november 1986 meddelades att **Ellinis** sålts till skrot för USD 1 300 000. Den 3 december 1986 drogs hon iväg av bogseraren **Seefalke** och den 15 april 1987 var man framme i Kaohsiung där skrotningen verkställdes.

Källa:
Great Passenger Ships of the world, volume 3: Arnold Kludas.

National – Hunnebostrand

av Christian Eklund

SKONAREN som sedermera kom att bli **National** av Hunnebostrand byggdes år 1899 på Gamla Lödöse av skeppsbyggmästaren K. Olsson.

Hennes namn blev **Chariter** och hon byggdes för 7/8 till Carl Johansson, Hamburgsund och 1/8 till handlaren Julius Albrechtsson, Göteborg. Till huvudredare och befälhavare utsågs Carl Johansson. Hemorten blev därför Hamburgsund.

Den 27 oktober 1900: byte av befälhavare till Sven Martin Börjesson, Köpstadsö i Styrsö församling.

Den 4 april 1901: byte av befälhavare till Wiktor Franklin Johansson, boende i Grebbestad.

Lysekil den 19 mars 1904: äganderätten övergick från Carl Johansson, Hamburgsund och Julius Albrechtsson, Göteborg till handlaren Klas Erlandsson, Göteborg och skepparen Sem Erlandsson, Gravarne (Kungshamn) med hälften vardera. Sem blev både huvudredare och befälhavare. Fartygets hemort blev Gravarne.

Den 6 mars 1906: Klas Erlandsson övertog befälet.

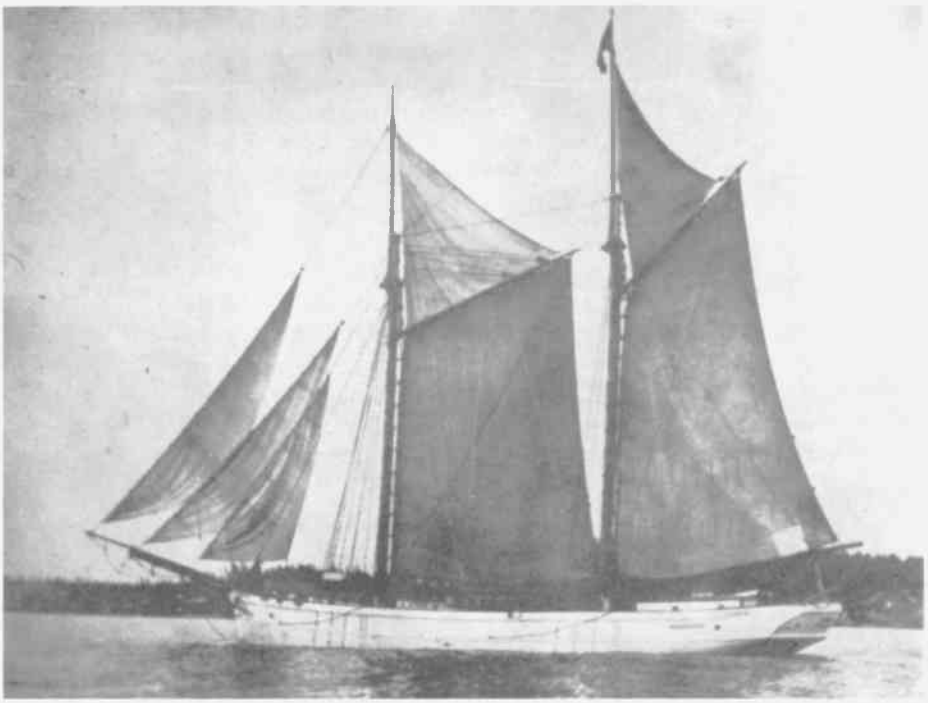
Den 1 april 1908: **Chariter** fick Hamburgsund som hemmahamn igen. Johan Berntsson blev huvudredare med 1/3, Carl Olausson befälhavare med 1/3 och Robert Olausson 1/3.

Den 10 februari 1913: Robert Olausson sålde sin 1/3 till Carl Olausson för 4 000 kronor. Carl ägde nu 2/3 och var nu både huvudredare och befälhavare.

Köpebrev *den 22 december 1915:* Carl Olaussons 2/3 och Johan Berntssons 1/3 i **Chariter** av Hamburgsund såldes till Pontus Andreasson, Antin Andreasson och Johannes Andreasson på Styrsö i Göteborgs skärgård med 1/3 vardera.

Köpebrev *den 13 januari 1917:* Styrsöborna sålde **Chariter** för 25 000 kronor till ett partrederi i Ystad med följande sammansättning:

Johan Magnus Andersson *Skeppsredare*	4/36
Per Nilsson *Kassör*	4/36
Wilhelm Olin *Tulluppsyningsman*	2/36
Oscar Larsson *Bagarmästare*	4/36
Svante Svensson *Handlare*	1/36



*En tidig bild av **Chariter**. Foto genom Gustav Westberg.*

***National** i dansk hamn på 1930-talet. Foto från Hunnebostrands bildarkiv.*

National *av Hunnebostrand under segel i slutet av 1930-talet. Foto från Hunnebostrands bildarkiv.*

Wilhelm Andersson ombord på ***National*** *i Hunnebostrand 1939. Foto från Hunnebostrands bildarkiv.*

Per Oscar Anderberg
Tullvaktmästare 1/36
Alfred Pettersson
Handlare 4/36
Hans Sederlund
Konduktör 1/36
Johan Petter Larsson
Målarmästare 1/36
Adolf Pettersson
Slaktmästare 3/36
Hilding Pettersson
Slaktmästare 3/36
Gustaf Klarin
Handlare 2/36
Ivar Lundqvist
Bankdirektör 1/36
Johan Pettersson
Smedmästare 3/36

Alla ovanstående bosatta i Ystad.

Emil Sigfrid Åberg
Skeppare 1/36

Nils Magnus Bengtsson
Skeppare 1/36

Bosatta i Skillinge.

SUMMA 36/36

Emil Sigfrid Åberg blev befälhavare.

Den 19 januari 1921: Sture Olin köper 2/36 av Wilhelm Olin.

Den 14 mars 1921: Partrederiet i Ystad sålde **Chariter** för 15 000 kronor till ett partrederi i Skillinge med följande sättning:

Alfred Persson 20/34
Anders Olsson 2/34
Henrik Olsson 3/34
Mauritz Andersson 3/34
Andreas Risberg 1/34
Henrik Månsson 1/34
Ernst V. Persson 1/34
Alfred Andersson 1/34
Johan Westfjord 1/34
Per Persson 1/34

SUMMA 34/34

Huvudredare och befälhavare blev Alfred Persson.

Den 25 februari 1922: Ernst Persson sålde 1/34 till Alfred Persson för 300 kronor. Alfred ägde nu 21/34.

Juli 1926: En begagnad 38 hk. Avance insattes vid Lyckans slip i Fiskebäckskil. Fartyget ommättes till brutto 87,91 och netto 65,11 reg ton.

Den 5 april 1929 kom **Chariter** åter till Hamburgsund, till Gustav och Wilhelm Hansson för 6 000 kronor med hälften var. Huvudredare och befälhavare blev Wilhelm Hansson.

Den 11 juli 1929: Namnet ändrades till **National**.

Den 3 mars 1931: Gustav Hansson blev befälhavare.

Den 3 februari 1933: Gustav köpte Wilhelms halva för 6 300 kronor. Gustav var nu ensamägare, huvudredare och befälhavare.

Den 9 mars 1934: Gustav Hansson överlät 1/10 till Anna Emelia Hansson i Hamburgsund.

Den 24 februari 1935: Gustav och Anna Emelia Hansson sålde **National** för 13 000 kronor till Helge Johansson och Wilhelm Karlström-Karlsson i Hunnebostrand med en halva var. Till huvudredare utsågs Wilhelm Karlström-Karlsson och till befälhavare Helge Johansson. Hemorten blev Hunnebostrand.

Den 3 februari 1938: Wilhelm sålde sin halva till Erik Hansson för 6 750 kronor. Erik blev då huvudredare. Hemorten förblev Hunnebostrand.

1939: Med last av blocksten Hunnebostrand – Höganäs. Hon läckte så man fick pumpa lite.

Vid avlösningen tyckte de att fartyget var lite framtungt. Inget vatten att pumpa. Då gick en man fram i skansen för att pejla vattennivån. Det var vatten till elfte strecken = nästan helt uppe under durkarna. Pumpen fick inget vatten för det hade tätnat på vägen dit akter. Så de fick börja ösa med hinkar framme i skansen. Då beslöt man att gå in till Halmstad. Väl inne i Halmstad länspumpade brandkåren ut 30 ton vatten.

Den 20 januari 1941 anmäldes att motorn helrenoverats och utvecklade då 60 hk.

Den 22 oktober 1943: Arne Andersson i Göteborg köpte **National** för 8 275 kronor.

Den 30 oktober 1943: Arne sålde henne efter en renovering på 2 940 kronor till Osborne Bartley för 12 000 kronor. Hemorten var nu Göteborg. Namnet ändrades till **Lekna**. Skepparen Gustav Bartley utsågs till befälhavare.

Den 17 juni 1944: Osborne Bartley sålde **Lekna** till en K. S. Sjödin i Kungälv för 16 000 kronor. Hemorten ändrades till Kungälv och Gunnar Waldemar Karlsson från Göteborg blev befälhavare.

Den 12 december 1944 kl 02.15: **Lekna** drev på land i närheten av Berguddens fyr.

Den 6 augusti 1945: Fyrmästaren vid Berguddens fyr meddelade att **Lekna** låg sönderbruten och uppkastad på land. Någon fara för sjöfarten förelåg ej.

SJÖFÖRKLARINGEN

1. Sjöolyckans art.

Tiden: 1944 den 12 december kl 02.15.

Orten: 3/4 nautisk mil NNO Berguddens fyr.

Vind och väderlek: Nordlig hård vind med tilltagande grov sjö. Medelgod sikt.

Vidare upplysningar: Den 11 december kl 11.20 avgick motorseglaren **Lekna** i barlast från Holmsund destinerad till Gumboda. Enär fartyget på grund av ogynnsamma vindförhållanden och en krånglande motor icke kunde hinna fram till Gumboda före mörkrets inbrott, och då denna hamn ej hade någon fyrbelysning beslöt befälhavaren, att ankra upp fartyget vid Berguddens ankarplats på NV-sidan av Holmön. Kl 16.45 fälldes därför babords ankare på tio famnars vatten å denna för västliga och nordliga vindar oskyddade redd, varefter tjugosex fmn. stacks på kättingen. Vädret var vid tillfället vackert med laber sydlig (?) vind. Omkring kl 23.00 började vinden draga sig över ost (vänstervridande) till nordlig och ökade samtidigt i styrka. Bästemannen, som tjänstgjorde som s k ankarvakt, meddelade vid etttiden på natten befälhavaren att vinden "kantrat" och nu blåste halv storm. De båda männen diskuterade därefter möjligheterna för att avgå från platsen, men då de voro övertygade om att motorn skulle taga minst en timme att sätta igång, fick planen förfalla. Kl 01.30 gav befälhavaren sin bästeman order om att klargöra styrbordsankaret, som låg surrat på svinryggen och att dessutom purra ut kockjungmannen. En stund senare, under det bästemannen höll på att lossa surrningen på styrbordsankaret, sprang babords kätting, varefter fartyget började driva ned mot det närbelägna Holmölandet. Omkring fem minuter efter det kättingen sprungit, lyckades man sticka styrbordsankaret i botten (?) men fastnade femton famnar schackeln i klyset, varpå även denna kätting sprang av. Fartyget drev nu redlöst ned mot strandstenarna, där det sprang läck och vattenfylldes. Besättningen, två man och en pojke, sjösatte livbåten och höllo sig i lä av vraket till dess att en brottsjö kastade båten mot bränningarna och krossade densamma. De lyckades slutligen krypande och simmande taga sig iland, där de erhöllo hjälp.

2. Orsaken till olyckan, i den mån den kan med ledning av sjöförklaringens innehåll bedömas:

Oförsiktighet och försumlighet från befälhavarens sida. Denne gick till ankars på en för nordliga och västliga vindar mycket oskyddad och utsatt redd, vilken dessutom till följd av stort vattendjup är olämplig för mindre motorseglare med som regel små besättningar.

När sedan vinden under nattens lopp "kantrade" på nordlig med hårda hagelbyar och ökande sjöhävning, blev fartyget, trots det att befälhavaren måste hava insett den fara som hotade, kvarliggande utan att man så mycket som stack kätting på det ankare som allaredan var ute. Det andra bogankaret blev icke ens klargjort förrän situationen var ohållbar, och var det då för sent att söka stoppa den drivande skutan, även om styrbordskättingen hållit. Fartyget låg nämligen till ankars endast någon kabellängd från Holmölandet och torde hava grundstött innan styrbordsankaret tagit botten.

3. Särskilda anmärkningar:

Såväl befälhavaren som bästemannen uppgiva vid sjöförhöret att endast trettio famnar kätting till babordsankaret varit av en viss dimension, 20 à 21 mm. Resten av kättingen voro betydligt smäckrare, *troligen* 17 à 18 mm, och följaktligen icke så stark som de två första schackellängderna. Befälhavaren vill även således göra gällande, att fartygets ankarkättingar besiktigats sommaren 1944 av en namngiven fartygsinspektör och att då "kättingarna ansetts sjövärdiga".

Enligt en av förste fartygsinspektören i Stockholms distrikt överlämnad rapport till Kommerskollegiets Fartygsinspektionsbyrå, synes så icke hava varit fallet.

Vad slutligen styrbordsankaret beträffar har detta av slit att döma icke varit använt på flera månader.

Ex officio: Bo Bergström

Lekna ex National ex Chariter

Reg.nr: 3494
Signal: JKRN/SJLO
Längd: 24,30 m
Bredd: 6,52 m
Djup: 2,31 m
Brutto: Före 1926 85,19 reg ton.
Efter 1926 87,19 reg ton.
Netto: Före 1926 73,36 reg ton.
Efter 1926 65,11 reg ton.
Maskin: 1926 38 hk Avance begagnad. 1941 omräknad till 60 hk efter renovering.

Frågor – Svar – Kompletteringar

Ett unikt foto från Lars Pettersson visar den första bilfärjan i Alnösundet.

*Efterträdaren fick namnet **Färja II**. Vykort från Bertil Söderberg.*

Siken och Lundby-bogserarna

I nr 1988:2 visar Terje Fredh ett foto av bogserbåten **Siken** på slip i Uddevalla 1895 och undrar vad det kan vara för någon.

Tyvärr vet jag inte mycket, men i tillverkningslistan från Lindholmens Mekaniska Verkstad ingår som nr 242 en bogserare **Arthur**, byggd 1874 för Göteborgs Bogserings AB, med namnet **Siken** antecknat inom parantes. Kanske såldes den och bytte namn till **Siken** redan vid leveransen? Ägare m m känner jag inte till något om.

Bertil Söderbergs förnämliga krönika över Lundby-båtarna hade nu bl a kommit fram till **Ernst**, byggd för Göteborgs Bogserings AB 1896, och fick sedan namnet **Oxelösund**.

Jag har här några notiser ur den förnämliga tidskriften Sveriges Sjöfartstidning, som utgavs åren 1894–1902 och har mycket av intresse (borde ges ut i faksimil!). Den 7 december 1896 omtalas försäljningen av **Ernst** till Percy Tamm i Oxelösund. Den 12 januari 1899 uppges sedan att bogseraren **Oxelösund** sålts till grosshandlare Skodtvett i Fredrikstad, Norge.

Detta löser kanske frågan, men kanske ändå inte. Den 6 augusti 1901 uppger nämligen sedan samma förnämliga källa att bogserångaren **Oxelösund** sålts av P Tamm till Müller & Co i Rotterdam. Blev inte försäljningen till Fredrikstad av, eller är det en annan **Oxelösund** (vilken visar i så fall fotot? – den ser liten ut för att vara från Lundby)?

