



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: Årsavgift 1993: 150 kr
Länspumpen Postgiro 81 57 68-7
Box 421, 401 26 GÖTEBORG Lösnummerpris: 45 kr

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

Årgång 21. Nummer 84 från starten.

ISSN 0281-4242

Tryckt hos Struves Vikings, Göteborg, i 2 300 ex.

Färgrepro: Carlaförlaget, Lysekil.

Layout: Jan Johansson, Bertil Söderberg.

Sjöfartsverkets publiceringstillstånd dnr 2905-9250589
(t o m år 2002)

Sjökortet på framsidan är från Sjökort Nr 70, Marstrand.

Kartplåt 1891, utgåva 1 juni 1926.

Årsnummer 1993

Förhandsintresset för Länspumpens
årsnummer har varit mycket stort.
Det är nu dags att sända in pengar.
Tidningen kommer ut i december lagom
till jul. Pris per nummer 40 kronor.
Använd inbetalningskortet som
bifogas detta nummer.

Tidningen Länspumpen
Box 421, 401 26 Göteborg

Redaktionellt

Årets temanummer handlar om Danmark. Vi har haft
mycket material att välja bland men vi hoppas att vårt val
skall ge en omväxlande läsning.

Intresset för vårt årsnummer är mycket stort. Det går
knappast en dag utan att någon ringer och frågar när det
kommer. Vi vill därför tala om för alla oroliga: Utgivningen
blir i december och kan därför bli en trevlig julklapp. Med
detta nummer bifogas ett inbetalningskort där du kan
beställa önskat antal. Se även separat annons nedan.

Redan nu kan vi meddela att priset för Länspumpen för
1994 blir oförändrat.

Vi önskar läsekretsen en trivsamt höst med mycket länspumperi. Skriv gärna till oss om du har något på hjärtat.

Redaktörerna

Omslagsbilden: Året är 1962 och den 27 juni i Köpenhamns hamn med stycke-godslastaren m/s **Anna Nielsen** vid kaj. Den lilla motorbåten i förgrunden tillhör DFDS och heter förmodligen M2, en så kallad svetsbåt för arbeten på DFDS fartyg i hamnen. Foto: Arne Sundström.

Innehållsförteckning

- 3 Gammal dansk i Kalmarsund Arne Sundström
- 6 Freja – en mångsysslare Bertil Söderberg
- 12 Swedanes Krister Bång
- 14 Tremastaren Ellen Gunn på Tjörn
- 17 Frågor och Svar
- 23 En seglande skönhet Krister Bång
- 27 En vecka i Århus hamn Bent Mikkelsen

Möteskalendern

Göteborg

13 november: Anders Rydberg berättar och

visar diabilder från Grekland och Holland

4 december: Walter Nilsson, båtolog nr 1,
berättar till diabilder om resor i Grekland.

8 januari: filmvisning

Plats: Nakterhuset i Klippans kulturreservat. Kl 14.00

Lidköping

28 oktober kl 19.00

berättar Lars Mellström om vikingsaskepp

25 november kl 19.00

berättar Helge Källson om Thunbolaget

Uddevalla

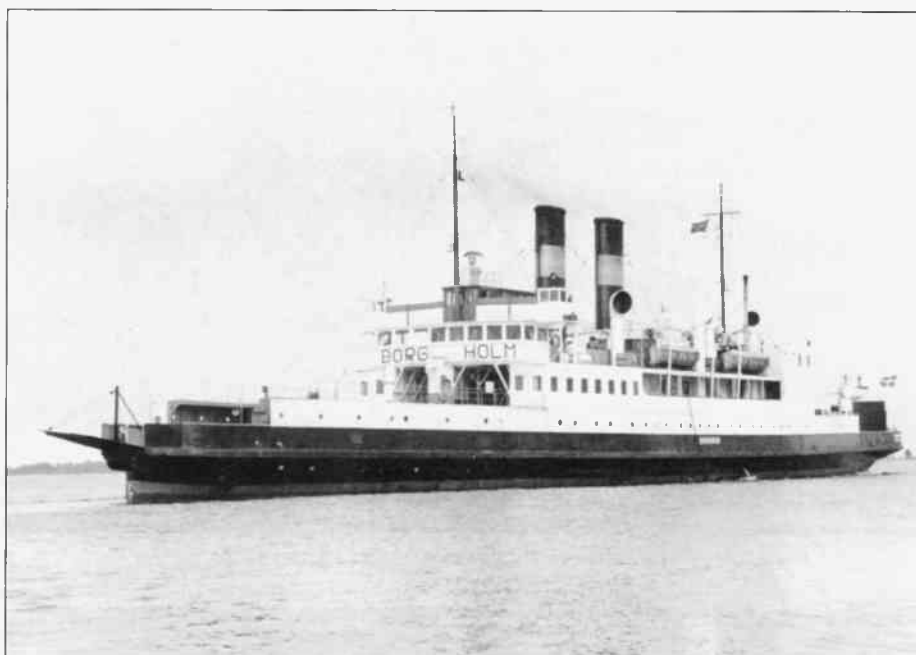
2 november och 2 december

Se annons i Bohuslänningen under "Föreningsbiten"

Plats: Sjömanskyrkan 19.00

Gammal dansk i Kalmarsund och andra som flyttade österut

Av Arne Sundström



Den stora danska ångfärjan *Borgholm* gick mellan Oknö och Borgholm endast en sommar. Foto: Krister Bång den 23 juli 1964 vid Oknö.

Under 1960-talet förnyades den danska handelsflottan drastiskt. De sista koleldade gamla järnvägsfärjorna uttrangerades, och de kvarvarande passagerarfartygen i linjetrafik ersattes av bilfärjor. Några av dessa kom över till östra sidan av Sverige och fick nya, om än kortvariga uppgifter här.

En av dessa var den stora ångfärjan *Christian IX*, som 1964 gick som bilfärja Oknö–Borgholm under namnet *Borgholm*.

Christian IX byggdes 1908 av Burmeister & Wain i Köpenhamn för de danska statsbanornas trafik på leden Nyborg–Korsör över Stora Bält. Hon var den första propellerdrivna färjan på denna led och försedd med två trippelmaskiner om tillsammans 2260 hk, som gav en fart av över 15 knop. Bägge propellrarna med en diameter på 2,9 meter satt i aktern, men hon hade ro-der också i fören. *Christian IX* var också den första färjan som hade ett övre däck med salonger för första- och andraklasspassagerare. Tredjeklasssalongen låg under vagnsdäcket, men också dessa resenärer hade tillgång till ett promenaddäck på övre däck. Under årens lopp byggdes

hon dock om och fick salonger för alla på övre däck.

I boken *Storebaelt fra Smakke til Bro* (1965) berättas om premiärturen för *Christian IX*, som sammanföll med färjeledens 25-årsjubileum. Man ville då först visa upp henne bara för inbjudna gäster, och kaptenen gav order till en matros att journalister inte fick komma ombord. Matrosen missförstod detta främmande ord och frågade gästerna vid landgången: "Är du socialist? Då är tillträde förbjudet!"

Den 20 april 1940 gick *Christian IX* på en mina, som rev upp ett stort hål i hennes akter. Hon bogserades iväg till Korsör men sjönk på Nygrunden, med skrovet helt under vattnet. Här blev hon stående i 48 dagar innan hon kunde bärgas av Svitzers. Nästa krigshändelse kom 17 oktober 1944, då hon och tre andra färjor beslagtogs av tyska krigsmakten och fick tysk flagg och besättning. *Christian IX* lär då bl a ha använts för trupptransporter längs Norges kust, som hon klarade tack vare oväntat goda sjöegenskaper. Hon återlämnades till DSB först efter krigsslutet, och reparationerna efter dessa händelser blev förstås myck-

et omfattande. Det var nog dessa reparationer som gjorde att färjan fick gå kvar på Stora Bält ända till den 14 mars 1964, men från 1961 fick hon bara transportera godsvagnar.

Hon hade dock 1964 ett år kvar på sitt certifikat, och så dök tankarna på ny trafik i Sverige upp.

Utöver den klassiska färjelinjen Kalmar–Färjestaden hade det på 1950-talet tillkommit flera nya linjer över sundet, som Göran Adolfson berättat om i sin bok *Kalmarsunds vita båtar* (1990). Det var Revsudden–Stora Rör, Oknö (Mönsterås)–Borgholm och Oskarshamn–Byxelkrok, som alla trafikerades av ombyggda lastbåtar.

År 1962 gav sig Ebert Pettersson i Rederi AB Nordö in i leken, först genom att låta färjan *Gotlänningen* anlöpa Byxelkrok på sin väg från Oskarshamn till Klintehamn och sedan med andra fartyg. I december 1963 uppvaktade han och Hjalmar Hagman i Red AB Ölands-sund kommunpolitikerna för att redovisa sina gemensamma planer på en snabb bilfärja Oknö–Borgholm. I Mönsterås behövdes ett nytt färjeläge, men i Borgholm räckte det med en tilläggsplats i hamnen. Hagman drog sig sedan ur samarbetet, och istället för en ny färja inköpte Rederi AB Nordö via ett nybildat danskt dotterföretag (Faergeselskabet af 1964) på våren 1964 den gamla *Christian IX*, som nu omdöptes till *Borgholm*.

Borgholm anlände till Borgholm den 15 juni 1964, fastnade i dyn men kom loss, muddrade upp hamnen med sina propellrar och kunde tre dagar senare göra sin premiärtur. En svårighet var att få tag i eldare till de kolfyrade pannorna. Man fick söka i hela södra Sverige efter bl a gamla ånglokseldare. *Borgholm* kunde vidare inte hålla planerad fart, eftersom hon inte kunde svänga snabbt i den trånga leden och navigationsutrustningen var primitiv. Hon krävde också en särskild maskinist för varje maskin. Det blev därför flera lätta grundkänningar, och den 11 augusti körde man sönder färjeläget på Oknö. Efter en rätt misslyckad sommar lades linjen så ner, och färjan gick till skrot hos Persöner i Ystad.