Arne Sundström

Färjorna i Alnösundet

I Länspumpen 1986:3 berättade Lars Pettersson om den första bilfärjan i Alnösundet, **Färja II**. Föregångaren var en liten ångfarja vid namn **Färjan**. Nu har vi fått ett foto på denna lilla färja där namnet syns tydligt och hon endast heter **Färja**. Denna bild lär vara unik och den enda kända där man kan läsa namnet. Tidigare har man tydligen trott att namnet var **Färjan**. (Se LP 1983:2 s 10).

I sammanhanget visar vi ett vykort på **Färja II** som troligen är taget vid färjans ankomst till hemmahamnen år 1923. Av foto att döma har hon gjort en längre resa. Man kan se mängder av ved på däcket under styrhytten. Besättningen poserar på det nedisade fördäcket och namnvimpeln vajar på förliga masten. I alla fall är det inte fråga om någon reguljär tur över Alnösundet. Vad säger kännarna i Sundsvall?

Redaktionen

Auktion

Lördagen den 15 oktober kl 11.00 blir det auktion i Nakterhuset i Göteborg.

1. Verktyg för modellbåtsbygge.
2. Nautisk litteratur: böcker och tidskrifter.
3. Foton och vykort m m.

Välkomna!

Seglaren vid Islandsberg och andra oklara

*Skonaren **Essie** av Hovenäset år 1935. Foto från Martin Wilhelmson.*

Som svar på Eric Damberts antagande i LP 1988:2 att det kan vara **Essie** som har blivit förevigad utanför Islandsberg kan jag med säkerhet påstå att det *inte* är **Essie**.

Vilken annan Sjötorpare det är törs jag inte ens gissa. Ty likheten var ju ganska stor på dessa Sjötorpare som byggdes i början av 1900-talet (då kom namnbrädan med pilen såsom skutan under Islandsberg har).

Jag seglade med **Essie** åren 1936–37–38, under den tid då hon hörde hemma på Hovenäset och ägdes av min kusin Eskild Johansson. Dessutom var jag på vintrarna med min far och gjorde en del träarbeten där ombord, så därför känner jag **Essie** mycket väl. Och nu till skillnaderna mellan dessa två skutor:

Essie hade inget halvdäck och därför ingen bastanjering akterut. Skutan på bilden har halklyset för om halvdäck, på **Essie** mittför akterkant av kajutkappen, eller rakt under där däverten slutar. För om halklyset satt namnbrädan. Denna var ej lik de med pilen, utan den hade lutande bokstäver med en stjärna i var ände.

Då kanske någon säger att en namnbräda kan ju bytas ut: Men hör och häpna: På baksidan var inristat initialerna av den man som hade skurit brädorna, dessa har jag dock glömt, men årtalet 1896 minns jag. Det år då hon byggdes. På min tid därombord stod byssan för om fockmasten, men dessförinnan hade den stått akter om stormasten.

Vad **Essie** beträffar har jag mycket, mycket mer att berätta men det får vara till en annan gång.

På samma sida i LP 1987:4 är en 4 m bark avbildad. Denna tror jag, dock ej med samma säkerhet som förut, att det är f d Transatlantics **Gullmarn** liggande för ankars i Köpenhamns Sydhamn.

Skutan på sid 35 i samma tidning vill jag känna igen som **Ingeborg-Kristine** från Hallsbäck. Det som låter mig tro att detta norskbygge är **Ingeborg-Kristine** är ekan med den blankskrapade gången och byssan akter om mesanmasten.

Har jag rätt eller fel i mina gissningar?

Vänliga hälsningar
till alla "Länspumpare"
Martin Wilhelmson

Till salu

Thordénrederierna. En krönika. Uddevalla 1957. Rikt illustrerad i färg och s/v. 78 sid.
Pris: 150 kr.

Boken om Röda Bolaget, Neptun och Malmö Bogser AB. Rikt illustrerad med data på bätarna. 48 sid. Göteborg 1960.
Pris: 125 kr.

Segelsjöfartens historia, Erik Hornborg. Helsingfors 1923. Illustrerad. 456 sid.
Pris: 350 kr.

Bertil Söderberg
Tel 031-45 91 98.

Constance

*Från Terje Fredh har vi fått en bild på ångaren **Constance** av Panama. Kan någon berätta om detta fartyg?*

De okändas bildkavalkad

Sjöfartsmuséet i Göteborg har sänt in denna bild av en sjunken tremastskonare (?) Fotot är från omkring 1910. Kan någon berätta om händelsen och/eller vilket fartyg det rör sig om?

Vem kan identifiera detta vrak som fotograferades av Robin Holmstedt någon gång på 1960-talet nordost om Bohus-Björkö i Björköfjorden?

Varvsbolag i Landskrona

I Länspumpen 1988:2 sid 10 har Örjan Kronvall en komplettering av uppgiften beträffande 5198 **Daga** ex **Dagny**.

Här följer ytterligare några kompletteringar.

I Finsk Skeppslista av årgång 1923 finns följande uppgifter om **Dagny**:

Byggår:	1911
Byggplats:	Sverige, Hven (då **Daga** har hört hemma i Bäckviken på Hven har finnarna här gjort ett misstag).
Tonnage:	84,36/62,14 rt.
Dim.:	24,43×7,08×2,66 m.
Material:	Trä.
Hemort:	Mariehamn.
Redare:	Henrik Hj. Öberg (Brändö, Lappoby, Åland).

Holger Magnusson

Kompletteringar till registersidorna

10668 fick inte namnet **Uffe** som finsk, utan **Hiekka**, vilket hon ännu har. **Uffe** hette tidigare **Pera 6** ex **Uffe** etc, och hade ingen anknytning till Sverige.

10680 **Tor** såldes till Finland 29 juni 1984, och återvände till Sverige 1987.

Bengt Sjöström

■■■ 10620 **Svalan** och 10699 **Tärnan** sänktes av en bomb 30 januari 1986 då fartygen låg sida vid sida i Messina.

Walter Nilsson

■■■ 10604 **Silva** hette **Noger** en kort tid 1978 men återfick sedan sitt ursprungsnamn **Silva** – jfr Båtologen 1978, sid 39 och 140.

10626 **Shell S-1/Gitsi** fick namnet **Texaco** vid försäljningen till Norge, men ändrades 1981 till **Herøybunkers**.

10646 **Elsa-Maria** etc var från början dansk med namnet **Ellen Flyvholm**. 1962 fick hon namnet **Elsa-Maria** vid försäljning till Finland.

10664 **Bravik** blev **Bravik av Styrsö** i slutet av år 1980 (åtminstone i papperen) och i slutet av 1983 blev hon **Westanvåg** – jfr Båtologen 1981 sid 44 resp 1984 sid 13.

10689 **Esso Marin 23** fick namnet **Esso Grip** vid försäljningen till Norge.

Olle Renck

Registersidorna 10701–10800

10757 ***Gullmaren.***

10701	F	TV 03 ex RANGOON	1966	Rosslau/Elbe	171	76	x 1966	1972	Tullverket		
10702	MS	Sunluck ex RUDOLF	1966	Greåker	3405	1495	x 1966	11.76	S Cy		
10703	F	SOLVIK ex SOLVIK AV GLOMMEN, SOLVIK	1950	Karlshamn	17	4	x 1966				
10704	MT	VINLANDIA	1966	Kyrksaeteröra	1211	552	x 1966	10.85	S Ss		
10705	MS	Ems Ore ex Nimba, NUOLJA	1966	Göteborg	44001	23027	x 1966	1974	S Li. Upphuggen Turkiet 1986		
10706	L	NIKA ex MINA	1909	Motala	32	26	x 1966	10.84	Inteckningarna dödade		
10707	MS	United Trader ex STAVKLINT, Theseus	1955	Bremen-Hemelingen	337	124	x 1966	5.74	S Sg. Grundstött 741216 Lüderitz Bay. Vrak		
10708	MS	Marwa ex Wahib I, BETA, MARIANN, Edith Jørg	1961	Bergum	499	320	x 1966	11.77	S Le		
10709	MS	Giovanna S ex Nemesis, FIDELIO, CITADEL	1966	Landskrona	18781	12610	x 1966	3.81	S Gr		
10710	MS	Lin Hai ex Atenalia, ALEPPO	1966	Bremen-Vegesack	11944	5977	x 1966	8.73	S Gr		
10711	MS	SNÄCKESKÄR ex Snip I	1957	Wesel	60	44	x 1966				
10712	F	RENLAND	1966	Marstrand	152	55	x 1966				
10713	F	LIPTON I ex GLITTSJÖ	1966	Flekkefjord	99	37	x 1966				
10714	F	Alibak Egede ex Vilhelm Egede, Pia-Lill, VINGAFORS	1966	Hälsö	138	53	x 1966	6.69	S Da		
10715	F	Jette Pedersen ex GINNETON, GANTHI IV	1966	Rosslau/Elbe	171	76	x 1966	11.85	S Da		
10716	F	Birgit ex Sussi, TÄRNFORS, INGA	1966	Ekenäs	15	6	x 1966	5.73	S Da		
10717	MS	Fast Carrier ex Al-Karim, Cedre, Alpha Conveyor, BELLMAN, AIDA	1966	Stockholm	2274	1274	x 1966	10.75	S Le		
10718	F	Michael-Martin ex Silverfjord, Jytte Engholm, SILVERFJORD	1966	Rosslau/Elbe	171	76	x 1966	11.70	S Da		
10719	MS	Panama Star ex Hellenic Seaman, KILLARA	1966	Göteborg	10714	5867	x 1966	4.75	S Gr. Anl Kaohsiung 861230 för upphuggning		
10720	F	MONSUN II	1966	Rosslau/Elbe	171	77	x 1966				
10721	MS	KAVALJEREN ex PLIGGEN	1954	Åmål	22	15	x 1966				
10722	MS	LABRADOR ex DELFIN IX	1965	Huddinge	32	21	x 1966				
10723	MT	SYDSKÄR ex RAN AV STOCKHOLM, RAN, VATTENGROGG	1954	Åmål	107	68	x 1966				
10724	MS	Alianza ex NIKKALA	1966	Göteborg	44005	23031	x 1966	12.78	S Ar		
10725	B	ATHOS ex AGÖ, FREJ	1960	Gävle	203	0	x 1966				
10726	B	RUNDVIK ex ODEN	1927	Gävle	60	18	x 1966				
10727	B	TOR	1952	Stockholm	126	28	x 1966	6.79	S Fi		
10728	MS	Bella ex Mayo, MONITOR, BEPPIE	1957	Groningen	492	271	x 1966	1.82	S Pa		
10729	MS	DELFIN VIII ex SJÖGULL	1966	Huddinge	75	52	x 1966				
10730	MS	CARITA ex INGRID GORTHON	1966	Åbo	4053	2174	x 1966	1975	Strandad Canada 20 december		
10731	F	PORT SAID	1966	Skredsvik	149	74	x 1966				
10732	MS	Knossos ex SAGA, HISPANIA, SVEA	1966	Göteborg	8554	3864	x 1966	4.78	S Gr		
10733	MS	HEBE IV	1950	Gustav Adolf	29	17	x 1966				
10734	B	GROGG 2 ex POSEIDON	1945	Groningen	68	0	x 1966	4.74	S Sg. Sjönk Walwis Bay, Sydafrika 740815		
10735	F	THEMIS ex DANÖ, GÖTALAND	1966	Marstrand	152	55	x 1966				
10736	MS	ENÖ ex NIVA, STENSVIK, STENSÖ, KUNGSTEN, Tjamme	1958	Zuidbroek	499	322	x 1966	1983	Kantrade o sjönk utanför Lysekil 6 juni		
10737	MT	WILLY ex NEBO	1966	Kållandsö	60	29	x 1966				
10738	TT	Golden Spray ex SEA SPRAY	1966	Malmö	64031	43416	x 1966	11.76	S Pa. Anl Kaohsiung 790613 för upphuggning		
10739	MS	HASSLÖ II	1903	Kristianstad	61	38	x 1966				
10740	MS	SEGERÖN ex ROTTNE, THOR, SVEA	1911	Kristianstad	22	13	x 1966	9.76	Till båtregistret. Avförd 1983		
10741	B	GUNNAR ex KORSÖN	1953	Kristinehamn	42	14	x 1966				
10742	MS	Milos ex Pulawy, WAITARA	1964	Göteborg	10715	5869	x 1966	5.73	S Pa		
10743	MS	HUGIN ex RAN	1899	Gävle	31	14	x 1966	9.76	Till båtregistret		
10744	F	SNAR	1913	Lysekil	30	12	x 1966				
10745	MS	UNGSKÄR	1964	Kristinehamn	23	9	x 1966				
10746	B	STORM-BOY ex TELL	1966	Åmål	48	0	x 1966				
10747	F	Kirvik ex SVANESUND, Este	1964	Rosslau/Elbe	150	62	x 1966	1972	S Da. Sjönk 780916 Nordsjön		
10748	MT	LISELOTT	1929	Marstrand	31	13	x 1966				
10749	MS	WALHALL ex NOAKS ARK, ABBA	1904	Stockholm	48	34	x 1966				
10750	MS	Navi Wood ex NORDIC BIRCH, WINDRAIDER, STAROS, Hangete, NILS GORTHON	1966	Åbo	4066	2191	x 1966	9.85	S Le		

10751	MS	SUNSHINE ex Sunshine III	1944	Moen	36	7	x 1966	2.67	S Pa	
10752	MS	MUNKEN	1926	Skredsvik	22	13	x 1966			
10753	MS	SANDRA-MARIE ex BELLMAN 3, FORSMAN VIII	1946	Gamleby	30	22	x 1966			
10754	MS	SKÅNE	1966	Uddevalla	6533	2669	x 1966			
10755	F	LAGUNA ex NIMBER, TORON	1966	Rosslau/Elbe	171	77	x 1966			
10756	B	Grissly ex Hinna, STOR-VIKING, ROYAL, ASSI	1952	Groningen	108	0	x 1966	9.85	S No	
10757	MS	GULDKROKEN ex GULLMAREN, BRÖDERNA	1907	Strömstad	33	11	x 1966	1985	Uppeldad 9 januari i Oxelösund	
10758	B	GRANSKÄR ex CARDON	1953	Norrköping	101	16	x 1966	1983	Grundstött 23 december Gävlebukten	
10759	B	PAMPUS	1957	Åmål	206	0	x 1966			
10760	B	HERO	1965	Åmål	149	46	x 1966			
10761	F	SONIA	1919	Varberg	21	7	x 1966	9.87	Upphuggen	
10762	MT	Helletank ex Monstank, OKTAN, BP 35, Mil 35, Bindal	1953	Kiel	240	72	x 1966	1972	S No	
10763	MS	ERATO ex HAMNFJORD, HAMNEN	1958	Djupvik	39	15	x 1966			
10764	MS	ROLAND	1927	Studseröd	20	11	x 1966			
10765	MS	WETTERVÅG ex BROMMÖ, GULLI	1929	Hälsö	30	14	x 1966			
10766	MS	AINA	1911	Stockholm	26	7	x 1966			
10767	MS	Strilvang ex Kreyvang, ANN-CARINA, KUNGSTEN, CECILIA	1966	Hamburg-Neuenfelde	1387	934	x 1966	6.80	S No	
10768	L	ALBONY	1940	Norrköping	66	39	x 1966			
10769	MS	Banglar Mita ex HOKKAIDO	1966	Göteborg	10663	5776	x 1966	11.77	S Bh	
10770	MS	Redwood ex RED STONE, ARCTIC, MARGIT GORTHON	1966	Åbo	4073	2197	x 1966	4.86	S Gr	
10771	F	Laila Majbrit ex Sonja Irene, Mican, RIMFORS	1966	Rosslau/Elbe	171	77	x 1966	10.70	S Da	
10772	MS	EMV 1 ex Hans Westphal	1943	Hamburg	172	61	x 1966			
10773	MS	Gulf Express ex Arabian Express, Freighter, Jess, Valzell, BO VIKING	1966	Budapest	1259	567	x 1966	5.73	S Ih. Anl Gadani Beach 820107 för upphuggning	
10774	MS	Vili ex NOGI, MARIN	1967	Falkenberg	499	286	x 1967	2.79	S To. Anl Xingang 870324 för upphuggning	
10775	B	SKOGHALL I	1914	Karlstad	23	1	x 1967	9.76	Överförd till båtregistret	
10776	B	BOXHOLM II	1904	Kristianstad	37	18	x 1967			
10777	MT	ERNA ex ALDEBARAN AV KNIPPLA, Delfin, DELFIN II	1952	Källö-Knipplan	41	21	x 1967			
10778	F	Martha Kirstine ex Vestfart, CAPRICE	1966	Rosslau/Elbe	171	77	x 1967	1970	S Da	
10779	B	TORE ex TOR	1928	Göteborg	74	0	x 1967			
10780	B	TOY ex MARCUS, STORMQUEEN, ADOLF, MONICA, LENNART, TYRA, HALVARD	1919	Torskog	35	0	x 1967			
10781	B	ELOF ex VIKING	1914	Göteborg	54	0	x 1967	1976	Upphuggen Göteborg	
10782	B	OTTO ex SVEA, SURTE	1932	Göteborg	45	0	x 1967			
10783	B	FILIP	1930	Lödöse	72	0	x 1967			
10784	B	LEIF ex NORA	1946	Lödöse	86	0	x 1967			
10785	B	VOLRAT	1964	Kalmar	42	0	x 1967			
10786	MS	Malayan Victory ex SAN BLAS	1967	Göteborg	8344	4555	x 1967	10.71	S Pi	
10787	MT	Yarrow ex M I Transporter I, BERGLILL	1967	Lödöse	499	326	x 1967	1970	S Du	
10788	F	Saelodden ex Havskjer, Kallsevni, INGO	1966	Hommelvik	348	158	x 1967	1971	S Fa	
10789	F	ORION	1966	Rosslau/Elbe	171	76	x 1967			
10790	MS	VÄSTVÅG AV DYRÖN ex VÄSTVÅG	1949	Simrishamn	24	13	x 1967			
10791	MS	ZILLA ex DOLLY, DYRÖN	1936	Djupvik	21	11	x 1967			
10792	B	LORD MANFRED ex STORMLORD, ERIK	1913	Göteborg	30	0	x 1967			
10793	B	STORMPRINCESS	1908	Göteborg	29	2	x 1967			
10794	MS	Hai Phong ex MILOS	1967	Göteborg	6787	3753	x 1967	9.75	S Vn	
10795	F	Stella Nordfisk ex ZENITH	1967	Molde	184	83	x 1967	1971	S Da	
10796	F	ALFANNA I ex FRANK	1930	Kungsviken	18	8	x 1967	9.76	Överförd till båtregistret	
10797	MS	Malayan Venture ex SAN BRUNO	1967	Göteborg	8344	4555	x 1967	10.78	S Pi. Upphuggen Shanghai 6-85	
10798	F	Dorthe Marx ex ASKERÖ	1966	Moen	61	19	x 1967	8.73	S Da	
10799	L	DICKSON ex SPORT	1924	Elbing	33	16	x 1967	9.76	Överförd till båtregistret. Struken 1977	
10800	MT	MARY II ex NECKEN	1897	Gävle	30	13	x 1967	9.76	Överförd till båtregistret. Struken 1984	

10709 ***Citadel*** *Foto: C G Nyström*

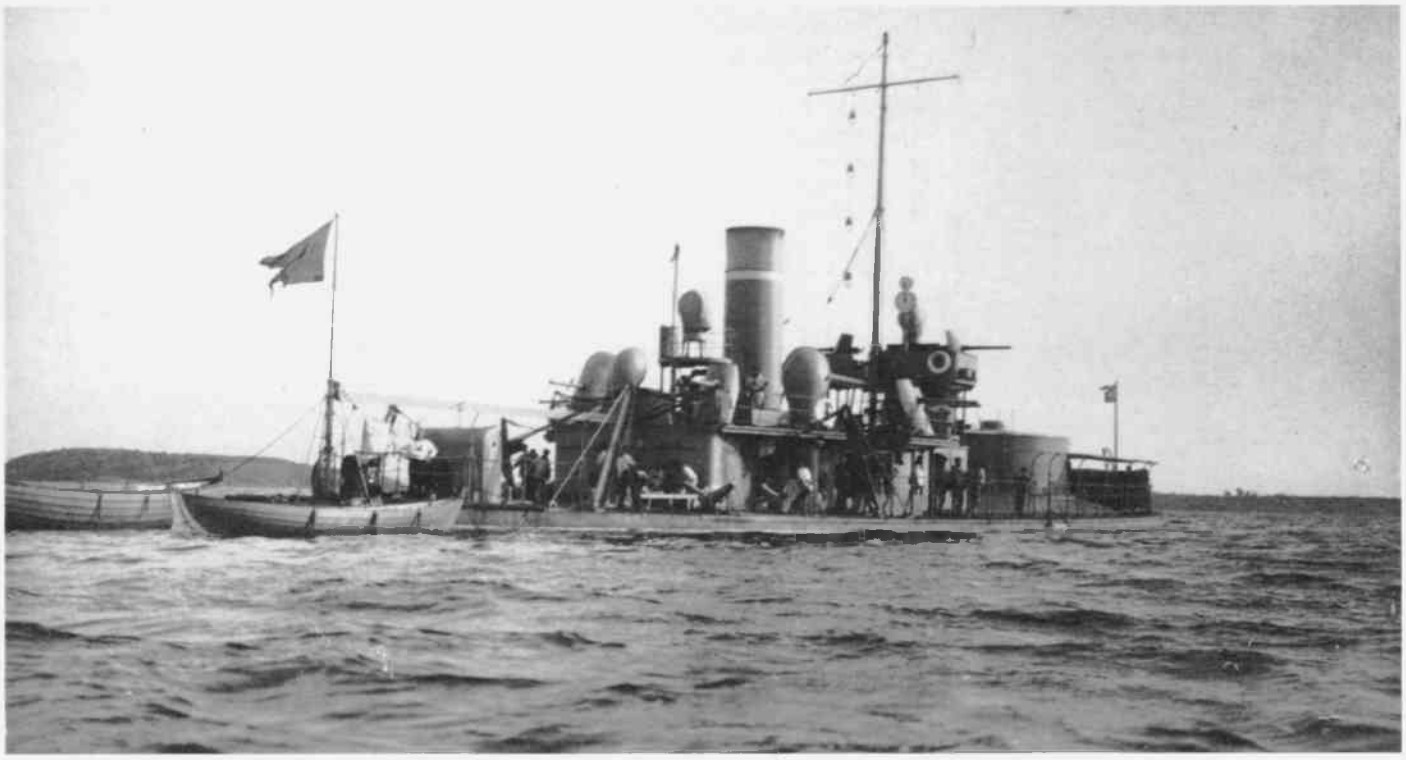
10702 ***Rudolf*** *Foto: Bertil Zandelin*

10711 ***Snäckeskär*** *Foto: Krister Bång*

10707 ***Stavklint*** *Foto: Krister Bång*

10760 ***Hero*** *Foto: Göran Ohlsson*

10712 ***Renland*** *Foto: Lennart Karlsson*



Vykortshörnan

Redaktör Robin Holmstedt

VID EN samlarmässa i höstas fick jag syn på ett intressant vykort i en trälåda. Till en början trodde jag att det var monitoren **Sölve** men efter lite funderingar blev jag osäker på om det verkligen var henne. Jag beslöt att be monitorexperten Curt S Ohlsson att hjälpa mig med identifiering. Jag hade ju redan klart för mig att hon var en monitor.

Enligt Curt S Ohlsson är vykortet taget någonstans på västkusten 1917 och föreställer andra klass pansarbåten, monitoren **Tirfing** till ankars. Jag citerar här Curt S Ohlsson: "Sverige hade fyra stora monitorer, **John Ericsson**, **Thordön**, **Tirfing** och **Loke**. **Loke** var ca 100 ton större än de övriga. Konstruerade av löjtnanten i Flottans Mekaniska Kår Jacques d'Ailly i sammarbete med John Ericsson, i huvudsak som dennes **Passiac**-typ. Samtliga byggdes vid Motala Warf i Norrköping.

Tirfing sjösattes 1 juni 1866 och levererades samma år. Dimensioner: längd 60,86 m, bredd 13,8 m och djupgående 3,6 m. Deplacement 1 524 tons.

Maskineriet bestod av en liggande tvåcylindrig trunkångmaskin, Motala Werkstad nr 197, maskinstyrka 380 ihk, 150 nom hk, som gav en fart på 6,8 knop. Två pannor. Besättning 80 man.

Tirfing bestyckades först provisoriskt med två 26,7 cm kanoner, men fick 1869 två 24 cm kanoner och två kulsprutor. Kanontornet hade upp till 262 mm pansar, stridstornet 237 mm, pansardäck 25 mm och vattenlinjepansar upp till 125 mm.

Tirfing byggdes om 1902–03 vid Bergsunds Mekaniska Verkstad då kanontornet flyttades något föröver och fick två 12 cm kanoner. På överbyggnaden placerades åtta st 57 mm kanoner, pansardäcket ökades till 43 mm, de två pannorna utbyttes mot fyra nya, farten ökades något.

Under första världskriget var **Tirfing** och systerfartyget **Thordön** stationerade på västkusten. De utrangerades 1922, såldes 1923 och bogserades till Tyskland för skrotning."

■■■ Rolf Skiöld i Munkedal har haft vänligheten att sända in lite kompletteringar till betongfartyget **Linnea** som vi hade med i förra hörnan. Rolf skall ha ett stort tack för detta och får även han bli citerad: "På grund av AB Betongvarvens, Malmö, likviditation i december 1919, försåldes **Linnea**, köparen var den dåvarande ägaren till Partille Motorfabrik, Carl A Eck som hade en sommarstuga i Ljungskile. Carl A Eck var även ägare till motorjakten **Carla III** vilken brukade ligga förtöjd vid en brygga i viken, ständigt utsatt för vind och vågor. **Linnea** köptes in för att fungera som vågbrytare för dennes privata brygga. Någon gång 1920 anlände **Linnea** efter bogserbåt (motorerna hade aldrig monterats in) och sänktes där av marstrandsbon Oskar Johansson. Oskar Johansson fungerade också som båtförare ombord på **Carla III**.

Linnea kom i Ljungskile kommuns ägo i samband med en del markköp 1964, och redan då övervägde man att spränga båten på grund av att hela den sida som låg åt sjön till var fullständigt söndertrasad av is och stormar och ansågs utföra en farlig lekplats för barn på sommaren och vintern. Denna nyhet läckte ut och det blev proteststorm bland ljungskileborna. Detta resulterade i att kommunen tillsatte en utredning om kostnaderna för en reparation av fartyget, även Lions Club i Ljungskile ställde sig bakom en räddningsaktion för något som blivit en symbol för orten.

Kommunens utredning visade att en upprustning skulle belöpa sig till cirka 250 000 kronor plus driftkostnader. Men en vårstorm den 7 mars 1967 satte definitivt stopp på **Linneas** fortsatta existens, en stor del av fördäcket och överbyggnaden rasade ner i lastrummet, en välplacerad dynamitladdning ändade det första försöket att bygga betongfartyg i Sverige men definitivt inte det sista, om vilket jag gärna återkommer." ■

S/S ***Gustafsfors II*** *i Bengtsfors. Fotot är troligen tagit kring sekelskiftet. Foto: A Hansson.*

1871 års Reglemente för begagnande av Dalslands Kanal

av Olle Lindh

1871. Swensk Författnings-Samling. № 42.

Reglemente

för

begagnande af Dalslands Kanal;

af Kongl. Majst i nåder fastställdt å Stockholms Slott den 21 Juli 1871.

§ 1.

Kanalen med deß slussar skall å alla tider af året, när is eller reparation det ej hindrar, wara tillgänglig för allmänt begagnande, på sätt och i den ordning här efteråt bestämmes.

2 §

Under tiden från den 15 maj till den 1 augusti äro fartyg, båtar, pråmar och flottar berättigade till genomfart alla timmar på dygnet, sön-helgdagar från klockan nio förmiddagen till klockan ett eftermiddagen likväl undantagna. Den övriga seglationstiden äger, med enahanda undantag, trafiken däremot att fortgå endast så lång tid av dygnet, som man ser att med säkerhet styra genom slussar och broar, med den inskränkning tillika, att, även om mörker ej lägger hinder i vägen, genomgång av bro eller sluss icke kan fordras tidigare än en timma före solens uppgång och ej heller senare än en timma efter dess nedgång. Uppå anmälan hos vederbörande kanaltjänsteman, kunna dock fartyg erhålla tillstånd att passera så väl å helgedags förmiddag som nattetid under den mörkaste delen av året, men erlägges då för varje bro eller sluss en särskild avgift till betjäningen av 15 öre.

3 §

Fartyg av större djupgående än 5 fot och större bredd än 13,5 fot äga ej att passera kanalen, med undantag för Köpmannesluss, vilken medgiver genomgång med fartyg av 10 fots djup och 24 fots bredd, eller med samma

dimensioner, som vid Trollhätte kanal- och slussverk medgiver. Fartyg, som är avsedt att trafikera kanalen, skall för den skull vara försett med åmning för och akter, till utvisande av dess djupgående, samt får i saknad därav icke i kanalen insläppas. Befinnes under resa å kanalen fartyg eller pråm ligga djupare än här bestämmes, böte skeppare eller pråmförare 15 R:dr, och äga ej att fortsätta resan, innan fartyget eller pråmen genom lossning lättats, samt böterna blivit erlagda.

Skulle i följd av lågt vatten i sjöarna, vattnet i kanalen icke kunna hållas tillräckligt högt för genomgång av fartyg med det djupgående, som här ovan finnes bestämt, vare den trafikerande pliktig att ställa sig till efterrättelse de särskilda föreskrifter, vilka i sådant fall kunna komma att av vederbörande kanaltjänsteman för tillfället meddelas.

4 §

Under färd å kanalen, även som vid in- och utloppen till slussar och broar, vare den trafikerande skyldig att hålla sig i mitten av farvattnet, samt att, så väl under gång, som vid tilläggning i hamnar, utmed dragvägar eller vid lastplatser ovillkorligen iakttaga vad, förutom de i detta reglemente för särskilda ställen stadgade föreskrifter, som av vederbörande kanaltjänsteman, eller dess å stället varande ombud, bliva efter omständigheterna föreskrivet.

5 §

I kanalen är det ej tillåtet att staka fram fartyg, pråm eller flotte, vare sig emot kanalens bankar eller mot dess botten, och får till fartygs och flottes avsättning i slussar eller annorstädes endast begagnas bärlingar, vilka på ändan äro försedda med klump eller trissa av minst 4 tums diameter. Brytes mot någondera av dessa föreskrifter, böte den felande 5 R:dr. Har genom användande av båtshake eller annat vasst järn märke uppkommit å slussport eller mur, bötes ytterligare 5 R:dr, men är skadan av den beskaffenhet, att hon påkallar reparation, ersätter den skyldige kostnaden och böte 15 R:dr.

6 §

Vid ankomst till sluss eller bro åligger det skepparen att sakta farten medels linas fästande omkring de på sådana ställen befintliga pollare, så att skada vid genomgåendet ej må bro eller sluss tillfogas. Uraktlåtes vad här har stadgats, coh förorsakas skada genom försummelse eller varder för fartygs stoppning eller förtöjning lina fästad i slussport eller dess handräcke, böte skeppare 5 R:dr samt ersätta all skada och kostnad.

7 §

Skeppare, dess folk eller andra personer må ej i slussbetjäningens frånvaro eller utan dess tillstånd själva öppna sluss eller vindbro, stämportar, bottenluckor, avloppsluckor m m eller i någon måtto handtera slussverket. För överträdelse av detta förbud bötes 15 R:dr.