Ålands Linjens *Baronessan* hade ett danskt förflutet som *Kong Olav V*. Här på väg ut från Stockholm den 13 juni 1976.
Foto: Arne Sundström.



En av *Borgholms* eldare.



På vakt i maskinrummet.



s/s Borgholm i läget på Borgholm.

Samtliga bilder på *s/s Borgholm* tagna av Arne Sundström den 21-22 juni 1964.



Klassisk ångbåtsdäcksvy.

Andra som flyttade österut

På 1960- och början av 70-talet flyttade också följande danska passagerarfartyg över till östersjöfart och sattes in Stockholm-Mariehamn:

M/s **Sankt Ibb**, byggd 1935 i Frederikshavn för turer Köpenhamn-Ven-Mölle och från slutet av 1950-talet Köpenhamn-Malmö. Söld 1962 till Ångf AB Bore i Åbo och insatt på dagsturer Stockholm-Mariehamn under namnet Bore I. År 1968 inköpt av Rederi AB Nordö, delvis ombyggd till bilfärja och insatt Oskarshamn-Byxelkrok som Nordö. Gick därefter två somrar Kalmar-Borgholm för partrederiet Bengt Hammarstedt, omdöpt till Öland, men såldes sedan till Neapel och fick där heta Equa.

M/s **Hans Broge**, byggd 1939 i Helsingör för traden Köpenhamn-Århus. Togs ur trafik 1969 och såldes till ett cypriotiskt rederi, som gav henne namnet **Achilleus**. Gick 1971-79 på turer Stockholm-Mariehamn för olika rederier, lades sedan upp och skrotades 1983.

M/s **Prinsesse Margrethe**, byggd 1957 i Helsingör för trafik Köpenhamn-Oslo men även använd Esbjerg-Newcastle och på inrikeslinjerna till Ålborg och Århus. Söld 1971 till Birka Line och insatt Stockholm-Mariehamn som **Prinsessan**. Omdöpt till Prinsen 1977, söld till Jeddah och insatt på turer till Suez som Wid. Skrotad 1987.

M/s **Kong Olav V**, byggd 1961 i Ålborg för traden Köpenhamn-Oslo. Omdöpt till **Olav** 1968 och insatt Köpenhamn-Ålborg. Söld till Taiwan 1969 och satt i trafik Hong Kong-Kee-lung som **Taiwan**. Inköpt 1972 av Birka Line för trafik Stockholm-Mariehamn under namnet **Baronessan**. Söld tillbaka till Fjärran Östern 1980 och har där burit namnen **Min Fung**, **Ji Mei** och **Nan Hu**. ■



Sankt Ibb i Öresund 24 april 1962. Samtliga bilder av Arne Sundström.



Achilleus på ett lugnt Ålands hav den 10 juli 1976.



Prinsessan seglade för Birka Line. Här på Ålands hav 10 juli 1976.

Till salu: Lundbybogserbåten Oaxen V

Bogserbåten Oaxen V, ex Insula, ex Fritz, byggd 1908 på Lundby Mekaniska Verkstad utbjuds till försäljning.

Dimensioner:

Längd = 16 meter
Bredd = 4,5 meter
Djup = 2 meter

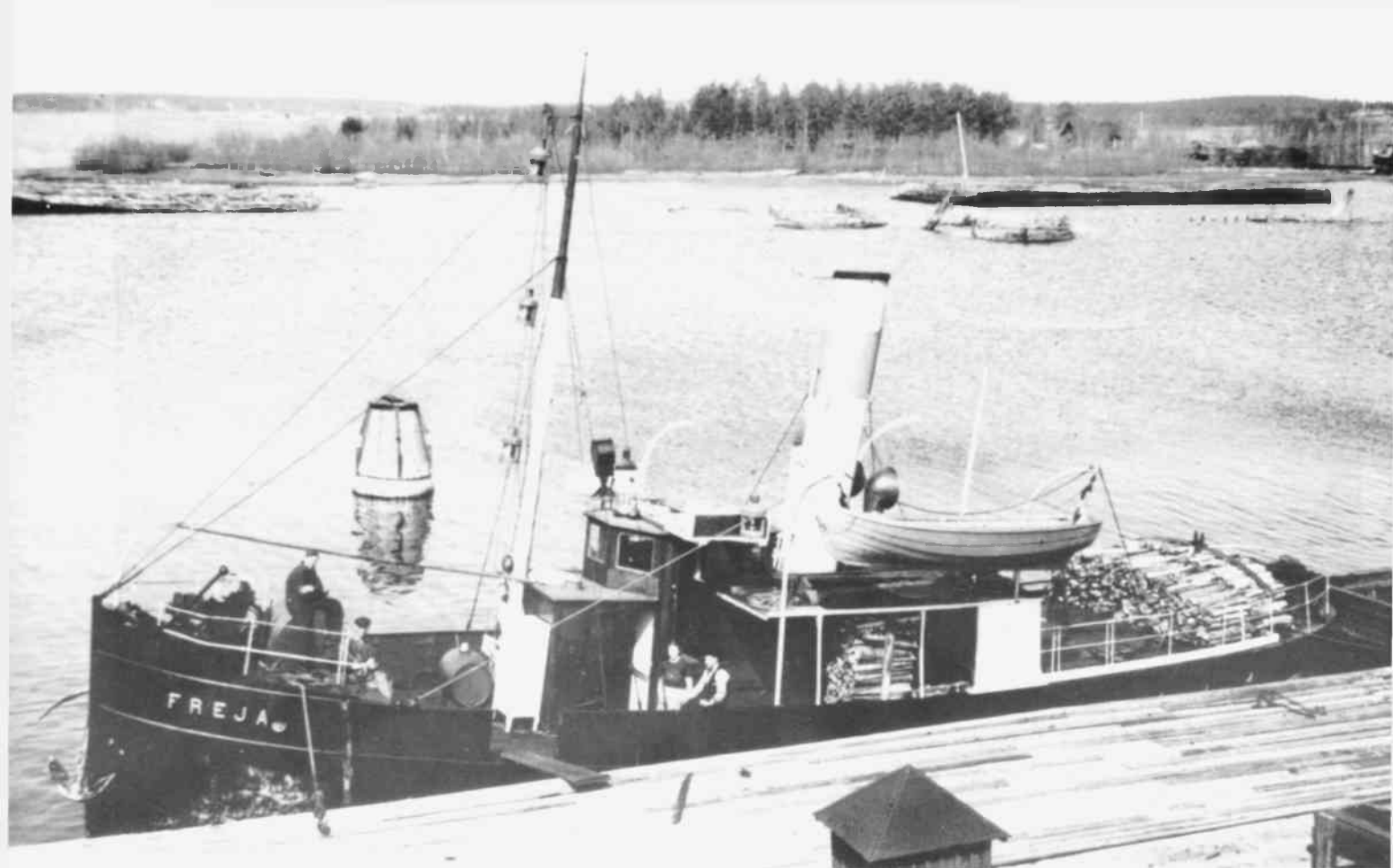
Motoriserad 1952 med en Bolinder 2x75.



Svar till: Peter Nordqvist, Näckrosvägen 42, 132 37 Saltsjö Boo
Telefon: 08-747 83 88 eller 08-605 87 42

Nyligen förnyat eller renoverat: Bergs propeller (rostfri), hylsa, sedervallsbox, axel, koppling, hydraulik och roderlager. Utvändigt blås-trad 1982.

Inredning: styrhytt, mäss, toalett, salong, maskinrum och tvåmanshytt.



Freja med sin besättning vid Törefors Sägeverk 1937. Foto från Per Björkman.

Freja

Passagerar-, bärgnings-, bogser-, tank- och fisketurer/sightseeingbåt

Av Bertil Söderberg

När den lilla ångbåten Freja sjösattes vid Köbenhavns Flydedok år 1905, var det nog ingen som tänkte tanken att hon nästan 90 år senare skulle vara i gott skick och i aktiv tjänst. Freja kom att ha ett skiftande liv i många olika skepnader som rubriken förtäljer. Hon förläste men bärgades och var under slutet av andra världskriget inkallad till örlogstjänst som bogserbåt. Idag återfinns Freja som Mary med hemmahamn Gottskär på Onsalahalvön. Därifrån gör hon fiske- och sightseeingturer.

Den 28 februari 1905 löpte Freja av stapeln, byggd på beställning av Fjorddampbaadsselskabet A/S i Hobro, som passagerarbåt med kraftigt förstärkt skrov av stål för gång i is.

Byggd 1905 som nr. 53 av Köbenhavns Flydedok.
 Tonnage: 49 brt, 13 nt.
 Dim.: 20,08 x 5,1 x 2,1 m.
 Maskineri: En compoundångmaskin om 125 hk.
 Bunkers: 7 ton kol.
 Signal: NPGD.

Den 15 april levererades Freja och avgick till sin hemmahamn, dit hon ankom vid niotiden på aftonen påföljande dag.

När Hadsunds Avis utkom dagen efter Freja anlönt, stod bl a följande att läsa:

– Maskinen driver förutom skeppet även en dynamo, som försörjer det med elektriskt ljus. Strålkastaren, som skall göra det möjligt för Freja att segla året runt på vilken som helst tid av dygnet, utsänder ett utomordentligt starkt ljus. För passagerarna finns en mycket trevlig och ljus 1:a klass salong och en särdeles

tilltalande 2:a klass dito. En särskild dampsalong finns naturligtvis, moderna toaletter samt hytter för personalen.

Den 22 april 1905 inregistrerades Freja i det Danska Skeppsregistret.