8 §

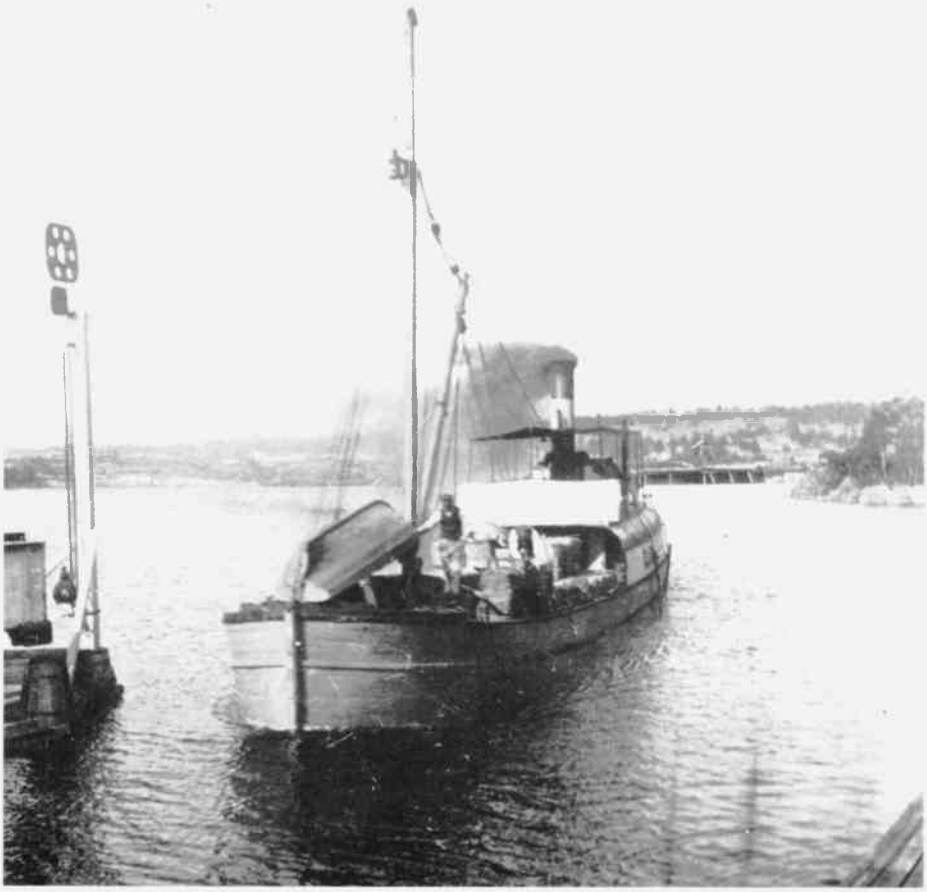
Ej må de utmed kanalbrädden på åtskilliga ställen uppförda slussmurar begagnas till träleväg vid fartygs framdragande genom kanalen. Den häremot bryter, böte 10 R:dr, och ersätte skadan. Lag samma vare, om sten, grus eller annan orenlighet kastas i slussarna eller kanalen eller utsopas från de i kanalen och slussleden eller i gång varande fartyg.

9 §

I kanalen må fartyg ej möta varandra annorstädes, än där för sådant ändamål anbragta utvidgningar eller så kallade bassiner finnes, och iakttages härvid, att det fartyg, som sist ankommit, väntar, tills det, som redan ingått i den smala kanalsträckan, först passerat.

10 §

Skeppare får icke låta fartyg ligga stilla i kanalen, utan skall han för sådant ändamål söka hamn, bassin eller annan förtöjningsplats, varande det honom likaledes förbjudet att ankra i kanalen eller dess bassiner samt att vid tilläggningsställena låta fartyg ligga utan



*Kanalpesen **Elida** på ingående i kanalen passerar järnvägsbron i Köpmannebro, strax före sekelskiftet. Foto genom Robin Holmstedt. Bildkälla: Nordiska Muséet.*

Officiellt invigdes Dalslands Kanal den 19 och 20 september 1868 av Kung Carl XV. Minnesstenen är rest vid Torrskog. Vykort från Olle Lindh.

fäste både för och akter. Vid passerandet genom sluss iakttages också, att fartyg ej får dröja därstädes längre tid, än för genomgången erfordras. Bryter någon emot vad i denna paragraf föreskrives, böte för varje förseelse 5 R:dr. För påsegling av slussport eller tröskel gäller vad i § 14 om ångfartyg stadgas.

11 §

Under seglationstiden är skeppare ej tillåtet att utan giltiga skäl kvarligga i kanalen, och under ingen förevändning får sådant ske vid in- och utloppen till slussar, nära broar eller andra trängre ställen av segelleden, där hinder för andras framfart möjligen kan uppstå. Nödsakas eller åstundar skeppare att med fartyg övervintra i kanalen, vare detta med kanal-direktörens tillstånd samt mot lämplig avgift medgivet och blivet tjänlig plats honom dertill då anvisad. Skulle fartyg sjunka i kanalen, dess hamnar eller inlopp, eller annorstädes, så att hinder för kanalfarten därav uppstår, åligger det skepparen att genast låta upptaga och bortfrakta fartyget, vid påföljd att sådant eljest av kanalverket på skepparens eller redarens bekostnad verkställes.

12 §

Vid fartygs förtöjning utmed kanalbank, vare sig för lastning eller lossning, eller under väntan på slussning, eller broars öppnande, må fartyg aldrig läggas i dubbla, utan i enkla rader, det ena i linje efter det andra, så att varken någon del av själva fartyget eller av dess bogspröt må komma snett eller på tvären emot segelrännan. Till fartygs fästande må pålar icke nedslås i kanalbankarne, och under inga förevändning må de utmed kanalen eller dess områden planterade träd eller uppsatta hägnader för sådant ändamål begagnas. Den, som bryter emot någon av dessa föreskrifter, böte för varje gång 5 R:dr.

13 §

Fartygen skola i allmänhet passera slussarne i den ordning, de anlända till övre eller nedre sidan av de skilda slussflockarne, dock må det bero på slussmästaren att, då ett större antal fartyg befinner sig på ena än på andra sidan om slussarne, förordna om den tur vid fartygets genomgång, som bereder den största skyndsamheten för trafiken i det hela. Sådant undantag må likväl icke äga rum för mer än halva dygnet.

14 §

I avseende på ångfartyg, som å kanalen fortskaffas med maskineri, skall, jämte vad ovanför blivit för fartyg i allmänhet bestämt, särskildt iakttagas följande:

a) Fartyget får på kanalen ej gå med större hastighet än 250 fot på en minut.

b) På 400 fots avstånd från sluss, som skall anlöpas, minskas farten, så att vid ingaendet i slussen fartyget ej rörer sig starkare, än som oundgängligen erfordras för styrningen, varjämte detsamma genom maskineriets tillhjälp bör stoppas, så snart det inkommit i halva slussen. Denna senare föreskrift gäller även, då vid sammanbyggda slussar fartyget ur en sluss ingår i annan. Försummas iakttagande härav, bötes 5 R:dr. Inträffar genom sådan försummelse, att ångfartyg stöter emot slussport eller tröskel, bötes därför 20 R:dr, även om skada ej uppkommit.

c) Fartygs redare ersätte kanalverket den kostnad och skada, som fartyget vållar å kanalen, dess byggnader eller tillhörigheter.

d) Ångfartyg vare berättigat att, vid färdande genom slussar, avlämna och emottaga passagerare och gods, dock under uttryckligt förbehåll, att därvid intet dröjsmål får ske, som kan vara till hinder för andra fartyg. Att intaga ved, medan fartyget ligger i sluss, är icke tillåtet.

e) Vid genomgaendet av kanalen och dess slussar åligger ångbåtsbefälhavaren att med varsamhet gå förbi andra fartyg och timmerflottar, samt att, då trängsel genom en mängd sådana uppkommer, för sin framkomst fogligt söka undanröja de hinder, som kunna uppstå.

f) Kanalverkets tjänstemän vare inom kanalens område berättigade att när som helst utan avgift fartyget medfölja.

g) Ångfartyg, som uteslutande eller huvudsakligen förer passagerare, vare berättigat till förtur framför andra ångfartyg, och dessa åter framför seglande fartyg, genom slussar och på kanalen, och böra i sådant avseende bestämda tider för ångfartygets inträffande vid stationerna förut till kanaltjänstemännen uppgivas.

h) Vållas skada på kanalens bankar, dess slussar och broar genom vårdslöshet, oskicklighet eller ovilja, vare Direktionen, där anledning förekommer att befara förnyande därav, berättigad att vägra sådant äga fartyg passera kanalen, intilldess annan befälhavare därå i den felaktiges ställe blivit tillsatt.

Överträdes någon av de i denna paragraf stadgade föreskrifter, därvid ansvarspåföljd icke särskildt är bestämd, bötes för varje sådan förseelse 5 R:dr.

15 §

För flottning av trävaror skall följande tjäna särskilt till efterrättelse:

Virke må i kanalen fraktas endast uti fasta flottar, eller så kallade "mosor", om högst 70 fot längd, 12 fot bredd och 4,5 fot djupgående i vattnet, och iakttagas härvid, att, då vattenhöjden i kanalen nergår under det normala vattenståndet, som är 5,5 fot, kanaltjänsteman äger bestämma flottens djupgående, i likhet med vad i § 3 föreskrives. Varje flotte skall under fortskaffningen å kanalen hava en besättning av minst två man utom den eller de, som föra draglina å land.

Flotte skall, där lokalen sådant medgiver, följa den sida av kanalen, där dragvägen icke löper, men låter detta sig ej göra, skall i alla händelser noga iakttagas, att flotten icke må vidröra kanalens sidor. Flera än två flottar få ej sammanbindas och på en gång framdragas genom kanalen, och skulle två eller flera flott-

*Ångbåten **Laxen**, en stålbåt byggd på Lindholmens varv år 1867, var en av dom första båtarna som gick på kanalen, men hade troligen inte så svårt med dåtidens hårda regler och förordningar som då gällde på kanalen. Detta var ju en "herrskapsbåt" som bara fördes av examinerade kaptener som det säkert både fjäskades och hjälptes med både det ena och det andra vid slussningarna. På bilden slussar **Laxen** upp vid Håverud. Foto omkring år 1895. Vykort ur Robin Holmstedts samling.*

lag samtidigt befinna sig vid en station, färdiga till slussning, verkställes denna med två flottars genomgång växelvis för varje lag.

Flotte får för sitt framförande på kanalen eller genom dess slussar icke uppehålla fartyg, de där alltid företrädelsevis skola genomtagas.

Överträdes någon av de här ovan i denna paragraf till virkesägares efterrättelse stadgade bestämmelser, böte virkesägaren eller den kommissionär, som avsänder virket, för varje särskilt fall, där ej annorlunda är bestämdt, 5 R:dr.

Skulle löst virke inflyta i kanalen eller finnas vid inloppen därtill virke under vilken form som helst så liggande att segelfarten därav förhindras, äge kanaltjänsteman att på lättast till buds stående sätt låta sådant virke undanskaffa. Kan detta ej ske annorlunda än medelst virkets utsläppande ur så kallade ringbommen, vare jemväl sådant tillåtet. Virkets ägare stånde själv äventyret för detsammas tillrättastånde samt vare därjämte förfallen till 10 R:drs böter och ersätta kostnaden för virkets undanskaffande, ägande kanaltjänstemannen att så stor del av virket, som kan anses i värde svara mot böter och ersättningsbelopp, för kanalens räkning i beslag taga och, derest ej nämnda belopp inom en månad erlägges, till gäldande av desamma låta å offentlig auktion försälja. Uppstår därvid överskott, skall detsamma under två månader hållas virkesägaren till handa men, i händelse det icke under nämnda tid uttages, för ägarens räkning i länets ränteri insättas.

16 §

Utom de allmänna föreskrifter, som i föregående av detta reglemente blivit upptagne, skall följande tjäna till efterrättelse vid passerandet av särskilda delar utav segelleden, nämligen:

VID UPPERUDS HAMN.

Segelrännan från *Hjertrudssunden* till nedersta slussen vid Upperud skall alltid vara fri och öppen för de fartyg, som passera, till en bredd av minst 150 fot, räknat från stranden, som sträcker sig emellan Upperuds nedre sluss till udden mellan nämnda sluss och strömmen. Fartyg, pråm eller flotte äge ej heller rättighet att utan kanaltjänstemans tillåtelse ankra eller förtöja närmare än 200 fot från stranden, vilken sträcker sig norrut från Upperuds nedre sluss förbi där uppförda lastbrygga och däri från österut till kanalområdets gräns. Brytes häremot, böte skeppare eller flottare 10 R:dr för varje gång.

VID SPÅNKÄRNET.

I det så kallade Spånkärnet ovan Upperuds slussar få under inga föreändning lösa flottar släppas eller vid Jeteen förtöjas. Segelleden rätt ut från sistnämnda slussar till den så kallade Spån bron väster om Spånkärnet skall alltid vara fri och öppen på en bredd av 200 fot. Sker annorlunda, äge kanaltjänsteman rättighet att bortföra löst flytande eller oriktigt förtöjda flottar, och vare flottaren skyldig att ersättning för av kanaltjänsteman, för flottarnes bortförande och riktiga förtöjning, utlagda omkostnader på uppbördskontoret erlägga, innan flottare få fortsätta resan å kanalen. För uaktlåtenhet att efterkomma vad i denna paragraf är stadgadt, bötes 5 R:dr.

Ett vanligt inslag på kanalen under 1800-talet var skutorna. Man drog dom genom kanalen för att ingen skada skulle uppstå på slussar och bankar. Här en bild från akvedukten i Håverud. Foto genom Olle Lindh.

17 §

Lastning och lossning får, efter anmälan hos närmaste uppbördsman, förrättas å nedan upptagna ställen vid kanalen, nämligen:

Håvereds bassin, Långeds bassin, Billingsfors bassin, Gustavsfors bassin.

Med kanaldirektörs särskilda och skriftliga tillstånd, vilket skall för vederbörande tjänsteman uppvisas, kunna dock tillfälliga lastningar och lossningar å andra ställen vid kanalen få företagas, men icke utmed dragväg utan särskild tillåtelse av kanaltjänsteman.

Där lastning eller lossning vid omurad kanalbank äger rum, skall iakttagas, att fartyg hålles på sådant avstånd därifrån, att banken icke vidröres, eller fartyget under arbetet standar emot densamma, likasom att lastning och lossning ingenstädes får ske utan begagnande av så tät och bred landgång, att något av godset ej kan spillas i kanalen. För uaktlåtande av dessa föreskrifters efterlevnad böte skepparen 5 R:dr, och vare han skyldig att genast gå i författning om upptagande av vad som fällts i kanalen, kommande sådant eljest att på hans bekostnad verkställas genom kanalbetjäningens försorg.

***Långed** passerar akvedukten i Håverud.*

18 §

För kanalens begagnande erlägges avgifter enligt gällande trafiktaxa, och skola där ej annorlunda av kanalbolagets styrelse undantagsvis efter överenskommelse bestämmes, dessa avgifter, så för fartyg som last och medföljande passagerare, betalas å uppbördskontoret vid Upperud, om denna station under resan passeras, i annat fall vid Lennartsfors, eller, derest icke heller denna station anlöpes, vid någondera av uppbördskontoren Långed, Billingsfors, eller Krokfors, men i händelse ingendera av dessa stationer under resa passeras, vid den första slusstation, vartill fartyget ankommer. Kanalbolagets styrelse äge dock att, om den så nödigt finner, annorlunda bestämma angående sätt och ställen för kanalavgifternas erläggande och kontrollerande, likväl med iakttagande därav, att trafikant ej är skyldig betala kanalavgiften annorstädes än vid någon av de uppbördskontor eller slusstationer, som under resan å kanalen av honom passeras. Såsom allmän regel gäller, att nämnda avgift skall förskottsvis erläggas, innan kanalen får till genomfart begagnas.

19 §

För kanal och slussavgifternas beräknande och kontrollerande skall skeppare vara skyldig att för vederbörande uppbördsman vid första resan på året uppgiva fartygets mätebrev, samt för innehavande last vara försedd med fraktsedlar i två exemplar, upptagande godsets beskaffenhet och mängd jämte inlastningsorten och det ställe, där lasten skall avlämnas. Dessutom skall över samtliga fraktsedlar finnas särskild, jämväl i två

*S/S **Håfverud** och pråmen **Långed** möts i kanalen vid Upperuds sluss. **Håfverud** gick på Dalslands kanal i hela 76 år. Foto ur Robin Holmstedts samlingar.*

exemplar upprättad förteckning, av vilken det ena exemplaret, bestyrkt med skepparens underskrift, ifall, vid anmälan om genomgång av kanalen, å uppbördskontoret ingivas i förening med ett exemplar av fraktsedlarna och hos uppbördsmannen kvarbliva, verificerande av hans räkenskap. Medfölja passagerare å fartyget, varde även å dem förteckning avgiven, utvisande hur stor del av kanalen deras resa gäller, och vare denna förteckning likaledes av skepparen underskriven.

20 §

Vid ankomst till första slusstation, under re[illegible]n erhålles, efter uppgivande av fraktsedlar, så kallad pollet eller passersedel, utvisande:

a) den ordningsnummer, under vilken densamma av kanaltjänstemannen noterats,

b) fartygets och skepparens namn,

c) avgångs och destinationsort,

d) fraktsedlarnas antal,

e) den station, där kanalavgiften blivit erlagd eller skall erläggas, samt

f) den station, där polletten skall avlämnas.

21 §

Mot uppvisande av sådan pollet äger trafikant rättighet att, så vida icke överträdelse av detta reglemente föranleder fartygs eller flottes kvarhållande, obehindrat passera, i den ordning, här övrigt bestämmes, utom vid de ställen, där kanalavgiften skall erläggas, varest trafikant, först sedan han till slussvaktaren avlämnat pollet från denna stations uppbördskontor, får genomgå därvarande slussar. Polletten för resan skall ovillkorligen avlämnas å det ställe, som i polletten finnes utsatt, å vilket ställe fraktsedlarne även skola uppvisas.

22 §

Om, sedan fartyg i kanalen ingått, och pollet uttagits, ytterligare last tillkommer vare skeppare skyldig att vid ankomsten till närmaste station uppvisa fraktsedlarna därå, och antecknas av kanaltjänstemannen deras antal å baksidan av den pollet, skepparen innehar, varefter kanalavgiften för sådan tillkommen last erlägges, i enlighet med vad i det föregående blivit sagt. När, för kontrollerande av uppgifterna rörande ett fartygs last, alla fraktsedlarne å last eller varor, som fartyget under resan å kanalen innehar måste vara till antalet antecknade å en och samma pollet, är skeppare, som, efter att hava uttagit pollet, icke låter å densamma anteckna under resan tillkomne fraktsedlar, utan i stället uttager ytterligare pollet, så att han kommer att medföra tvänne, på olika ställen utfärdade polletter, förfallen till böter av 5 R:dr.

23 §

Ångbåtsbefälhavare vare skyldig att, på det ställe där kanalavgiften skall erläggas, avlämna, utom ett exemplar av sina fraktsedlar, även skriftlig uppgift så väl å dessa fraktsedlars antal som å de passagerare, fartyget medförer, och för vilka avgift där skall erläggas.

24 §

För flottvirke skola även fraktsedlar i två exemplar medföras, upptagande flottarnes antal och innehåll, överensstämmelse med gällande trafiktaxas kvantitetsbestämmelser, med iakttagande att för rundvirke kubikinnehållet beräknas efter måtten för flottens yttersidor, utan avdrag för möjligen befintliga tomrum. Ena exemplaret av fraktsedlarne avlämnas, pollet uttages och avgift erlägges på lika sätt, som i fråga om fartyg redan föreskrivits. Finnes flera flottar, upptagna på en och samma innehållsuppgift, men inträffa de icke samtidigt vid stationen, skall, till kontrollerande av de medförda innehållsuppgifternas riktighet, ingen av dessa flottar tillåtes passera det ställe, där kanalavgiften skall erläggas, innan de samtligen dit anlänt, och avgiften för desamma blivit erlagd.

25 §

Om för flotte, som genomgått kanalen eller någon del därav, ej vid ankomst till den station, varest avgift skall erläggas, kan genom av kanaltjänsteman utfärdad pollet visas, huru långt flotten å kanalen framtats, vare virkets ägare eller flottare skyldig för detsamma betala kanalavgift, beräknad efter kanalens längsta avstånd åt det håll, varifrån flotten kommer. Kan den å sådant virke ursprungligen utfärdade polletten sedermera tillrättaskaffas, samt därmed visas, att flotten icke passerat hela den kanalsträcka, för vilken avgift erlagts, njutes återbetalning för den icke passerade delen därav, om anmälan därom göres på samma ställe inom en månad från den dag, kanalavgiften uppbars.

26 §

Vid Köpmannebro station uppgivas fraktsedlar och betalas avgift för denna station särskilt, utan avseende därpå, om annan station passerats eller skall passeras.

27 §

Är skeppare icke försedd med behörigt mätebrev å sitt fartyg, betalas kanalavgift för detsamma efter den uppskattning av dräktigheten, som av uppbördsmannen göres, och vare å fartyg, varå fraktbok föres, befälhavare skyldig att för kanaltjänsteman, vid påfordran, när som helst förevisa sådan för hela

De små slussvaktarstugorna låg oftast i nära anslutning till kanalen och slussen. Dessa små hus med sina välskötta trädgårdar var ett idylliskt inslag för de resande. Foto genom Olle Lindh.

den föregående seglationstiden. Även som pollet och fraktsedlar över fartygets innehavande last. Vägras detta, böte skeppare 20 R:dr, och hava ej rätt att med fartyget fortsätta resan.

28 §

Förekommer anledning att misstänka riktigheten i uppgifterna om fartygs last eller flottes innehåll, äger uppbördsman, eller annan av direktionen därtill bemyndigad tjänsteman, var som helst under fartygs resa å kanalen, vare sig att kanalavgiften för lasten erlagts eller ej, att anhålla och lossa fartyg eller flotten, samt undersöka lasten medelst räkning, mätning eller vägning, dock så, att dyligt uppehåll ej må överstiga två dygn för fartyg av 30 läster och därunder. Befinnes därvid lasten vara större än uppgivet är, erlägges för sådant överskott, om det ej uppgår till mer än 5 procent å någon vara, endast enkel avgift, men tio-dubbel avgift för däröver befintligt överskott. Finnes däremot uppgifterna vara riktiga, ersätte kanalverket så väl lossningskostnaderna som skadan genom uppehållet. Finnes åter överskott, men ej till höger belopp än 5 procent å någon artikel, vidkännes kanalverket lossningskostnaden, men skepparen eller virkesägaren skadan av uppehållet, varemot, om överskottet uppgår till mer än 5 procent, skeppare, virkesägare eller flottare vidkännes både lossningskostnaden och skadan genom uppehållet.

Den tjänsteman, som dylik försnillning angivit och utrett, erhåller hälften av den här ovan utsatta tio-dubbla avgiften och kanalverket den andra hälften.

29 §

Vad skeppare eller virkesägare genom en dylik undersökning finnes skyldig att erlägga skall, likasom själva kanalavgiften, betalas, innan fartyget eller flotten får fortsätta resan, kanaltjänsteman dock obetaget att, till undvikande av fartygs uppehåll i händelse av bristande likvid å skeppares sida, lossa och under kanalverkets vård, på ägarens äventyr i avseende å varans möjliga försämring, förvara den överskjutande varukvantiteten eller så stor del därav, han anser motsvara ersättningsbeloppet och kanalavgiften, börande nämnda varukvantitet, derest inom två månaders förlopp ingen likvid sker, försäljas på offentlig auktion, vilken senast 14 dagar före auktionsdagen skall genom direktionens försorg kungöras icke allenast genom införandet i länskungörelserna för det län, där auktionen kommer att hållas, utan dock uti Post och Inrikes-tidningar. Om vid sådan auktion något överskott uppkommer, skall detsamma under två månader från auktionsdagen hållas skepparen eller virkesägaren till handa, men, i händelse detsamma icke varder inom nämnda tid uttaget, för ägarens räkning i länets ränteri därefter insättas.

30 §

Skeppare eller flottare, som å uppbörds eller slusstation uppgivit sin destination, men lossar last eller en del därav eller avlämnar

Slussarna vid Lennartsfors. Från vykort.

virke, innan han passerat den station, varest kanalavgiften skulle erläggas, eller fraktar varor längre å kanalen, än vid uppbördsstationen uppgivits, och för vilket betalt blivit, eller på annat sätt bortförer gods eller virke från kanalen, innan avgift för det samma erlagts, böte tio-dubbla avgiften för sålunda fraktade godset.

Skulle en sådan försnillning, som här ovan antydes, varda upptäckt, sedan fartyget lämnat kanalen, antingen det sker där lasten lossas eller annorstädes, vare skepparen eller flottaren till enahanda ansvar förfallen, och skall då den tio-dubbla avgiften på det sätt fördelas, att angivaren erhåller två tredjedelar och kanalverket återstoden, likväl gäller icke angivelse i egen sak.

31 §

Har för fartyg, som passerat kanalen, väl riktig uppgift å detsamma dräktighet och last blivit vid uppbördsstationen lämnad, men kanalavgiften för desamma icke betalts, och kan ej visas, att uppbördsman medgivit att taga denna avgift av lastägaren, haver kanaltjänsteman rättighet att, då fartyget vid en senare resa återkommer, kvarhålla detsamma och för utfående av den ovannämnda oguldna avgiften förvara, i enlighet med vad i förestående § 29 säger, dock att, om skeppare kan visa sig hava uppbördsmans löfte om anstånd med avgiftens erläggande till sin återkomst påföljande resa, icke mera än enkla kanalavgiften för fartyget och lasten betalas.

32 §

Till vinnande av noggrann kontroll å uppgift av fartygs dräktighet och last, må kanaldirektionen i detta avseende med General-tullstyrelsen överenskomma om biträde av Tullverkets tjänstemän å de ställen, där Tullkammare finnes, och åligger det för sådant ändamål skeppare att för Tullverkets å lossningsorten varande tjänsteman, när så påfordras, uppgiva sin av kanalens uppbördsman erhållna frisedel.

33 §

Kan någon visa sig hava, i följd av oriktig debitering och beräkning, betalt högre avgifter, än honom efter kanaltaxan och detta reglemente ålegat, återfås skillnaden på samma ställe, där nämnda avgifter blivit uppburna. All rättighet till återbäring och avkortningar förfaller dock, så sant ej anmälan därom göres inom sex månader efter erläggandet av den avgift, å vilken återbäring eller avkortning sökes.

34 §

Böter enligt detta reglemente tillfaller kanalverket.

De böter, vilka av sjöfarande erläggas, skola hos dem av kanaltjänsteman genast uttagas, innan fartyg eller flotte genomsläppes slussarna.

Ordningar, som av andra än sjöfarande förövas, skola vid laga domstol beivras, derest böterna icke godvilligt erläggas. Den sjöfarande, som förmenar, att böter blivit hos honom olagligen uttagna, äger att därom hos kanal-direktionen skriftligen göra anmälan inom två månader, sedan böterna blivit uttagna. Vinner han ej därigenom den rättelse, vartill han tror sig vara befogad, utföre han därom sin talan vid vederbörlig domstol.

16 — № 42. —

§ 35.

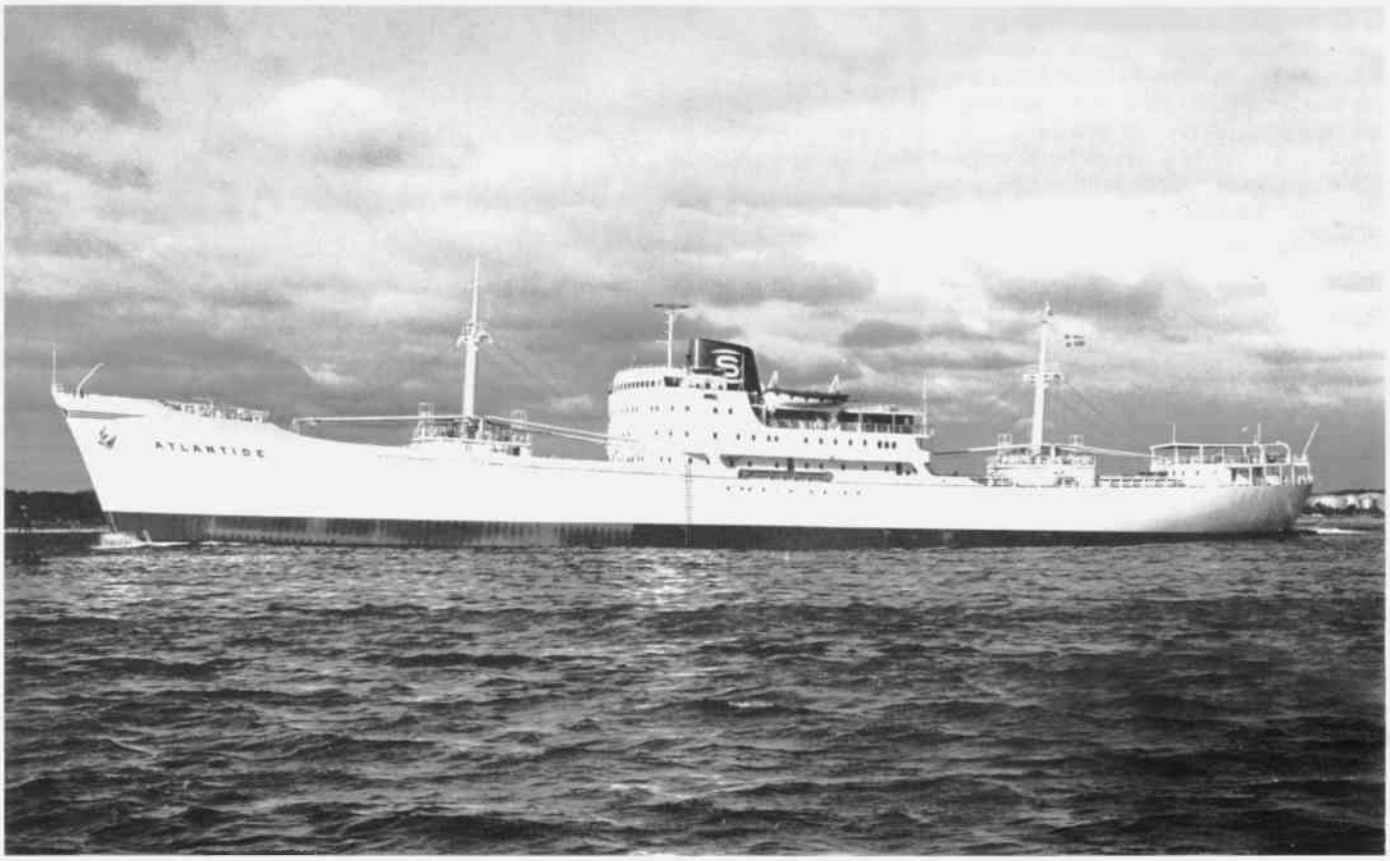
Detta reglemente skall tjena till efterrättelse från och med seglationens början år 1872.

Hvilket wederbörande till underdånig efterrättelse länder.

Under Hans Maj:ts,
Wår Allernådigste Konungs och Herres, frånvaro:
Dess tillförordnade Regering:

AXEL ADLERCREUTZ. K. J. BERG.

B. A. LEIJONHUFVUD. G. WENNERBERG.



*När **Atlantide** levererades den 26 september 1960 var hon världens största bananbåt. Foto: Eriksbergs Mekaniska Verkstad.*

Saléns kylbåtar från 1960-talet

av Anders Rydberg

A-, B- OCH D-KLASSERNA

Den Salénkontrollerade kylflottan ökade starkt under 1960-talet, dels genom inchartrade fartyg, dels genom egna nybyggen och second-hand-inköp. Medan Saléns 1960 förfogade över kylfartyg med en total kubik av 3,6 miljoner kubikfot hade man 1970 hela 30 miljoner kubikfot. Mellan 1960 och 1968 tog Salénrederierna leverans av tretton nybyggda kylfartyg och dessutom köpte man 1963 in fyra begagnade kylbåtar.

De tretton nybyggena kan man dela in i fyra olika klasser. Först kom under 1960 tre 8 000-tonare med en kylkapacitet av ungefär 350 000 kubikfot. Två var Eriksbergsbyggen och en levererades från Öresundsvarvet. Deras namn började på A och därför kallas typen för A-klassen.