Freja sattes in i bolagets trafik på Mariager Fjord mellan Hobro och Hadsund. I januari 1906 visade turlistan tre avgångar dagligen i vardera riktningen. Freja var inte enda båten kan man utläsa av turlistan. På turen anlöpdes flera mellanliggande platser som: Österskoven, Staverslund, Mariager, Ouegaard, Dania och Cimbria samt Stinesminde endast två gånger dagligen.

Bärgningsbåt

För 61.800 kr såldes Freja i maj 1918 till A/S Dansk Bjergningskompagni i Ålborg. Hennes nya uppgift blev bärgningsfartyg. Registrering skedde först den 24 oktober 1918.

Tydligt blev bärgningsuppdragen inte av någon större omfattning, för knappt två år efter man köpt båten, såldes hon till Sverige.

Såld till Sverige

Den 7 maj 1920 blev Albin Nordlinder i Ullånger ägare till **Freja**, som inregistrerades en vecka senare med nr. 6355. Även nu fick hon behålla sitt dopnamn. Nordlinder lät bygga om henne till bogserbåt, vilket hon kom att segla som i många år på norrlandskusten.

Det var dåliga tider för sjöfarten i början av 1920-talet och Nordlinder kunde tydligen inte skaffa jobb till **Freja**. Av någon anledning tog Sundsvalls Enskilda Bank över **Freja** för 50.000 kr den 15 november 1920. Den 20 december 1922 sålde banken **Freja**, som låg upplagd på Bonösundsvik, till ett partrederi i Örnsköldsvik med Jonas A. Olsson som huvudredare. Påföljande år blev fartyget ordentligt reparerat och ombyggt.

Såld den 7 februari 1937 till Enoch Emanuel Ericsson, Ryssbält, Kalix.

Hos Ericsson i Ryssbält

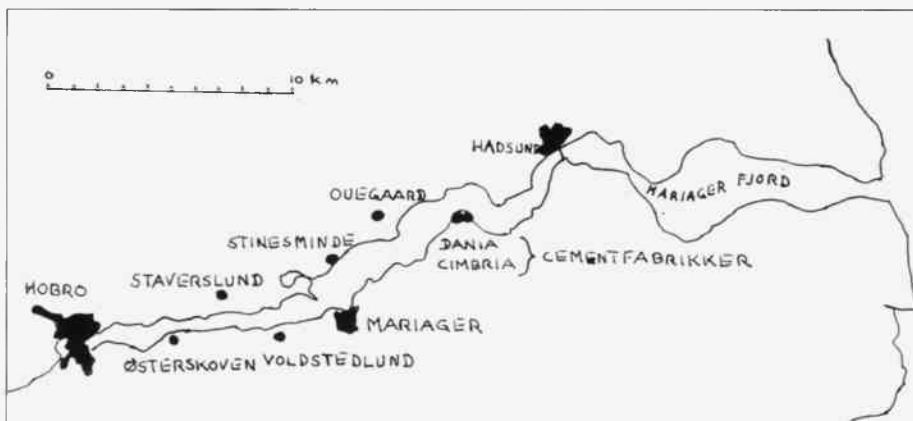
Enoch Ericsson kom att reda **Freja** i 20 år. För att få veta lite mer om denna period i **Frejas** levnad fick jag kontakt med sonen Per Ericsson i Eskilstuna, samt dottern Signild Månsson i Ryssbält, vilka båda arbetat ombord i **Freja**. Jag börjar med Per Ericssons brev som förtäljer följande:

"**Freja** inköptes vintern 1936–37 av min far Enoch Ericsson. Bakgrunden kan ha sitt kulturhistoriska värde. Pappa hade ett antal år varit skeppare på Töreforsbolagets bogserbåt **Törefors**. Bolaget hade bestämt sig för att sälja sina bogserbåtar och i fortsättningen köpa bogseringstjänster. Man behöll bara en mindre bogserare som klarade av att dra ut virkeslastade pråmar till fartygen på redde och att assistera lastfartygen vid förtöjning i dykdalberna.

Pappa som hade sin familj att försörja hade således blivit arbetslös i ett skede då landet fortfarande plågades av depressionens arbetslöshetsproblem. Hans handlingsmönster blev att etablera sig som fri företagare. Därför inköptes **Freja**. Köpeskillingen var drygt 11 000 kronor. Det var kärvt på kreditmarknaden men hans renommé möjliggjorde likväl belåning 'upp till skorstenskransen'.

De första seglatsäsongerna torde ha gått mycket bra. Jag har i varje fall minne av att han en bit in på 1940-talet hade lyckats göra sig skuldfri, trots den stora försörjningsbördan (sju barn och fram till 1940 åldrad mor att dra försörjning om).

Timmerbogsering var den helt dominerande sysselsättningen. Merparten var bogsering för Töreforsbolagets räkning. Deras råvaruuppköp utskeppades huvudsakligen över Kalix, Luleå och Råneå älvar.



Trafik med passagerare på Mariager Fjord var vad **Freja** byggdes för. Ritning: Kaj Munk.

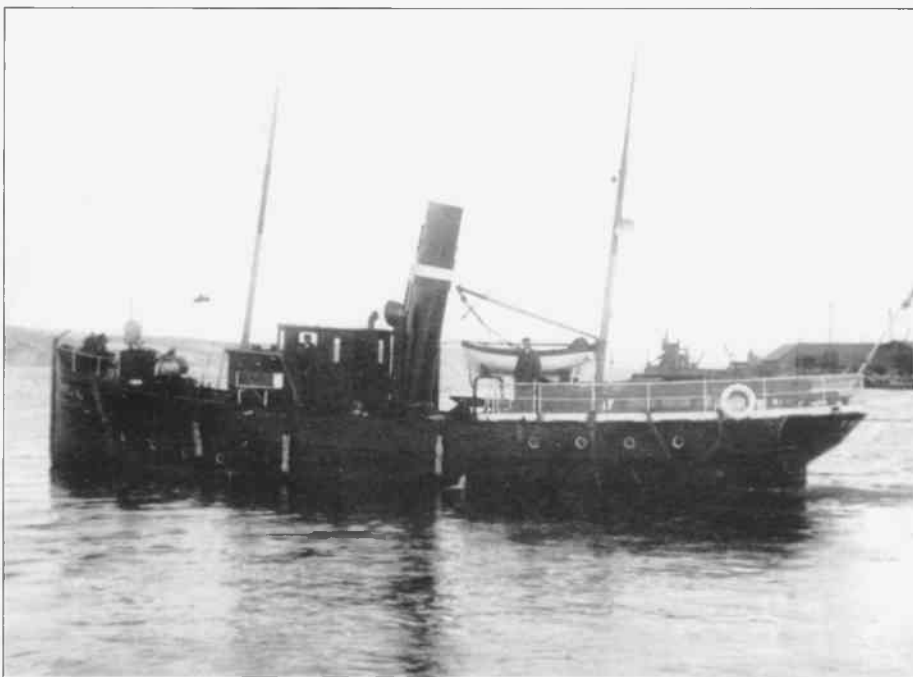
Ett mindre men med åren ökande uppköp av tjänster kom från Statens Skogsindustrier, samt Mo och Domsjöbolaget. Därtill vissa mera tillfälliga uppdrag för Holmens Bruk och Munksundsbolaget i Piteå. I början av 1950-talet lades Töreforsindustrin ned, något år före den på riksplånet hårt debatterade nedläggningen av Statens Skogsindustriers sågverk på Seskarö utanför Haparanda och i Båtskärsnäs. Då blev **Freja** helt beroende av uppdrag för Mo och Domsjö respektive Statens Skogsindustrier.

Timmerbogsering dominerade således verksamheten. Isbrytning var ett komplement. **Freja** svarade på höstarna för isbrytning i Töre hamn och rännan ut genom fjärdsystemet till öppet vatten vid Skogsudden utanför Storöhamn i Kalix skärgård. Isläggningen kom tidigt i detta förhållandevis grunda och obetydligt bräckta vatten, normalt medio november.

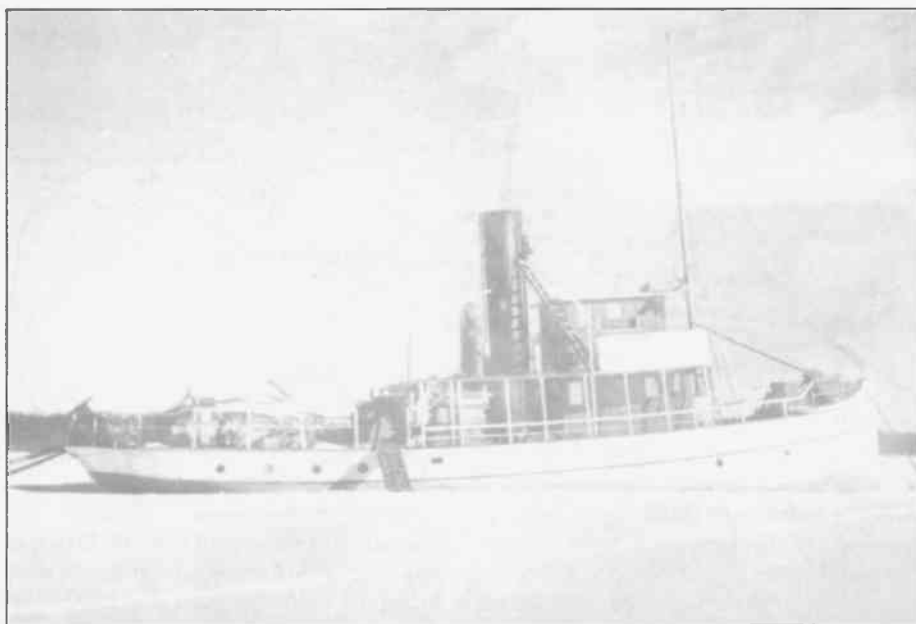
Skeppningssäsongen i Törefors tog normalt slut i vecka 48 eller 49. Därefter följde vissa år fortsatt isbrytning i Luleå hamn. På 1940- och 1950-talet upphörde skeppningen över Luleå hamn normalt före jul.