1961 och 1962 följde så tre litet mindre kylfartyg från ett franskt varv. De hade en lastförmåga på strax under 7 000 tdw och kylkubiken var 270 000 kubikfot. Efter begynnelsebokstaven kan man benämna dem B-klassen.

Under åren 1963–1965 tillfördes Salénflottan fyra nya kylbåtar från Eriksberg av modifierad A-klass. De hade ungefär samma dödvikt som de tidiga A-båtarna men kubiken var något större eller cirka 375 000 kubikfot. Dessutom var de försedda med kranar i stället för lastbommar. Ytterligare två fartyg i den modifierade A-klassen byggdes för Transkoncernen och Saléns kunde tidvis disponera dem genom ett gemensamt ägt bolag som hette Transal.

Slutligen färdigställde Eriksberg 1967–1968 tre kylfartyg i SAN-klassen. De var på drygt 8 000 tdw och hade kylutrymmen på mer än 400 000 kubikfot. Ett fjärde fartyg i samma serie byggdes för Transkoncernen och alla fyra sysselsattes inom ramen för Transal-samarbetet.

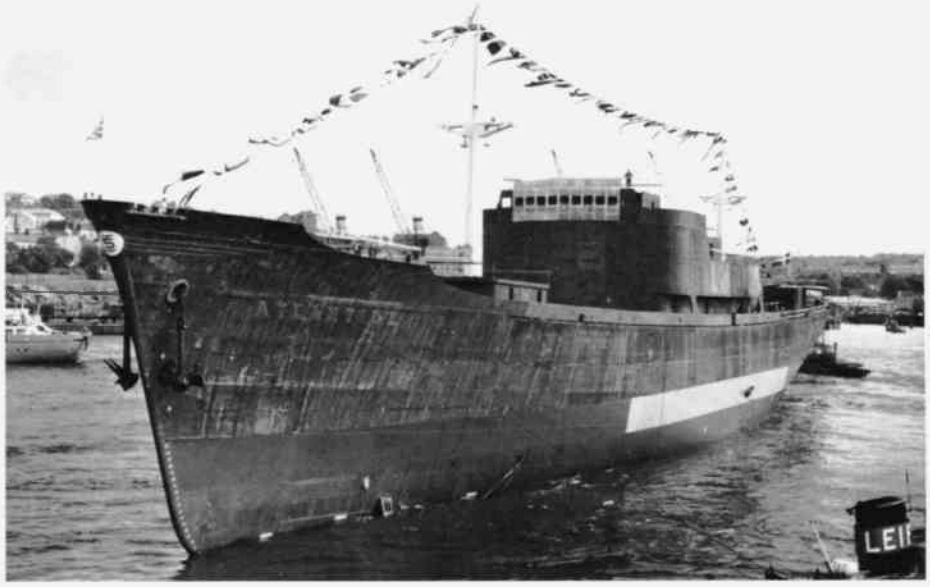
Av second-hand-inköpen har **Trubadur** redan beskrivits i ett tidigare avsnitt i den här artikelserien. De övriga tre kylbåtarna som inköptes begagnade var byggda 1953 och 1954 vid danska varv för Lauritzen-koncernen i Köpenhamn. De hade en dödvikt på strax under 4 000 ton och den kylda kubiken omfattade lite mer än 220 000 kubikfot. De fick namn med begynnelsebokstaven D, så därför kallar vi dem för D-klassen.

*Även livbåtarna hade Saléns emblem. Här en bild från **Atitlan**. Foto: EMV.*

Den här artikeln ska beskriva de tre fartygen i den tidiga A-klassen, de tre B-båtarna och de tre enheterna i D-klassen.

SALÉNS TIDIGA A-KLASS

I slutet av 1960 tog Saléns emot tre nya kylbåtar som var världens största bananbåtar. **Atlantide** och **Atitlan** byggdes av Eriksberg medan **Antigua** kom från Öresundsvarvet. Skrovdimensionerna var ungefär detsamma men på en viktig punkt skilde sig fartygen åt. Eriksbergsbyggena var försedda med dieselmotorer medan Öresundsvarvets hade en ångturbin. Kapacitetsmässigt var de tämligen likvärdiga. Utseendemässigt var de lite annorlunda än de kylbåtar som Salénrederierna låtit bygga på 1950-talet eftersom överbyggnaden på de nya var ett däck högre och backen också var förhöjd. Riggen var av samma typ, dvs två master med lastbommar och även nybyggena hade två lastluckor för om och två akter om midskeppsöverbyggnaden.

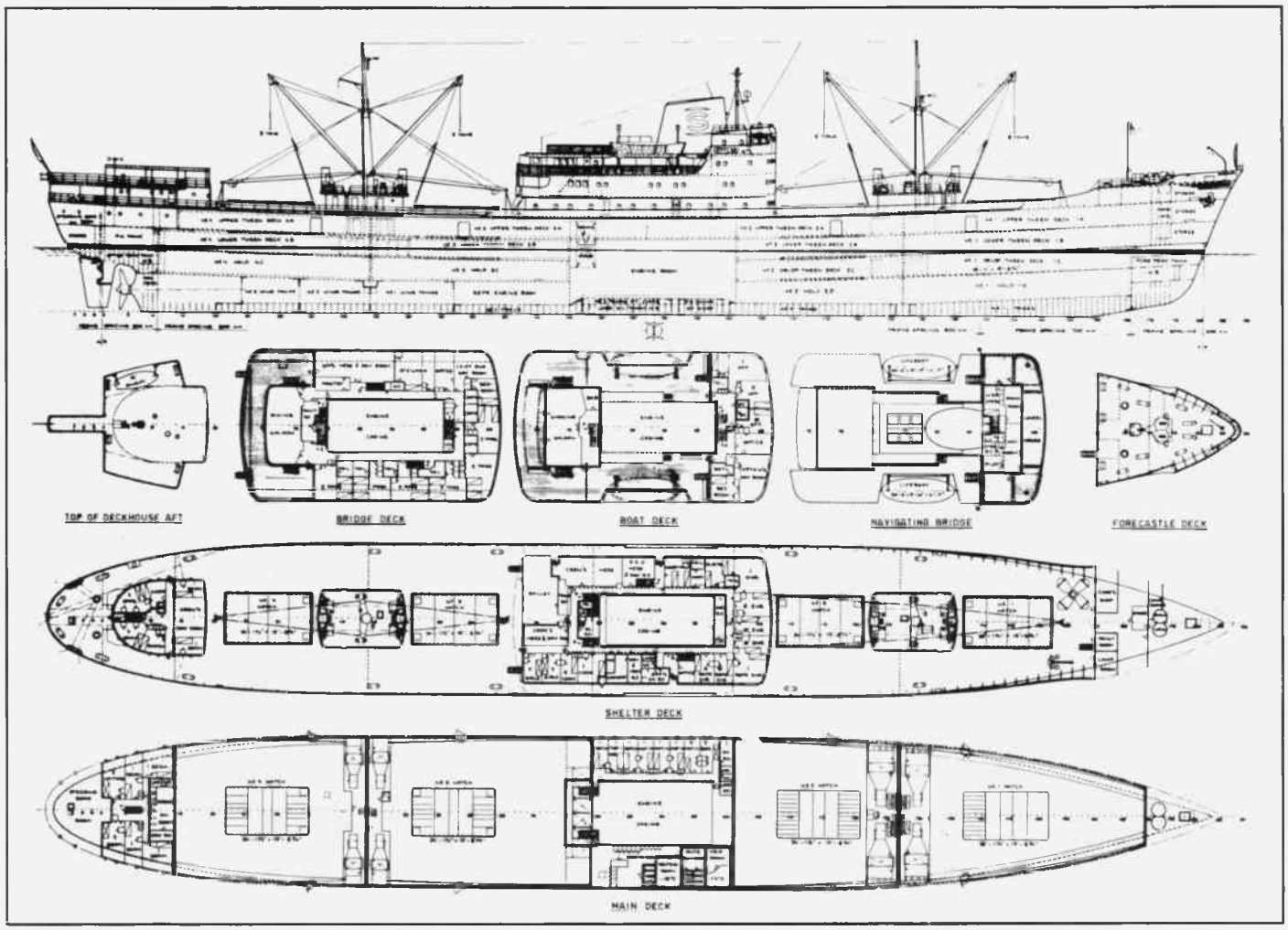


***Atlantide** har just tagits om hand av bogserbåtarna för bogsering till varvets utrustningskaj. Foto: Eriksbergs Mekaniska Verkstad den 22 juni 1960.*

1960: ATLANTIDE

Levererad 26 september 1960 från Eriksberg som nybygge 553 till Rederi AB Salénia (Salénrederierna).
Sjösatt 22 juni 1960.
Kölsträckt 17 mars 1960.
Registernummer 10075.
Tonnage: 8 300 tdw; 8 069 brt; 4 556 nrt.

Atlantide var försedd med en 8-cylindrig dieselmotor av Eriksberg/B&W-typ på 10 000 EHK som gav en fart med bananlast på 19,25 knop. Hennes isolerade utrymmen kunde kylas till −20°C och omfattade lite mer än 351 000 kubikfot och



*GA-ritning på Eriksbergsbyggena **Atlantide** och **Atitlan**.*

***Atitlan** på väg in till Eriksbergs Varv efter leveransprovturen den 27 december 1960. Foto: Eriksbergs Mekaniska Verkstad.*

hon var vid leveransen det största fartyget i världen som byggts för bananlast. Dödvikten då hon var lastad med bananer var cirka 5 000 ton. För lasthantering fanns åtta 5-tons lastbommar. Plats fanns ombord för 12 passagerare. **Atlantide** var Eriksbergs tjugofjärde kyllastfartyg genom tiderna; redan 1933 hade det första, det italienska **Duca Degli Abruzzi** på 1 950 tdw, lämnat varvet som nybygge. **Atlantide** var ett mycket vackert fartyg med en silhuett som mycket påminde om de stora linjebåtarnas från sent 1950-tal men hennes rigg var renare ty hon hade endast två master. Eftersom hon hade två lastrum för om och två akter om överbyggnaden var hennes profil mycket harmonisk.

Atlantide såldes av Saléns under 1977 för 3 350 000 US dollars till Sealion Shipping Corporation i Monrovia men fick behålla sitt namn. Först i januari 1982 ändrades det till **Turbana Queen** men ägarförhållandena var fortfarande detsamma fast flaggan blev Panamas.

Turbana Queen gick den 8 maj 1982 på grund på Sancho Pardo-revet på västra Cuba då hon var på resa från Tampa till Colombia med styckegods. Den 12 maj togs hon flott och fördes in till Habana där de cubanska myndigheterna tog henne i beslag som säkerhet för bärgningskostnaderna. Fartyget hade fått stora bottenskador. **Turbana Queen** övertogs sedan av cubanska staten som bärgarlön och såldes till lokala upphuggare i januari 1985. Skrotningen påbörjades i Habana i maj det året och då var hon nästan 25 år gammal.

1960: ATITLAN

Levererad 27 december 1960 från Eriksberg som nybygge 557 till Salénrederierna AB.
Sjösatt 12 oktober 1960.
Kölsträckt 22 juni 1960.
Registernummer 10108.
Tonnage: 8 300 tdw; 8 066 brt; 4 554 nrt.

Atitlan var i allt väsentligt ett systerfartyg till den tre månader äldre **Atlantide** men kunde skiljas från den sistnämnda genom att **Atitlan** saknade några stöttor på överbygganden som systern hade.

Under 1975 registrerades Saléninvest AB som ägare av **Atitlan**. Senare samma år såldes fartyget till Skanfil Shipping Agencies i Manila för USD 4 400 000 men fick först behålla namnet. Det nya rederiet, som för övrigt stod Saléns nära, lät under 1976 döpa om henne till **Malayan Reefer**.

Den 12 juni 1984 kom **Malayan Reefer** till Kaohsiung för att huggas upp. Dryggt 23 år tidigare hade hon lämnat Eriksberg som nybygge.

1960: ANTIGUA

Levererad 29 december 1960 från Öresundsvarvet som nybygge 179 till Salénrederierna AB.
Sjösatt 16 juni 1960.
Registernummer 10106.
Tonnage: 8 100 tdw; 8 287 brt; 4 413 nrt.

Antigua hade samma skrovdimensioner som **Atlantide** och **Atitlan** och också ungefär samma kylkubik även om dödvikten var något mindre. Även hon hade åtta 5-tons lastbommar. Den stora skillnaden var att hon försetts med ett de Leval fångturbinmaskineri på hela 11 000 EHK vilket räckte till en fart med bananlast på 19,9 knop. Hon var vid leveransen ett av de snabbaste fartygen i den svenska handelsflottan och gjorde på provturen en genomsnittsfart av 21,3 knop.

Antigua såldes redan 1972 för USD 1 726 000 till Transoceanic Reefer Line Inc. i Monrovia och fick heta **Antilla**. Fem år senare registrerades hon på Oceanic Reefer Corporation i samma stad och namnet ändrades till **Antartide**.

Under 1978 blev Sun Rise Marine Co. SA i Monrovia nya ägare och då döptes fartyget om till **Rio**. I februari 1980 var det dags för nytt ägarskifte; nu var det Navit Soc. di Navigazione i Cagliari som tog över och **Rosy** blev det nya namnet.

Redan i slutet av 1980 fick hon sitt sjätte och sista namn, **Safina Reefer**. Köpare var A/S Safina Co. i Riyadh, Saudiarabien.

I början av 1983 såldes det här Öresundsvarvsbygget för upphuggning i Pakistan, 22 år efter leveransen. Den 28 februari kom **Safina Reefer** till Gadani Beach som blev den sista hamnen.

***Antigua** var enda bygget i A-klassen som hade ångturbinmaskineri. Foto: Per Erik Johnsen.*

SALÉNS B-KLASS

En ny typ kylbåtar, B-båtarna, levererades 1961–62. B-klassens båtar låg i storlek mellan **Hispaniola**-typen från 1956 och A-klassen från 1960 med en dödvikt på 6 908 ton och en kylkubik på knappt 271 000 cuft. Det ovanliga med dem var dels att de byggdes vid ett franskt varv, Chantiers Navals de la Ciotat, dels att de var turbindrivna. I likhet med den 1960 färdigställda **Antigua** var de utrustade med de Laval-ångturbiner fast med mindre effekt. Normalt utvecklade deras turbinmaskineri 8 000 AHK men maximalt gick det att ta ut 9 500 AHK. På bananlast (ungefär 4 000 tdw) gjorde B-båtarna 19 knop. De var av typen closed shelterdecker och byggda med halvhög back, vilket gjorde att deras skrov blev låga och slanka. Kylrummen kunde kylas ned till −22°C och de lastades och lossades med hjälp av åtta 5-tons lastbommar på två master.

***Bolero** var den enda av B-klassens fartyg som hade en svart "sotrand" på skorstenen. Foto: Bertil Zandelin.*

1961: BOLERO

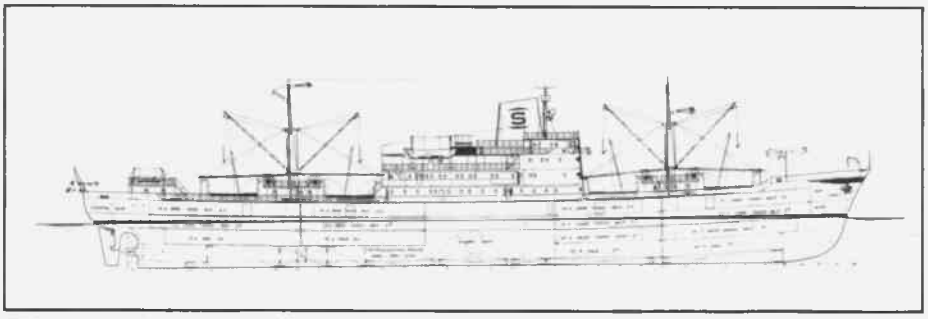
Levererad 28 december 1961 från Chantiers Navals de la Ciotat som nybygge 210 till Salénrederierna AB.
Sjösatt 22 juni 1961.
Registernummer 10239.
Tonnage: 6 908 tdw; 6 936 brt; 3 011 nrt.

Bolero blev först klar och lämnade varvet strax efter årsskiftet 1961/62 och sedan följde **Ballade** och **Barcarolle** under 1962. Alla tre såldes under 1972 och sattes under Panamaflagg men fortsatte att gå i timecharter för Salén Reefer Services i tre års tid efteråt.

Bolero fick efter försäljningen heta **Apollonian Spirit** och hennes nya ägare var Apollonian Spirit Compania Naviera SA i Panama som fick betala USD 1 350 000 för fartyget. Fartyget lades upp i Piraeus i april 1977 och såldes i oktober det året till Nefeli Compania Maritima SA i samma stad. Namnet ändrades till **Nikolaos C** och hon sattes i fart igen i november.

I juni 1979 gick hon på nytt i upplag i Piraeus. Fartyget såldes sedan till upphuggare på Taiwan och hon kom till Kaohsiung i februari 1980 för att skrotas, 18 år gammal. Det skulla visa sig att kylbåtarna i B-klassen gick till skrot före de äldre A-båtarna och en av orsakerna var säkerligen deras bränsletörstiga turbinmaskinerier.

***Ballade** såldes till spanska upphuggare i slutet av 1979. På resan dit slet hon sig från bogserarna och drev på land i Nordafrika och blev vrak. Foto: J. C. Lund.*



*T/S **Antigua** byggdes på Öresundsvarvet 1960.*

1962: BALLADE

Levererad okänt datum i april 1962 från Chantiers Navals de la Ciotat som nybygge 211 till Salénrederierna AB (juridiskt övertogs fartyget dock före årsskiftet 1961/62).
Sjösatt 7 oktober 1961.
Registernummer 10237.
Tonnage: 6 908 tdw; 6 929 brt; 3 008 nrt.

Ballade hade samma karakteristika som **Bolero**. Hon såldes samma år, 1972, till ett besläktat rederi som hette Apollonian Light Compania Naviera SA i Panama och döptes om till **Apollonian Light** men fortsatte alltså att gå för Salén Reefer Services.

I början av 1979 köptes kylbåten av Nea Galini Shipping Company SA i Panama och nu målades **Cretan Reefer**

*T/S **Barcarolle** var yngst av systrarna i B-klassen. Foto: Bertil Zandelin.*

på bogarna. Hon lades upp i Piraeus i juli samma år efter att ha fått pannhaveri tidigare under året. I slutet av 1979 såldes hon till spanska köpare och lämnade Piraeus den 8 december för att bogseras till Sevilla där skrotning väntade. Fartyget slet sig från bogserarna den 21 december och drev på land vid Cap Tenes i Nordafrika dagen efter. Skrovet bröts sedan itu och hon blev förklarad totalförlust.

1962: BARCAROLLE

Levererad 26 oktober 1962 från Chantiers Navals de la Ciotat som nybygge 212 till Salénrederierna AB.
Sjösatt 20 mars 1962.
Registernummer 10338.
Tonnage:6 908 tdw; 6 933 brt; 2 999 nrt.

Barcarolle var likadan som de två tidigare färdigställda B-båtarna. Hon såldes samma år som dessa, alltså 1972, men till ett annat rederi som hette Stala Compania Naviera SA i Panama och döptes efter försäljningen om till **Ithaki Kathara**. Det namnet behöll hon tills hon i början av juli 1979 kom till Kaohsiung för att huggas upp, mindre än 17 år efter leveransen från sitt franska byggnadsvarv.

SALÉNS D-KLASS

Trots det omfattande nybyggnadsprogrammet behövde Salénrederierna ändå fler fartyg. För att klara behovet tills de sex A-båtarna av modifierade typen skulle börja levereras inköpte man därför under 1963 tre systerfartyg från det danska rederiet J Lauritzen, som också var stora inom kylfarten. Som danska hette de **Peruvian Reefer**, **Brazilian Reefer** och **Mexican Reefer** och de döptes om till resp **Darien**, **Dolores** och **Domingo**. De var byggda 1954 (**Darien**) och 1953 (de båda andra) på två danska varv och var med sina ca 3 900 tdw och kylrum på vardera 224 000 kubikfot mindre än Saléns **Arawak**-klass från samma tidsperiod. D-båtarna kunde kylas ända ner till −20°C.

D-klassen hade ett mycket karakteristiskt utseende med tre luckor för om överbyggnaden, varav två på den mycket långa backen. Akter om maskinrummet fanns två luckor och av dem var en förhöjd och ingick i överbyggnaden, som också hade plats för fyra passagerare. På två master och två bompålar hade man tio 5-tons lastbommar. Maskineriet kom från Burmeister & Wain och bestod av två 8-cylindriga dieselmotorer som tillsammans utvecklade 6 700 EHK och med fruktlast kom D-båtarna upp i 18 knop.

Darien, **Dolores** och **Domingo** blev inte långlivade som svenska ty redan ett år efter inköpet såldes alla till Sovjetunionen. Leveranserna av båtarna i den modifierade A-klassen inleddes nämligen i december 1963 och fortsatte sedan under 1964 och början av 1965.

1963: DARIEN

Levererad i april 1954 från Aalborg Værft som nybygge 100 till J Lauritzen i Köpenhamn med namet **Peruvian Reefer**. Inköpt av Salénrederierna AB under 1963 för 500 000 engelska pund och omdöpt **Darien**.
Registernummer 10403.
Tonnage: 3 860 tdw; 5 233 brt; 2 560 nrt.

Darien såldes i juni 1964 för 6 833 000 kronor till det sovjetiska USSR-"Azcherryba" och fick hemmahamnen Sevastopol. Namnet ändrades till **Slava Sevastopolya**. Hon byggdes senare under året om till "fish carrier".

Inte förrän under första halvåret 1987 såldes hon till skrotare i Gadani Beach. Då hade hon hunnit bli 33 år gammal.

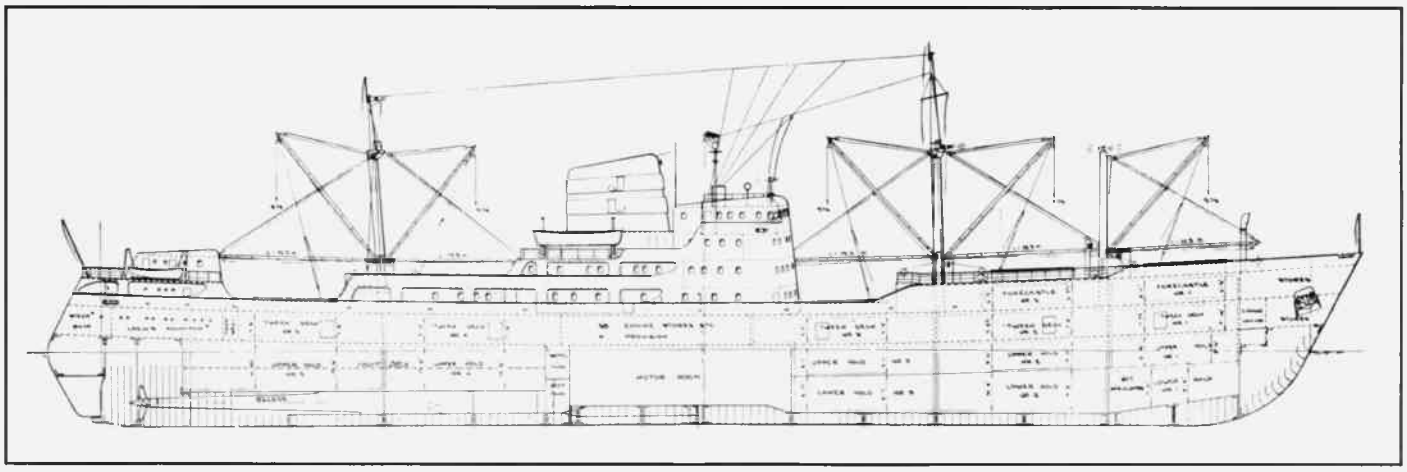
1963: DOMINGO

Levererad i maj 1953 från Helsingör Skibsværft som nybygge 311 till J Lauritzen i Köpenhamn med namnet **Mexican Reefer**. Inköpt av Salénrederierna AB under 1963 för 500 000 engelska pund och omdöpt **Domingo**.
Registernummer 10420.
Tonnage:3 860 tdw; 5 236 brt; 2 549 nrt.

Domingo övertogs i maj 1964 av USSR-"Azcherryba" och fick sedan heta **Matros Koshka** av Sevastopol. Priset var 6 833 000 kronor. Även hon byggdes om till "fish carrier".

Under 1985 avfördes hon ur registren som inte längre sjögående fartyg.

Karakteristiskt för D-båtarna var den långa backen. Eftersom fartygen endast var svenska under en kort tid finns det få foton på dem. Foto genom Göran Ohlsson.



Generalarrangemangsritning till D-klassens fartyg. Observera den för svenska förhållanden ovanliga konstruktionen av aktern.

***Domingo** på besök i hemmahamnen Stockholm. Foto genom Göran Ohlsson.*

*På **Dolores** har vi inte funnit någon bild, varför vi visar henne under dansk flagg.*

1963: DOLORES

Levererad i juli 1953 från Aalborg Værft som nybygge 94 till J Lauritzen i Köpenhamn med namnet **Brazilian Reefer**. Inköpt av Salénrederierna AB under 1963 för 500 000 engelska pund och omdöpt **Dolores**.

Registernummer 10440.

Tonnage: 3 900 tdw; 5 235 brt; 2 523 nrt.

Tillsammans med sina båda systrar försvann också **Dolores** till USSR-"Azcherryba". Det skedde 1964 och hon blev nu **Malakhov Kurgan** av Sevastopol. Saléns fick lika mycket för henne som för de två andra, dvs 6 833 000 kronor.

Malakhov Kurgan höggs upp i Sovjetunionen under 1985.

Källor:
Båtologen
Länspumpen
Svensk Sjöfarts Tidning
Material från Salénrederierna. ■

	Dödvikt full last	Djupgående full last	Dödvikt bananlast	Djupgående bananlast	Kylda utrymmen kubik fot	Min temp °C	Längd mellan p.p.	Bredd	Djup till övre däck	Lasthanteringsutrustning bommar/ton	kranar/ton	Maskinstyrka AHK	Fart
Atlantide	8 300	8,38	5 000	6,86	351 400	−20	137,2	18,9	11,9	8/5	Inga	10 000	19,3
Atitlan	8 300	8,38	5 000	6,86	351 400	−20	137,2	18,9	11,9	8/5	Inga	10 000	19,3
Antigua	8 100	8,38		6,86	350 000	−20	137,2	18,9	11,9	8/5	Inga	11 000	19,5
Bolero	6 908	7,95	4 050	6,22	270 600	−20	128,0	18,1	11,0	8/5	Inga	8 600	19,0
Ballade	6 908	7,95	4 050	6,22	270 600	−20	128,0	18,1	11,0	8/5	Inga	8 600	19,0
Barcarolle	6 908	7,95	4 050	6,22	270 600	−20	128,0	18,1	11,0	8/5	Inga	8 600	19,0
Domingo	3 860	7,00			224 000	−20	114,3	16,5	10,3	10/5	Inga	6 700	18,0
Darien	3 860	7,00			224 000	−20	114,3	16,5	10,3	10/5	Inga	6 700	18,0
Dolores	3 900	7,00			224 000	−20	114,3	16,5	10,3	10/5	Inga	6 700	18,0

Tvivelaktiga strapatser med Fenby

av John Berndtsson

FÖR ETT par år sedan fanns i "Hemmahamn", en tidning utgiven av Sjömanskyrkan i Göteborg, en artikel skriven av sjökapten Henning Heidenholm i Helsingborg. Berättelsen beskriver en mycket dramatisk och strapatsrik resa med kuttern **Fenby** från Gullholmen. Innehållet uppvisar dock så stora brister i sjömansskap och uppförande att jag inte kan låta artikeln stå oemotsagd. Samtidigt som jag vet att många av Länspumpens läsare uppskattar inlägg om den mindre fraktfarten.

I oktober 1930 skulle **Fenby** lasta 90 ton slipsten i Burgsvik på Gotland med destination Lidköping. Detta var lätt last då fartyget var på 120 ton dw. Besättningen klagade på stuvningen men blev avfärdade av stuveriförmannen och lät sig nöjas och seglade. Slipstenarna var lastade ovanpå varandra i två rader genom lastrummet så att stora tomrum längs fartygssidorna uppstod.

Det är befälhavaren som har ansvaret för fartyg och last. Fartyget skall tillhandahålla stuvningsvirke och man skall se till att lasten blir stämplad. **Fenby** avseglade ej sjövärdigt vilket är straffbart.

Resan fortsatte och Helsingborg passerades vid 20-tiden. Om det fanns kikare ombord hade man kunnat se om det var stormvarning uppsatt, det fanns 99 stormvarningsplatser i Sverige. Trots att vinden började friska vände man inte, oaktat lasten var dåligt stuvad. Med vinden SV på en kutter ligger den fint i fyra streck och tillbaka till Helsingborg hade man fem á sex streck på bogen.

Enligt gott sjömansskap revas seglen på kvällen och man låter inte, som i detta fall, ett toppsegel hänga dött mot storseglet.

Skall man bärga segel skall de i däck och surras. Därefter togs förseglen ner utan att beslås och då kan det inte ha varit mycket kvar av dem när man kom till Varberg om det var sådan orkan som beskrevs.

Artikelförfattaren ansåg vidare att livbåten var för stor då den var för tio man. Den vi har på **Dagny** är för tretton man och jag tycker inte att den är för stor. Däremot var den på tok för dåligt surrad eftersom den tilläts att tippa in över däck. På islandsfiske hade man båten surrad utanför mesanriggen och där kunde det blåsa!

*Engelska kuttern **Fenby** på 1940-talet. Foto från Karl-Erik Hammarskär.*

Heidenholm går vidare och beskriver hur hans kompanjon hade så mycket att göra med att sköta maskin samtidigt som han stod och styrde (?) samt att man hade så stark slagsida att kölen inte fungerade. Ja, några bönder kan han prata med, men inte med mig!

Han stod och styrde och tänkte segla **Fenby** i land trots att det är befälhavaren som har ansvaret för fartyget.

När man kom till kaj i Varberg föreslog hamnmyndigheterna att man med hjälp av kran skulle lasta om eftersom alla stenarna, till synes trasiga, låg emot garneringen på styrbordssidan. Detta avfärdades, man bröt mot lagen och gick till sjöss igen.