Uttryckt i mera verksamhetsinriktade termer kan man säga att **Freja** som ensambogserare drog 14–16 högsjöflottar kopplade i två rader om vardera 7–8 flottar. I sambogsering med annat fartyg kunde detta kvantum något utökas. Två bogserare kunde i trängda lägen hjälpa varandra att rädda ett timmersläp som utsattes för hård sjögång eller strömmar som i trånga passager hotade att sätta släpet på grund. Betalning utgick per inmått kubikfot så det fanns ju ett ekonomiskt tryck att optimera timmerforan.

Sambogsering var förhållandevis vanlig. Bland partners i sådant arbete erinrar jag mig speciellt Mo och Domsjö S/S **Frans Michael**. Jag har ett vagt minne av att sambogsering vid ett tillfäll-



Med akterstagad skorsten och master var **Freja** ett vackert litet passagerarfartyg. Foto från Kaj Munk.



*I vinterupplag i någon vik infrusen och i väntan på islossningen.
Foto denna sida från Per Ericsson.*

le förekom med **Holmen VIII**, vilket var ett välkänt fartyg i våra trakter. I försommartid brukade hon hämta ett timmersläp som flottlagts i Kalix älven och ibland ytterligare ett senare på sommaren. Med sina drygt 1000 IHK och stora tonnage var hon i en klass för sig. För bogserbåtsbefälhavare var det en stolthet att ha beträtt hennes däck - om dock endast för att dricka en kopp kaffe och utväxla hövlighetsfraser med en lyckligt lottad och framgångsrik kollega.

Själv fick jag aldrig vara med och uppleva arbetet med isbrytning. Hur det gick till har jag kunskap om endast genom hörsågen. Dessa minnesbilder kan sammanfattas så här:

Genom 5" kärnis kunde **Freja** stäva med god fart. Vid 8" krävdes backmanövrar och stötning. Den övre gränsen för framkomlighet låg vid 1 fot. Arbetet i is underlättades av att hon var utrustad med akterlig trimitank och att ett påfallande stort roder möjliggjorde betydande krängningar vid dikt roder.

Ångpannan kunde självfallet eldas både med kol och ved. Pappa föredrog vedeldning. Jag förmodar att det var prisfrågan som avgjorde även om han beskrev saken i termer av 'bättre prestanda'. Det gick ju dessutom inte att få tag på kol under krigsåren, så rosten hade anpassats att vara ideala för vedeldning. Bränsleförbrukningen under arbete var 0,7-1 kbm beroende på vedens kvalitet. Det var självfallet ett problem med att kunna bunkra tillräckligt med ved för längre transporter. Min far hade en genomarbetad strategi för detta. Han lade upp bränsledepåer på strategiska platser längs nordnorlands

kust. Märkligt nog var stöder ur dessa depåer extrema sällsyntheter.

Ångmaskiner var ju storkonsumenter på smörjolja, vilken var en bristvara under krigsåren. Vissa kompletterande installationer gjordes på ångmaskinen och dessa möjliggjorde tillvaratagande av använd olja för rening i ett oljefiltreringssystem och återanvändning. Efter

denna installaton var det inget problem med att få tilldelad oljeranson att räcka."

Inkallad till marinen

Signild Månsson, dotter till **Frejas** ägare, arbetade ombord som kocka från hösten 1944 fram till 1948. Hon var med om resan ner till Stockholm, där **Freja** skulle inställa sig för örlogstjänst som bogserbåt. Här följer hennes berättelse från resan:

"I marinen rullor står **Freja** som inkallad från den 15 november 1944 och **Freja** skulle tillsammans med bogserarna **Prins Gustaf Adolf** och **Munksund VIII** företa resan ner till Stockholm. Maskinist Gunnar Rönnbäck hade lånats ut från **S/S Nestor**, vilken var klar för avrustning efter seglationen, och han blev nu **Frejas** maskinist.

Ordern för fartygen var att snabbast möjligt inställa sig i Stockholm, men att samtliga båtar skulle ha sällskap på resan. Den minsta och för sjögången känsligaste båten '**Prinsen**' kom därför att ange när vi kunde avgå. I senare delen av november lämnade de tre bogserbåtarna Piteå hamn med destination Stockholm. Nämnas kan att väderrapporteringen under krigsåren var summarisk, speciellt var vindriktning och vindstyrkor vagt utsagda. En annan faktor som hade med kristiden att göra var möjligheten att bunkra. Man var helt



Sliptagen med ägaren Enoch Ericsson på Frejas brygga.

beroende av bra ved för pannorna och att den var lätt åtkomlig vid kaj.

Resan gick programenligt tills vi kom utanför Ulvöhamn, då 'Prinsen' i visserligen kyligt, men vackert mänskensvärder gav signalen om behov av nödhavn pga nedisning. Vi gick in i hamnen men den befarade nedisningen visade sig vara mycket överdriven. Det uppehållet kom att försena den fortsatta resan med veckor. Vi kom in i en stormperiod med flera uppehåll i hamnar, bl a Sundsvall, Iggesund, Stocka och Vallvik. I Stocka låg vi och bunkrade den 1:a advent och fick under natten decimeterdjup blötsnö indriven i alla vrår. Den lördagen minns jag!

Omsider kom vi fram till destinationsorten och vad jag kan minnas fick vi gå in till Ekenbergs varv vid ankomsten. Förläggingsplats blev senare Galärvarvet på Djurgården. En kapten Hansson var mottagare och var senare min fars kontaktman. Maskinist Gunnar Rönnbäck stannade kvar som civilanställd ombord i Freja. Vår båt utnyttjades inte i någon nämnvärd utsträckning, men maskinist Rönnbäck arbetade då på andra fartyg. På våren 1945 återgick han till sin anställning på S/S Nestor.

Hämtningen av Freja skedde vid ett historiskt datum 9 maj 1945. Besättningens 'resesällskap' från Boden bestod av fredsglada norrmän som skulle till Oslo via Stockholm."

Frejas beteckning som hjälpfartyg var 567 och enligt rullorna återlämnades hon redan den 20 februari 1945. (redaktionens anm.)

Kantrade och sjönk

"Det blev en kort seglotionssäsong den vackra somaren 1945. En morgon i början av augusti, datum minns jag inte, avlämnade Freja ett timmersläp i Törefors timmermagasin. Som brukligt, när ingen annan bogsering väntade, skulle surr- och dragkätting från tidigare bogseringar tillbaka till Kalix och Nyborg. Före 'bomkarlarnas' frukostrast bars den ombord och stuvades på akter- och fördäck. Under tiden åt besättningen sin frukost. Kök och matplats låg då under däck. Vad som sedan hände ser jag som i en film. Maskinisten Hjalmar Spets kommer ner till frukosten och avlöser eldaren vid bordet och ger samtidigt ordern att 'fylla pannan'. Spets äter och lämnar köket. Jag går in i min hytt innanför köket och börjar ordna med håret. När jag står där med spegel och kam i händerna, får båten plötsligt slag-sida så att hytten blir mörk. Jag rusar uppför trappan, samtidigt som båten går över på andra sidan. När jag kommer upp på däck lägger Freja sig över åt babord igen och jag hoppar över på tim-

merflotten som 'bomkarlarna' var i färd att lämna för att följa Freja till kajen. Min far står i styrhytten färdig att kliva på den vedhög som är i jämnhöjd med styrhytten, men han kläms fast under taket när veden lyfts av vattnet och följer med när båten sjunker. Maskinisten hoppade nog samtidigt med mig längre akterut. Det följde några fasansfulla sekunder-minuter? innan pappa dök upp mellan all veden som flöt.

Hjalmar Spets uttalade senare till pappa att 'det var hans fel'. Han hade först påbörjat fyllning av ballasttanken akterut, men såg när han lämnade maskinrummet för att ta frukost, att pannan behövde mer vatten och gav därför denna order till eldaren. När så flera män, efter att lossat förtöjningarna, samtidigt hänger på relingen för att ta sig ombord i den lastade båten är olyckan ett faktum.

Frågorna var många: Var Freja fellastad, hur mycket vatten fanns som kom i rörelse vid männens belastning av babordssidan? Ingen vet.

Att vara kocka ombord

Hur var det då att arbeta ombord i denna lilla mansvärld, och hur var arbetsmiljön?

– Jag Signild Ericsson var på hösten 1944 sexton år gammal. Kockan före mig hade mönstrat av för studier och min far anställde mig som kocka.

Det var som bekant kristid och ransonerings på nästan allt i matväg. Men man skulle ändå ha mat på bordet till sex

matglada karlar i olika åldrar minst sex gånger om dagen och dessutom matskaffning när vi låg under bogsering. Någon åttatimmarsdag existerade inte. Innan ett timmersläp togs ut skulle kockan ha provianterat så det fanns mat ombord för minst en vecka. Mycket få konserver fanns att tillgå, 'kylskåpet' utgjordes av ett isskåp på däck, som fick ny is när sådan fanns att tillgå. Svalutrymme var dåligt men blev bättre sedan Freja byggdes om efter förlisningen. Sylten och smörkupongerna hemifrån gav viss hjälp. Kött, ägg, smör, socker, kaffe, mjöl och bröd, alla baslivsmedel var det helt otillräcklig tilldelning av, för att passa den typ av hushåll som en båtbesättning utgjorde. Allt kaffebröd och helst också mjukt matbröd måste bakas ombord. Detta i ett litet kök med en liten vedspis och emellan inrutade mattider och vaktavlösningar.

Första förväntade kaffet kl 6.30, frukost 8.00, middag 14.00 kvällsmat 20.00, kaffe däremellan, framdukad smörgås till kvällsvakten; det blev en lång dag. Ändå var ju kravet på att inte glömma något när man provianterade, det som kändes tyngst.

De första åren som kocka fanns inte möjligheten för besättningen att ta jollen och åka in i hamn för att proviantera. Bränsle till motorn fanns inte.

Min syster Borghild och jag avlöste varandra i olika perioder från 1944 till 1950. Kustfisket var en möjlighet som gav tillskott av färsk fisk, och utan detta hade det varit ännu svårare att få omväxling i hushållet ombord."



Timmerbogsering i Stockholm på 1960-talet. Det krävdes starka kättingar för att hålla ihop släpet. Foto: J C Lund.

Kätting för timret

Varför lastade man kätting på *Freja*? Per Ericsson fortsätter sin berättelse och beskriver användningen av kätting för timmerbogsering:

”Det är en detalj som kan ha sitt kulturhistoriska intresse. Låt oss här skilja på surrkätting och dragkätting. Låt oss också skilja på tekniken vid bogsering av timmerbuntar respektive högsjöflottar.

Vid sorteringsverken i älvarna buntades timret ihop och hölls ihop av smäckrare kätting. Buntarna bands samman av wires. Enklarest möjliga teknik för att tåla bogsering nedför älvmynningen och ut till flottläggningsstationen. Om den fortsatta bogseringssträckan var förhållandevis kort (ca 50 nautiska mil) och huvudsakligen inomskärs behöll man dessa buntar, men förstärkte med något grövre surrkätting, vilken tålde att spännas hårdare och wires kunde ibland kompletteras med en förhållandevis smäcker dragkätting.

Vid längre bogseringssträcka och bogsering i öppen havssjö öppnades buntarna och byggdes vid flottläggningsstationen om till högsjöflottar. Dessa bands ihop med mycket kraftig surrkätting och raden av flottar bands i sin tur samman med ännu kraftigare och mera långlänkade sk dragkätting. ’Tid var pengar’ redan på den tiden så det gällde att alltid hålla lämplig kätting tillgänglig så att timmerforan om möjligt var helt klar för avtransport vid ankomsten till flottläggningsstationen. Kättingtransport blev således ett viktigt inslag i verksamheten.

Freja bärgas

Omedelbart efter bärgningen av båten dök tjuvar upp. Däcksöverbyggnaden



På slipen hos Löfbergs Varv i Rönnäng, där *Freja* byggdes om till vattenbåt.
Foto denna sida: Lennart Karlsson.



Donsö vintern 1958. Ångmaskinen demonterades på *Freja* och på västkanten drogs hon till varvet i Rönnäng.

som var gjord i massiv teak jämte dess inredning stals.

Reparationen och ombyggnaden utfördes hos Luleå Varv & Verkstäder. Ombyggnaden blev nog inte till alla delar lyckad. Både behovet att hålla nere kostnader, tidspress och bristande kompetens torde ha varit en bidragande orsak. Även haveriet förutan hade en ombyggnad sannolikt blivit nödvändig. Manskapshytterna svarade inte mot de nya regler som hade kommit i slutet av 1940-talet. Ombyggnaden omfattade i huvudsak följande punkter:

- Förlängning midskepps med ca 1 m och tillskapande av lastrum midskepps.
- Höjning av däcket, 40 cm, och byte av däcksbeläggning från hard-wood till stål.

• Pentry och manskapsmäss flyttades upp på däck.

• Stor aktersalong med kaptenshytt gjordes om till manskapshytter.

• Överbyggnaden kompletterades med brygga och styrhytt och navigationshytten flyttades upp på bryggan.

Vid haveriet och ombyggnaden försvann många värden t ex:

Teaköverbyggnaden, ädelträ (mahogny huvudsakligen) inredning och röd sammetsplysch av utomordentligt hög kvalitet. Föga sliten efter dryga 40 år. Ledstångsfästen, kopplingsdosor, armaturer i mässing eller brons samt stort nakterhus i mässing.

Freja gick i trafik som timmerbogserare to m säsongen 1954. Påföljande år blev ett splittrat år både pga vikande konjunktur för timmerbogsering och min fars nu helt invalidiserande sjukdomstillstånd. Han avled hösten 1955.

Freja slipsdrogs i Luleå, försålde den 13 augusti 1956 till Wirens Rederi AB i Piteå för 20 000 kronor. Här blev hon inte länge utan såldes efter drygt ett år.”

Till västkusten

Det var Lennart Karlsson på Donsö som köpte *Freja* den 3 november 1957 för 17 500 kr. Den nye redaren ger här sin berättelse om *Freja*:

”Vi var tre man från Donsö som flög upp till Luleå för att hämta hem fartyget. Båten var bunkrad och klar när vi kom upp och för nerresan till Donsö hade påmönstrats skeppare, maskinst och eldare, då ju båten var försedd med ångmaskin.

Färden från Piteå till Donsö skedde i november månad med risk för att islägg skulle försvåra resan, men allt gick bra.



Vid iskanten i Kalvsund levererar **Freja** vatten till ön med samma namn.



I Majnabbhamnen ligger **Freja** med fördäcket fullt med får som skall ut till Styrso.

Freja var ju timmerbogserare och försedd med propeller för god dragstyrka för timmersläpen. Dessa fick enligt uppgift ej bogseras fortare än med ca 2 knops fart, när de eljest riskerade att skära under. Med ångan i topp presterade fartyget ca 7 knop och via Göta Kanal tog färden till Donsö sex dygn.

Under vintern demonterades ångmaskinen och på vårkanten 1958 bogserades **Freja** till Löfbergs Varv i Rönnäng, som lämnat fördelaktigast pris på ombyggnaden och motorinstallationen.

Under däck anbringades tankar med längs- och tvärgående skott som blåstrades och målades med speciell färg. En kraftig Desmi-pump med stor effekt installerades. Ny styrhytt av lättmetall och som framdrivningsmaskineri försågs **Freja** med en 2-takts dieselmotor på 220 ehk av GMs tillverkning.

Under sommaren 1957 installerades som det första i skärgården ett isverk på Donsö, för att förse öns expanderande fiskeflotta med is. Dock fanns ingen kommunal vattenledning i skärgården utan **Freja** fick som uppgift att hämta vatten från Majnabbhamnen i Göteborg. Lastkapaciteten var 72 kbm och vid kontinuerlig körning med isverket, vilket fordrades eftersom Fladenfisket efter sill pågick som bäst, behövdes en last per dygn.

Året efter startades isverk på Höno, Öckerö och Åstol. Inte heller på dessa öar fanns kommunalt vatten utan **Freja** fick fournera också dessa isverk med vatten.

Ytterligare ett år senare, alltså 1959, startades isverk på Styrso, som också blev vattenkund till **Freja**. Sommaren 1959 var extremt torr och brunnarna sinade på många håll i skärgården. **Freja** fick då hållas igång praktiskt taget dygnet runt och utöver isverk förse brunnar på Styrso, Donsö, Köpstadsö med flera öar med vatten. Brandslangar av 2:a sor-

tering fick lånas från respektive brandstationer och ledningar på ända upp till 800 meter fick läggas ut.

Åstol skaffade egen vattenbåt och Öckerö kommun fick under tiden kommunal vattenledning, men under de hårda isvintrar som följde uppstod avbrott i tillförseln från fastlandet. Med isbrytarhjälp fick **Freja** gå till Kalvsund och Fotö i norra skärgården och fylla de kommunala vattenreservoarerna på dessa öar.

Den stora vattenpumpen kunde också kopplas om för pumpning av vatten från sjön. Denna kom till användning flera gånger vid bekämpning av markbränder på bla Vrängö, Asperö och andra öar.

Till Käringön gjordes under många somrar turer för vattenleverans till pensionatet och sinande brunnar, då vattnet hade för vana att tryta vid långvariga torrperioder.



När väl första fåret gått iland strömmade resten med av bara farten. Foton denna sida: Lennart Karlsson.

En annan sysselsättning under några år var att frakta koks från Gasverket i Göteborg till f.d. Kustsanatoriet på Styrso.

Vid ett tillfälle fraktades en stor flock får från Fiskhamnen i Göteborg ut till Styrso. När man väl lyckats få ombord ett får strömmade resten av flocken med av bara farten. Likadant var det vid ilandstignandet – när väl det första fåret kom iland följde resten med på nolltid. Sedan återstod rengöring av däck, vilket var ganska jobbigt. Fåren hade under utresan avbördat sig åtskilligt och enbart spolning förslog inte utan en rejäl skrubbing var nödvändig för att få rent däck.

Freja hade också under sin skärgårdstid ett flertal bogseringsuppdrag. Motorn fungerade under alla år helt klanderfritt trots många gånger mycket hård påfrestning. På full last uppnådde båten en fart av tio knop.

Alla isverk kunde efter hand förse med vatten från kommunala ledningar och 1968 fullbordades vattenledningen till södra skärgården. Vattenleveranserna med båt blev således ett avslutat kapitel och **Freja** såldes den 25 september 1969 för 85.000 kr till Einar Wiknander och Albert Karlsson i Göteborg, vilka under många år drivit rörelse med vattenleveranser främst till fartyg i Göteborgs hamn."

De nya ägarna lät meddela i juni 1971 att man döpt om båten till **Mary II**. Men det godkändes ej då namnet var upptaget. Officiellt tog man bort **II**:an och kvar blev bara **Mary**.

1981 sålde Wiknander sin del i fartyget som registrerades på Albert Karlsson m fl i Göteborg. Leveranser av vatten blev allt färre med åren så **Freja** såldes i juni 1987 till Stellan Sären i Göteborg för 70 000kr. Sären lät nu bygga om båten till sportfiskefartyg (GG 906). Vattentanken togs bort och lastutrymmet blev



Gamla *Freja* som hon ser ut idag. Skrovet är det enda som är sig likt sedan hon byggdes 1905.
Foto: Stellan Särén.

salong. Ny hjälpmotor samt en Detroit dieselmotor på 240 hk installerades.

Under ombyggnadsarbetet fann man den gamla skeppsklockan från 1905 samt byggnadsskylten i en av hytterna ombord. I februari 1988 ändrades hemorten till Gottskär på Onsalahalvön. *Mary* används för fisketurer till Fladen och sightseeing samt charterurer.