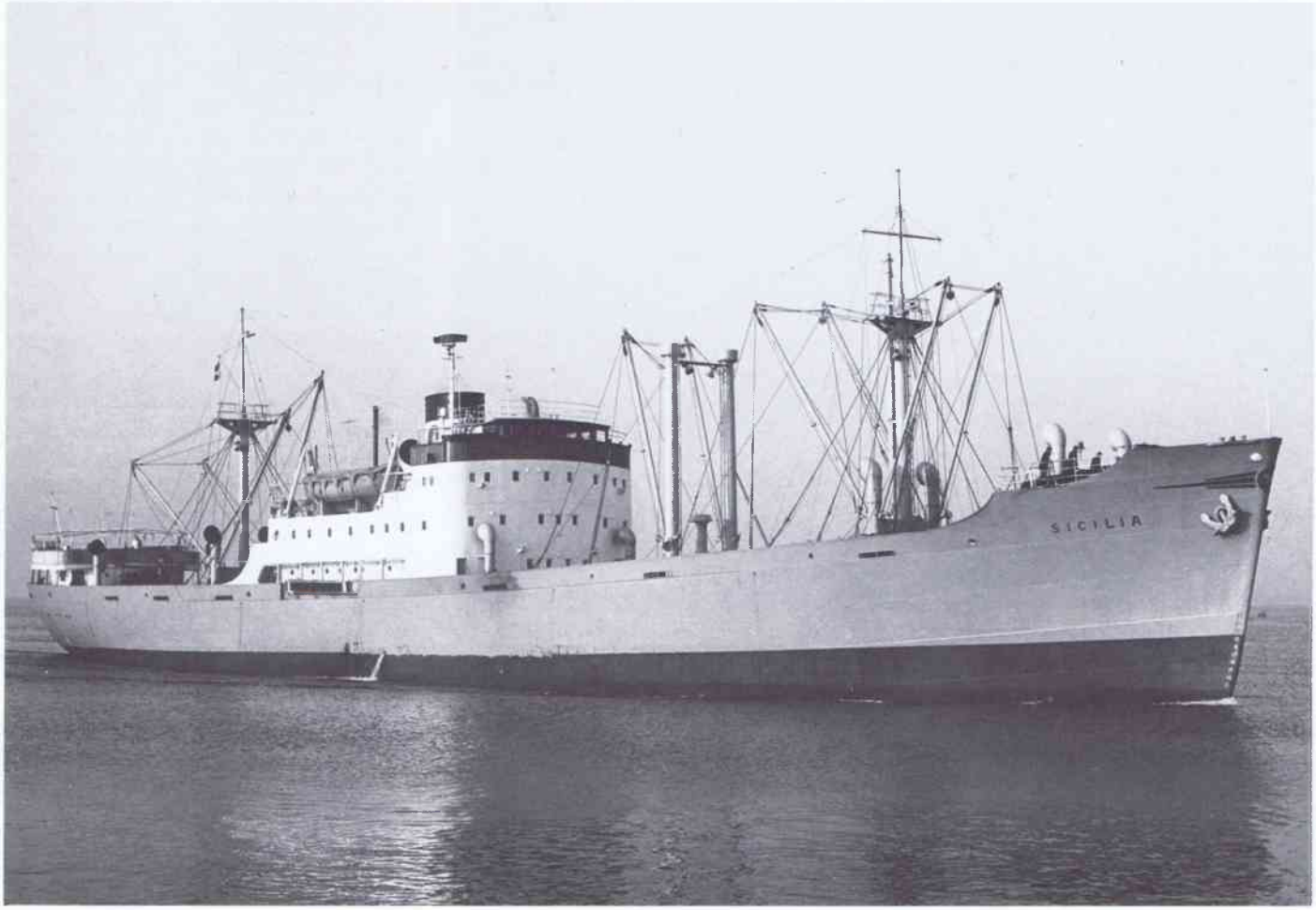
I Göteborg togs pumparna iland av hamnmyndigheterna för att kontrollera att **Fenby** inte var läck. Detta var mycket märkligt, pumpar tas inte i land utan förseglas. Hade fartygsinspektionen fått se **Fenby** hade man inte tillåtits att lämna Göteborg. När **Fenby** nått Vassbotten gick besättningen till kojs, dödstrött. Man hade haft storm i 16,5 timmar och därefter legat i Varberg två nätter och i Göteborg en natt och så är man dödstrött!

Jag har själv legat på islandsfiske i 14 år och varit med om det mesta, seglat över Nordatlanten med maskinskada, länsat i orkan med bara riggen men tappat styrfarten vilket författaren beskriver, det har jag aldrig gjort. Jag har aldrig tidigare hört talas om att en båt med maskin i gång tappar styrfarten.

När **Fenby** slutligen anlände till Lidköping ville man ha betalt för lasten som man enligt lagen var ansvarig för och dessutom ersättningsskyldig för de skador som uppstått under stormen. Efter att ha hotat med Sveriges Segelfartygsförening fick man så betalt men detta hade inte hjälpt, det kan jag garantera och jag hade inte betalat om jag varit chef för fabriken som skulle ha lasten. Alla stenarna fick köras direkt till soptippen. Nej, när **Fenby** anlöpt destinationen skulle det tagits besiktning och efter utlossad last sjöförklaring.

Detta var alltså ett exempel på vad man kan få läsa i berättelser från sjön och att allt inte kan tas på allvar utan att de inblandades omdöme på allvar ifrågasätts.

■



*Svenska Lloyds **Sicilia** tog även passagerare på resorna till Västra Medelhavet. Foto: Bertil Zandelin.*

På sluttampen

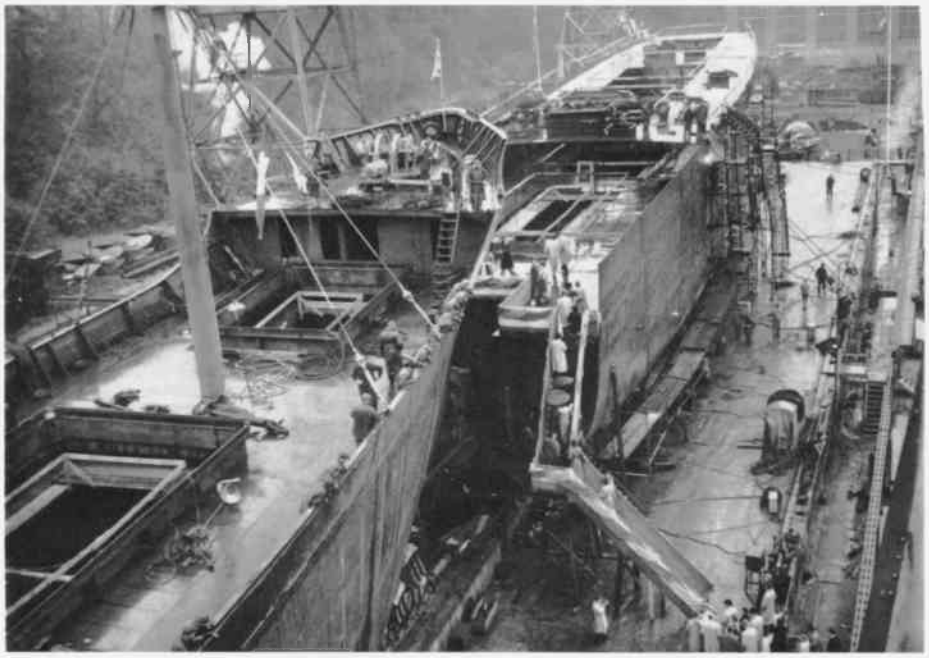
av Krister Bång

FEMTIOTALSBYGGDA handelsfartyg blir allt mera sällsynta. Under april i år inkom meddelandet att **Mastrogiorgis** sålts till skrot.

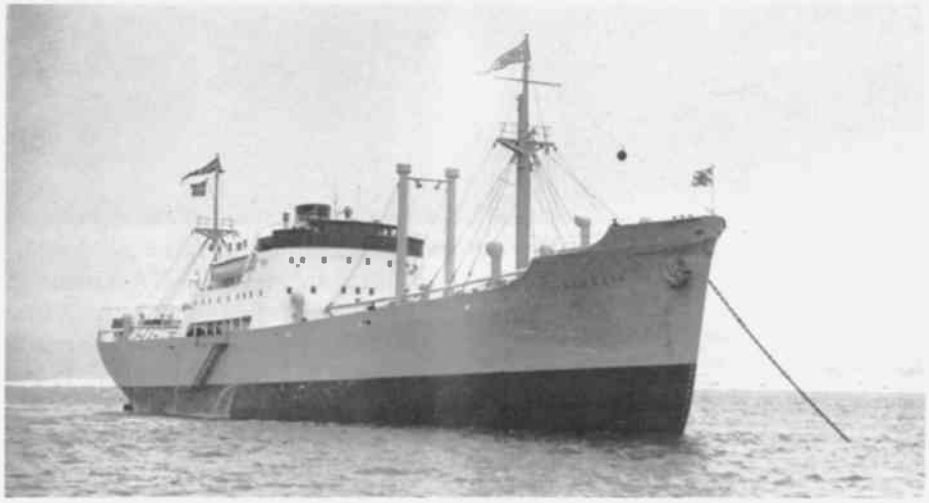
Att det bakom detta exotiska namn döljer sig den forna Lloydaren **Sicilia** kanske det inte är så många som vet. Detta kraftiga fartyg byggdes av Eriksbergs Mekaniska Verkstad 1950.

Efter andra världskrigets slut stod linjerederierna i kö för att få beställa fartyg. Aldrig har det väl levererats så många linjefartyg till svenska ägare som under perioden 1945–55. Vid Eriksberg kom man på knepet att bygga två systerfartyg samtidigt på samma bädd. Först i sjön var **Venezia** den 26 september 1950. Då fattades 25 m på systern som man inte kunnat bygga p g a platsbrist. Den 25 oktober var allt på plats och **Sicilia** sjösattes. **Venezia** levererades den 7

***Venezia** lämnar Göteborg med full last år 1966. Påföljande år såldes hon till Panama och fick namnet **Chung Lien II**. Foto: Bertil Söderberg.*



Klart för sjösättning av ***Venezia*** *på Eriksbergs varv. System* ***Sicilia****, under byggnad på samma stapel, tjänstgör som tribun vid sjösättningen. Foto: EMV.*



Venezia *till ankars vid leveransen den 7 december 1950. Överlämnandet har ännu inte skett eftersom Eriksbergs vimpel vajar på aktermasten. Foto: EMV.*

december och **Sicilia** den 28 december 1950, allt till Rederi AB Svenska Lloyd.

Utseendet var nästan lite ålderdomligt redan vid leveransen. Högt skrov och högt midskepp med teakbrygga gjorde att fartygen såg mycket större ut än de var. Dödvikten var endast 3410 ton. Farten på full last uppgick till 14,5 knop. Man hade inredning midskepps för åtta passagerare.

Fartygen sattes genast in i Lloyds linjetrafik mellan Sverige/Östersjön och Västra Medelhavet med styckegods. Här gick sedan fartygen troget under hela sin svenska karriär.

I november 1967 inköptes **Sicilia** av Constantine G Ventouris i Piraeus och har alltsedan dess tillhört denne man. **Sicilia** avgick från Stockholm den 15 november för Neapel under charter till säljaren men med namnet **Antonios Ventouris**.

Sedan följde många år i linjefart Israel–Sydafrika. Eilat var ändstation i Israel och Durban i Sydafrika. Mellanliggande hamnar som Djubouti, Mombasa, Mauritius och Beira anlöptes också. Någon gång gjorde man en avstickare till Persiska Viken.

Det var under en sådan resa som **Antonios Ventouris** den 9 september 1971 kom till Durban. Dagen därpå utbröt en våldsam brand ombord som ödelade hela fartyget. Skrovet och maskinen var emellertid intakta och Ventouris sände därför iväg sin **Idannis** från Grekland runt hela Afrika till Durban. Den 25 februari 1972 kunde detta lika stora lastfartyg ta **Antonios Ventouris** på släp och färden runt Afrika genom Sydatlanten och Medelhavet gick bra och den 4 april 1972 kunde man förtöja hemma i Piraeus.

Nu vidtog en genomgripande ombyggnad. Bl a ersattes hela midskeppsbyggnaden med en ny som var lägre. Detta vann fartyget utseendemässigt på. Ombyggnaden tog tid. Under 1973 överförde Ventouris äganderätten på sitt bolag Aghios Efsathios Shipping Co SA i Piraeus. Namnet ändrades då samtidigt till **Agios Nikolaos B**. Inte förrän i december 1974 var fartyget klart att sättas i fart igen.

Vilka laster väntade nu? Grekerna hade upptäckt ett riktigt guldägg. Vid första oljekrisen i början av 70-talet blev plötsligt de oljeproducerande länderna rika. I Nigeria använde man pengarna till att bygga skolor, industrier, vägar, hus, osv. För att kunna bygga allt detta behövdes bl a cement, man räknade ut

När ***Venezia*** *såldes till Panama fick hon teaken på bryggan vitmålad och svart skrov. Foto i december 1971 av Göran Ohlsson.*

***Sicilia** under leveransturen den 28 december 1950. Foto: Eriksbergs Varv.*

hur många ton som skulle gå åt, och det var åtskilligt, och beställde för utskeppning i Svarta Havet. Grekerna var snabbt framme och lastade det ena fartyget efter det andra. Men väldigt få kom tillbaka. Snart samlades hundratals cementlastade fartyg på redden utanför Lagos och blev liggande. Nigerianska staten fick betala hyra för fartygen under tiden de låg overksamma i väntan på lossning. Grekerna fick igång massor av gammalt skrot som låg utanför Nigeria med påslagen taxameter. Fartygen kunde ligga halvårsvis på törn.

Hur kunde det bli så? Man hade inte tänkt på att allt material skulle vidare från hamnen. Järnvägar och landsvägar var inte dimensionerade för en så gigantisk uppgift och man fick inte bort cementen från hamnområdet.

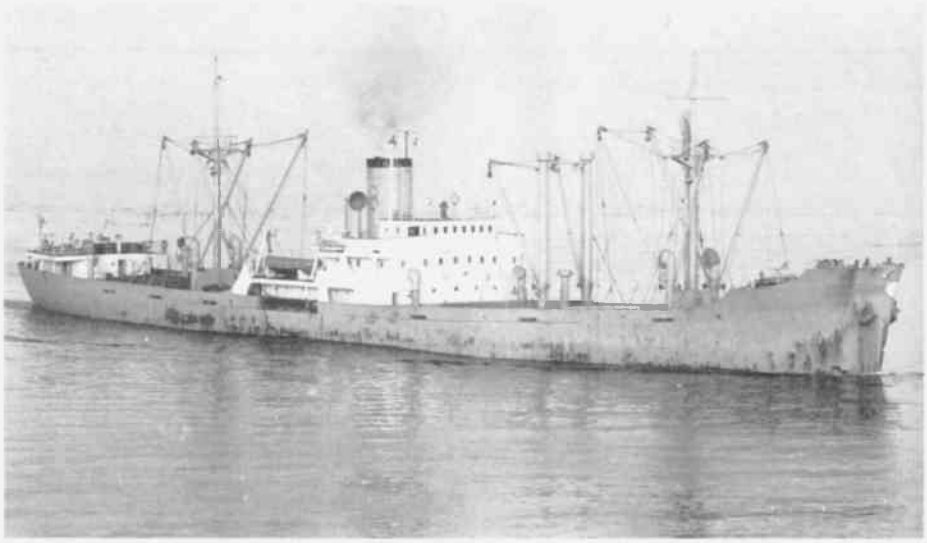
Det var i den farten **Agios Nikolaos B** nu sattes in. Från Svarta Havet till Nigeria. Efter några år sattes hon in i närtrafik på Östra Medelhavet. Enligt Länspumpens utsände var det ett mycket nedslitet fartyg som ankrade upp på redden utanför Piraeus i oktober 1982. Tillsammans med rederisystern **Odigtria B** lades hon den 6 november 1982 upp vid den lilla ön Kimolos, granne till Milos, i Egeiska havet. 1983 döptes hon om till **Mastrogiorgis**. Det är väl knappast troligt att detta målades på båten.

I april i år såldes hon as is, where is för USD 110 per light ton till turkiska upphuggare. Frågan är när turkarna åker och hämtar sitt fartyg.

Var blev då systern **Venezia** av undrar någon? Jo, hon såldes i december 1967 till Panama och fick namnet **Chung Lien II** Hon sysselsattes sedan i fart på Fjärran Östern resten av sin levnad. 1976 fick hon namnet **Loon Sheng** och 1979 **Youth Giant**. I november 1979 skrotades hon i Kaohsiung. ■

*Svenska Lloyd satte genast in sina två nybyggen **Sicilia** och **Venezia** i linjefarten på Medelhavet. Här har just **Sicilia** överlämnats till Lloyds. Foto: EMV.*

*I november 1967 fick **Sicilia** namnet **Antonios Ventouris** av sin grekiske redare i Piraeus. Observera Lloyd-flaggen på förmasten. Foto från Krister Bång.*



*Efter en våldsam brand som ödelade hela fartyget den 10 september 1971, fick hon ny överbyggnad. I samband härmed döptes hon om till **Agios Nikolaos B.***

Länspumpen
Box 421
401 26 Göteborg

Visst finner man en skön blandning av nostalgi och historia i Länspumpen. Men när Du söker senaste nytt om fartyg och sjöfart så finns det inga alternativ. Det finns bara en

SVENSK SJÖFARTS TIDNING

där Du även finner den populära avdelningen ''Kring Kajutlampan''.