Mary är idag i fint skick och att hon skall uppnå 100-årsdagen är det nog inget tvivel om. Man byggde goda fartyg vid sekelskiftet och många seglar ännu. Se t ex på alla de små bogserarna som byggdes på Lundby och fortfarande är i aktiv tjänst. ■

Källor:

Kaj Munk

Signild Månsson

Per Ericsson

Lennart Karlsson

Einar Wiklander

Stellan Särén

Per Björkman

Bernt Fogelberg

Conny Lexberg

Torkel Wikström m fl

Swedanes

Av *Krister Bång*



s/s Marx på ett foto från Skyfotos.

Det har genom åren sålts många fartyg mellan Sverige och Danmark. Jag har roat mig med att plocka fram några flygfoton från 1950-talet där fartygen hört hemma i de båda länderna plus ett annat nordiskt.

Äldst i skaran är den danska ångaren *Marx*. Hon byggdes redan 1925 i Rödbyhavn på Lolland åt D/S A/S Progress i Köpenhamn. Hon kom att segla för samma bolag under 30 år ända fram till 1955 då hon inköptes av Rederi AB

Wandia i Helsingborg och fick namnet *Lilly*.

Efter fem år under blågul flagg övertogs hon den 3 juli 1960 av Selbi O/Y i Helsingfors. Under blåvit fana seglade hon ut som *Senni*.



Kustrederiet Bohuslänska kustens största fartyg var m/s *Alfhem*. Foto: Skyfotos.

I februari 1963 övertogs hon av greken M A Hambury i Piraeus. Nu ändrades namnet till *Electra* efter en figur i den grekiska gudasagan. (Agamemnons dotter.) Vem känner inte till uttrycket "klaga månde *Electra*". Och det var vad *Electra* gjorde omgående. Då hon var på hemväg till Grekland och befann sig på en resa Rouen–Molfetta gick hon den 28 februari 1963 på grund på klippor utanför Brest och blev vrak. Dessvärre omkom tre sjömän.

Lite yngre än *Lilly* var uddevallafartyget *Alfhem*. Hon byggdes 1930 i Odense på Fyn på uppdrag av C K Hansen i Köpenhamn. Hon levererades med namnet *Guldborg*.

Endast tre år gammal såldes hon i juni 1933 till Leif Höegh & Co A/S i Oslo och fick det prosaiska namnet *Höegh Trader*. Ytterligare tre år senare övertogs hon av Boe & Pedersen i den norska huvudstaden och seglade vidare som *Gausdal*.

I september 1953 inköptes hon av Ångbåts AB Bohuslänska Kusten i Uddevalla. Hon övertogs i Rotterdam och bar vid avfärden namnet *Alfhem*. 1958 övertogs rederiet av Gustaf Thordén.

I december 1959 avyttrades *Alfhem* till skeppsredaren N A Valmas i Piraeus och fick sitt sista namn *Antonius V*. Redan i februari 1961 skrotades fartyget i Izumidzu.

En rejäl ångare av modernare snitt var *Vinga*. Hon levererades strax före jul 1948 till Rederi AB Bifrost i Göteborg av Short Brothers i Sunderland.

Hon blev inte länge i Sverige. I februari 1950 köptes hon av Rederiet Ocean A/S i Köpenhamn och sattes under "esbjergsflagg" som *Vilma Dan*. 1957 överfördes hon till Concord Line A/S i Köpenhamn varvid namnet på ångaren blev *Marien Cord*.

I juli 1963 såldes så fartyget till Rederi AB Asta i Mariehamn och under namnet *Amra* fortsatte seglatsen.

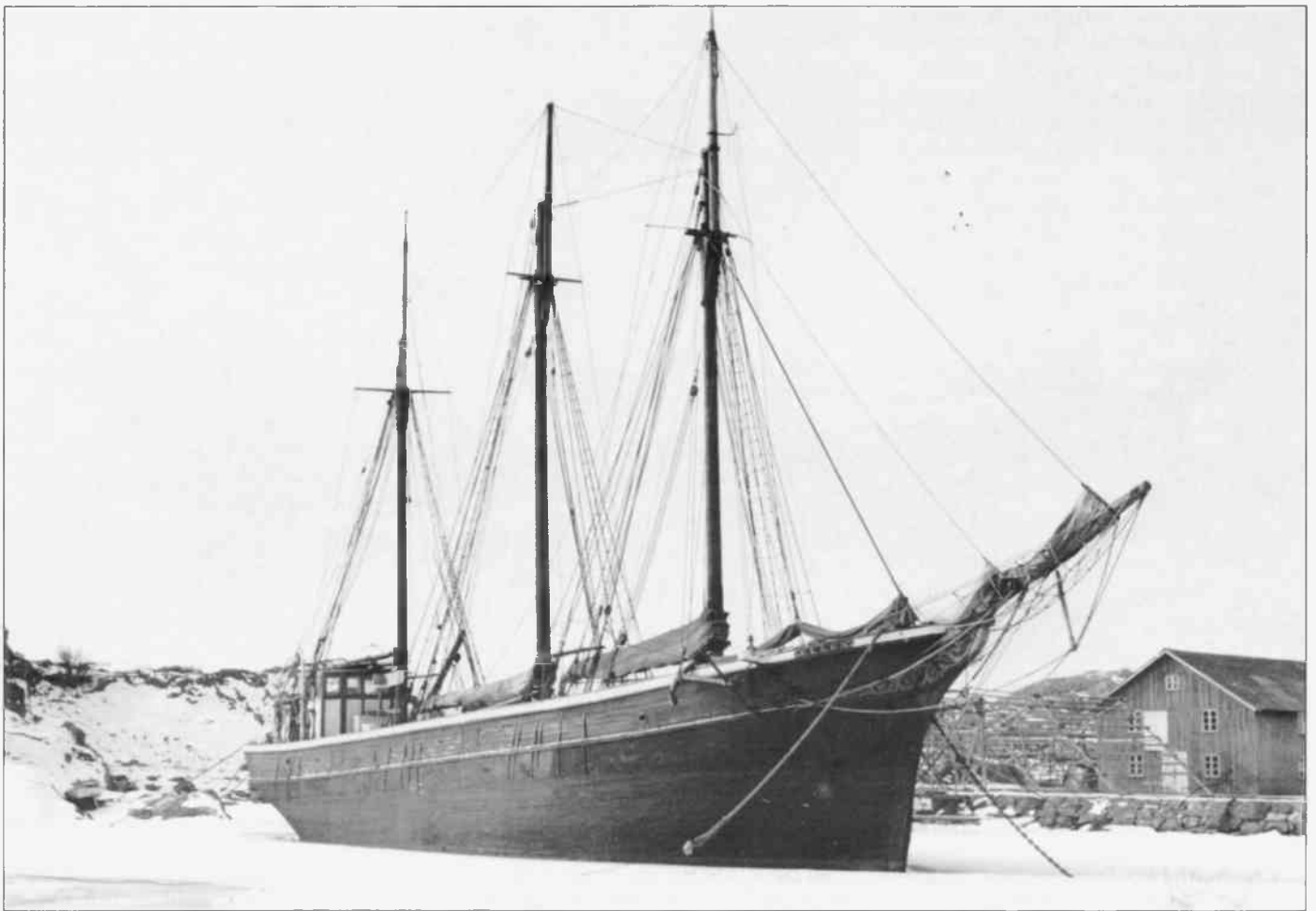
Maldive Shipping Ltd i Male på Mal-

diverna övertog henne i december 1967. Hon övertogs i Rotterdam och avgick därifrån den 29 december mot Jeddah i Saudi-Arabien under sitt sista namn *Maldive Carrier*.

Under hösten 1974 såldes den 26-åriga damen till pakistanska upphuggare. På sista resan i november 1974 Persiska viken–Karachi i ballast fattade fartyget eld och övergavs av sin besättning. Hon kunde dock bogseras in till Karachi där hon för säkerhets skull kondemnerades. I mitten av december 1974 kom ångaren fram till Gadani Beach där skrotningen verkställdes. ■



Den här granna ångare byggdes som *Vinga* för Rederi AB Bifrost.



Ellen i vinterupplag i Skärhamn en februaridag 1963. Foto: Krister Bång.

Tremastaren Ellen

Av Gunn på Tjörn

Segelfartygens skrovformer och riggtyper utvecklades genom århundraden för olika användningsområden och farvatten. Den absoluta höjdpunkten på de seglande skeppens era nåddes med de snabbseglande klipperskeppen under förra seklets sista decennier. De klipperbyggda skutor som inköptes från Danmark till våra kustsamhällen hade dock sin speciella ursprungshistoria.

Jörgen Ring Andersen, född 1840 i Svendborg, byggde sin första båt, en julle, redan som skolpojke. Han var sedan till sjöss ett par år, innan han kom i lära vid ett båtbyggeri i Åbenrå. 1862–63 byggde han sina första skutor **Ellen** och **Niels** på en gammal byggnadsplats vid Skaarupsund, Thurö. En stagnation inom varvsnäringen satte stopp för fortsatt verksamhet. Jörgen Ring Andersen utnyttjade tiden till studier i fartygskonstruktion hos de berömda teklipperbyg-

garna Bröderna Hall i Aberdeen, Skottland. Traditionen gör gällande att han kopierade linjerna från dessa djupvat- tensesglare och överförde dem på de skutor han kom att bygga vid det egna varvet på Fredriksön, Svendborg.

Några av J. Ring Andersens lärningar blev med tiden skeppsbyggmästare och startade varvsrörelse. År 1900 fanns det sammanlagt nio skeppsbyggerier inom området, där traditionen fördes vidare. Flertalet av de större skutor som span- trestes vid dessa byggnadsplatser hade klipperskrovets karakteristiska linjer med ornamentprydd utfallande stäv och flat eller rundad häckakter, riggad som bramsegelskonare.

År 1903 beräknades kostnaden vid beställning av ett fartyg till 250 dkr per brutto register ton. Därtill kom utrustning och proviant.

En av skeppsbyggmästarna vid sekel- skiftet var N. P Petersen. Han hade sitt

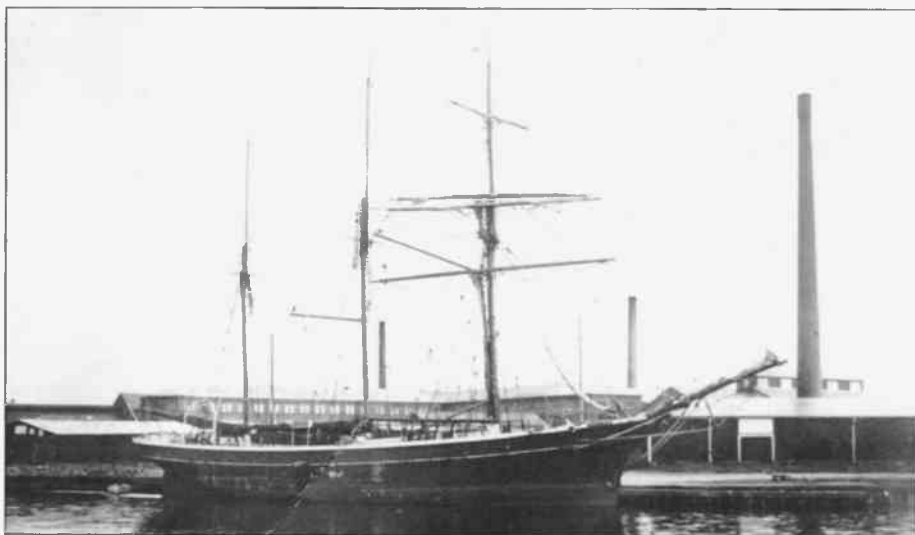
skeppsbyggeri på Thurö, där ett trettio- tal skutor kölsträcktes innan sönerna tog vid 1913.

Ett av N.P Petersens formfulländade mästerverk lämnade stapelbädden 1908, riggad som tremastad bramsegelskonare med namnet **Ellen** av Thurö. Hon ägdes av rederiet "Sejlskibsselskabet tremasts- konaren "Ellen", och lastade 320 tdw.

Ellen byggdes i en tid då skeppsre- darna på södra Fyn ansåg det fördelaktigt att bygga nya fartyg av denna stor- lek för att frakta ut trä från lastnings- platserna vid Bottenhavet till hamnar vid Nordsjöns kuster och Medelhavet.

Under krigsåren 1914–1918 förde **Ellen** dannebrogens röd vita färger på fjärran avlägsna vatten vid Västindien och Amerikas västkust, långt från krigs- hörden.

Dessa relativt små fraktskutor som under veckor och månader stävade fram för dragande segel över öppet hav, var



Ellen av Thuro i Gävle 1928.

utsatta för vädrets alla skiftningar med stundom svåra haverier. Mot storm och sjö kämpade även **Ellen** och blev många gånger segelsliten, men hon skönades från större olyckor. Hon var som danskarna uttryckte det "ett gott skepp" som förde tur med sig. Hon gick heller aldrig i affär utan seglade för samma rederi i 22 år.

Efter de hektiska men lönsamma krigsåren kom en ekonomisk tillbakagång i början av 1920-talet. Det blev efterhand allt svårare att få frakter till segelfartygen, varför många lades upp och annonserades ut till försäljning, däribland **Ellen**. Hon låg upplagd i Svendborg.

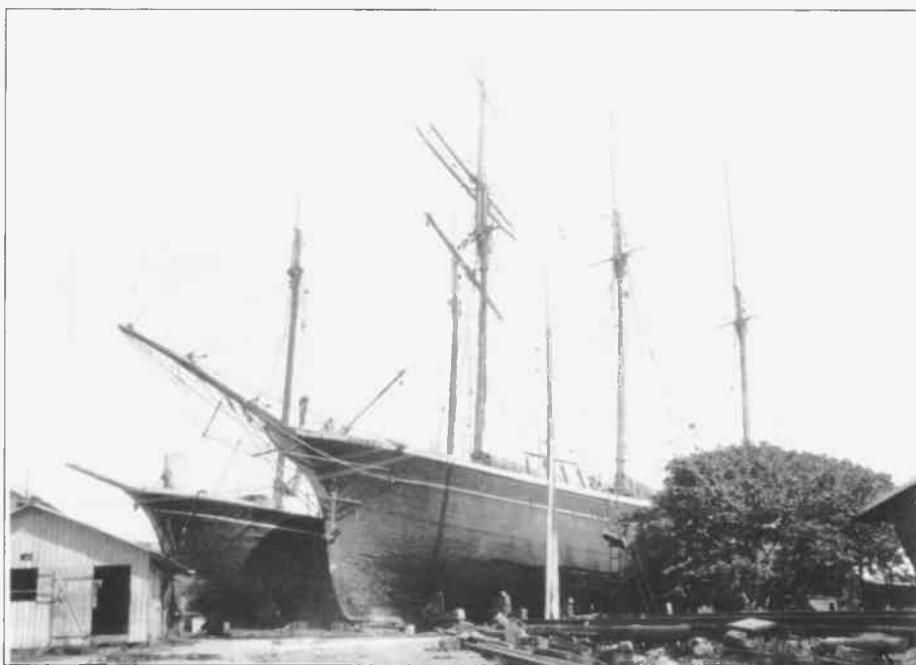
I mars 1930 såldes **Ellen** till Oskar Olsson med söner i Skärhamn. Efter bottenbesiktning, och påmönstring av den fem man starka besättningen gjordes sjöklart för hemresan. Lotsbåten skulle bogsera ut henne till fritt vatten. Men lotsarna i den gamla segelfartygsmetropolen ville inte skiljas från den vackra **Ellen**. De ville ha detta alltmör sällsynta blickfång kvar. Resan fördröjdes med lotsarnas olika ursäkter, en dag för mycket vind, en annan dag för svag osv. En fiskebåtsskeppare vidtalades då om att bogsera ut skutan och lots beställdes till utsatt avgångstid. Men då ställde lotsen villkoret att även lotsbåten skulle vara med och dra henne. **Ellen** bogserades därför till sjöss av båda båtarna!

Väl ute sattes hela segelskruden i svag vind. Fram på eftermiddagen friskade vinden från nord och det blev kryss upp genom Stora Bält. Sent på eftermiddagen bärgades undre märsen.

När skutan senare samma kväll befann sig i höjd med Kalundborg friskade vinden och man beslöt att gå till ankars på Kalundborgs redd.

Efter drygt ett dygn avtog vinden och det gjordes klart för att fortsätta resan.

Segel sattes och ankarkättingen halades tajt. En koff på utgående från staden anropades om bogseringshjälp, varefter ankaret lättades. I tilltagande västlig vind gick seglatsen norrut. På eftermiddagen bärgades stortoppen men märsarna förblev stående. Det var hård segelföring och nästa morgon gick man in vid Vinga och fortsatte upp genom skärgården med avtagande vind. Skonaren gled fram med sakta fart. Vid Sälö dog vinden ut och när hon närmade sig Leksjär måste man ankra. Sent på eftermiddagen anropades en förbipasserande fiskebåt från Brunskär med förfrågan om bogsering till Marstrand. **Ellens** första resa under svensk flagga slutade vid Marstrands Mekaniska verkstad där hon blev sliptagen och motor insattes, 120 hkr June Munktell.



Sliptagning och motorinstallation i Marstrand 1930.



Ellen passerar Göta den 4 juni 1965. Foto: Tore Granath.

Som motorseglare kom hon hem till Skärhamn och gick sedan ut i fraktfart på Östersjön.

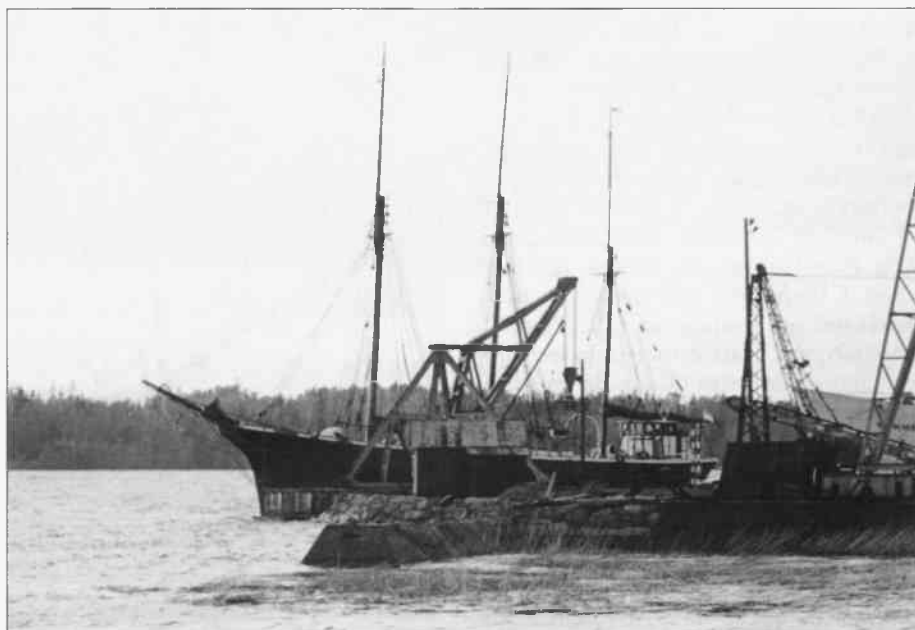
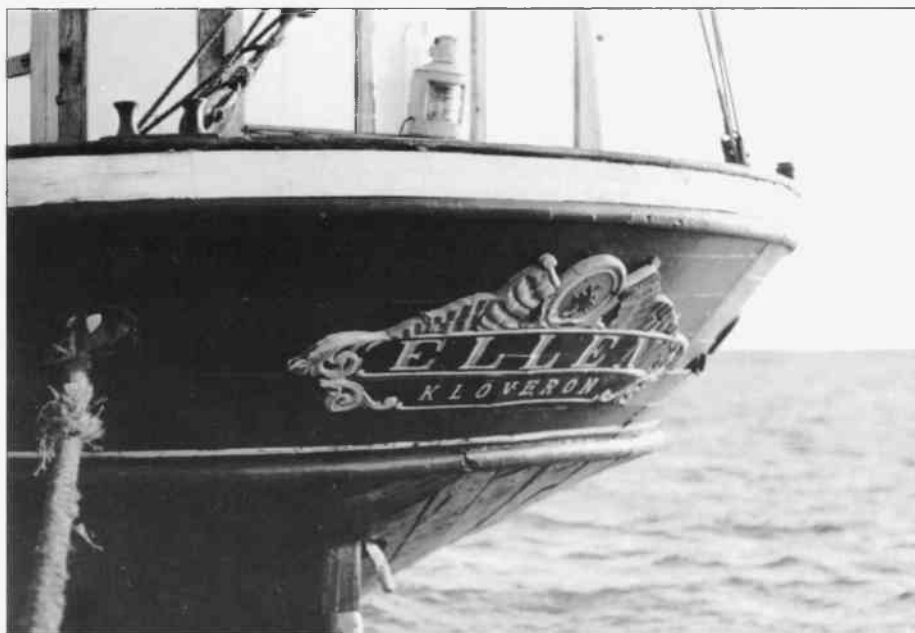
Varje år, vanligen i mars, lämnade hon hemmahamnen och kom hem för vinteruppläggnin till jul. Det blev många seglatsår och den forna skönheten åldrades.

Gerhard och Walter Olofsson behöll sin *Ellen* till 1964 då hon såldes till Carl Olle Boysen, Marstrand. Det var tredje gången den då 56 år gamla skutan bytte ägare. *Ellen* skulle ännu en gång segla ut på långresa. Med last av ammunition destinerad till Röda Havet, avgick hon hösten 1965. Vinterstormarnas härjningar gav det gamla skrovet ovanbordsskador, men som i fornstora dagar var de ej av allvarligare art.

Våren 1966 syntes siluetten av den välkända riggen passera ut genom Göteborgs hamn. I maj blev hon sliptagen för bottenmålning vid Holms varv på Råå. Hon gick därifrån till Otterbäcken för att inta ytterligare en last ammunition, denna gång med bestämmelseort Chile. Resan gick lyckligt till de farvatten där hon seglat för länge sedan.

Ett år senare såldes *Ellen* och rapporterades sedan vara sjunken i Los Angeles 1968. Hon blev emellertid bärgad och lär ännu finnas kvar (se LP nr 1:91) i en innerhamn i San Fransisco, upptagen på land med en restaurangbyggnad på det forna däcket. ■

Ellen hörde hemma på Klöverön det sista under svensk flagg. Här lastar hon ammunition i Otterbäcken den 21 maj 1966. Foto: Tore Granath.



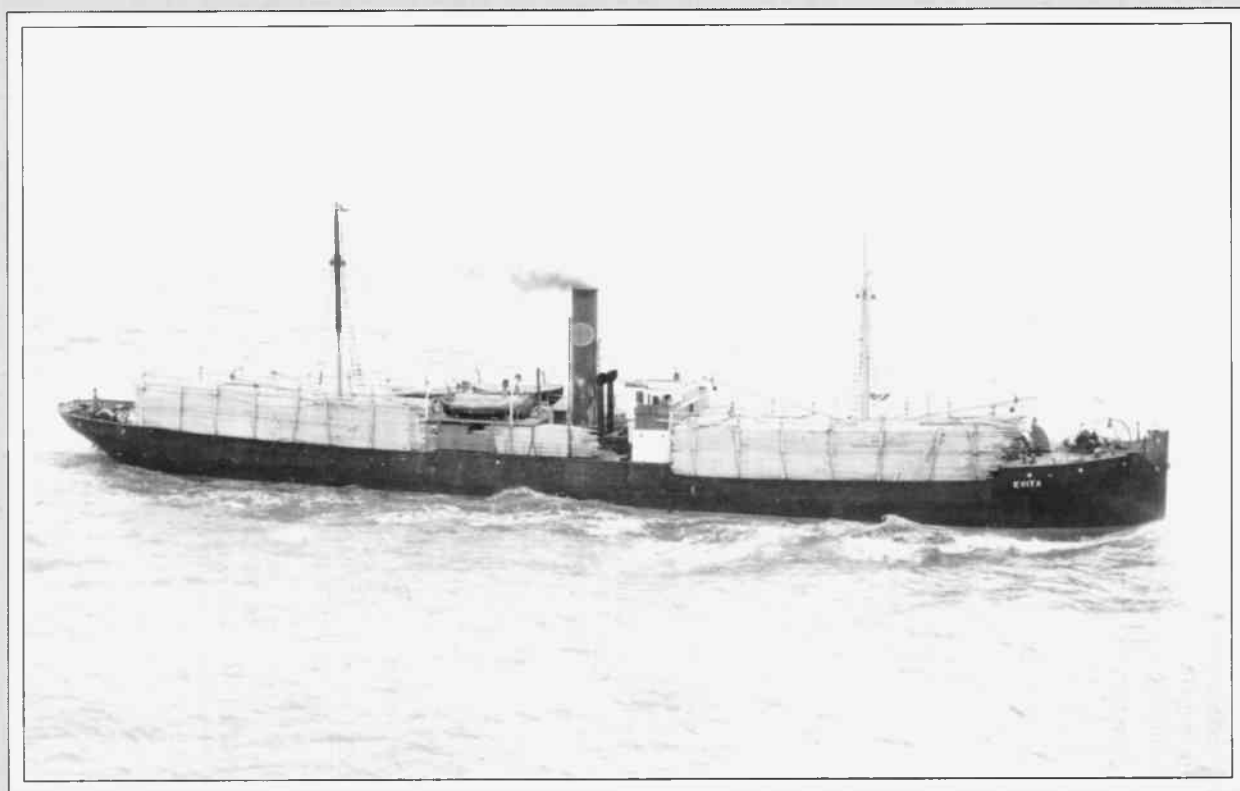
Foton sökes till "Svensk illustrerad Skeppslista 1994"

Du som vill medverka med fotografier i Svensk Illustrerad Skeppslista 1994 kontakta Krister Bång, Box 421, 401 26 Göteborg, telefon 031-26 38 38 (kvällstid ej måndag och torsdag)

Till salu Boken "Sveriges Handelsflotta 1913"

Format A4. Rederidelen komplett. 276 sidor. 290 fartygsfoton. 2 planritningar i A3-format på s/s Peking och s/s Saga medföljer. Kontakta Eric Johansson, telefon 08-27 13 82.

Registersidorna 3101–3200



3133 *Evita*

Registerredaktörer:
Kristen Bång
Tore Olsson
Gunnar Ståhl

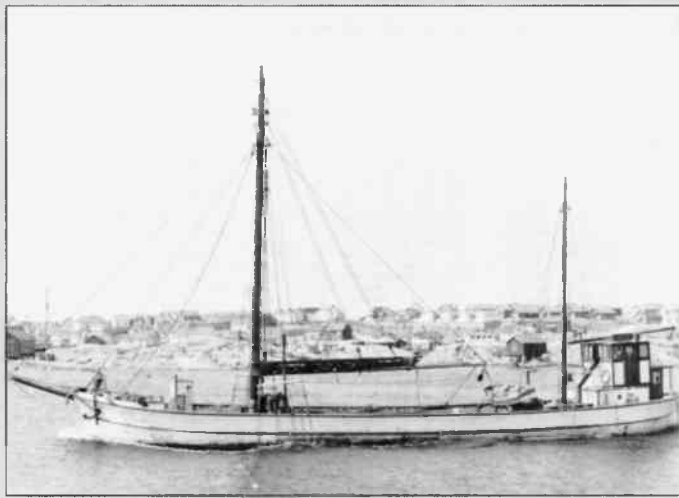
Reg nr	T Y P	Namn. Versaler namn under svensk flagg. Små bokstäver, utländsk flagg. Understrukna namn finns foto som.	Byggnadsår och plats	Tonnage		Foto finns					
				brutto	netto	Inregistrerad					
						Avförd och anledning					
3101	S		HELLEN	1885	Länna	27	25		1897	1926	Präm 10 å 12 år tidigare
3102	S		EMELIE	?	Väddö	57	48		1897	1901	Slopod
3103	SS		LOVISA	1897	Upperud	172	109		1897	1897	Förlist 29/12 Vänern
3104	S		MARY AUGUSTA ex Sierra	1875	Sunderland	1451	1347		1897	1898	Förlist 22/10 Dunkerque
3105	S		RUTH	1897	Råå (Örebro)	33	28		1897	1928	Förstörd. Satt på land Brandstorp
3106	MS		BRITA	1897	Masby	43	26		1897	1954	Förstörd (stenkista)
3107	SS		BOTHNIA ex Bertie	1884	Sunderland	1697	1230		1897	1917	Sänkt 12/12 pr England-Sverige
3108	S		TRUST	1876	Maitland	520	475		1897	1897	Strandad 29/12 Hjörning
3109	SS		ADA ex Weardale	1886	Sunderland	1683	1279		1897	1898	Strandad 1/6 Hornfleur
3110	S		TARNAN	?	?	34	29		1897	1931	Upphuggen
3111	S		JANNA	1878	Dartmouth	78	64		1897	1925	Upphuggen i Ystad
3112	S		MENJA	1897	Gävle	509	469		1897	1902	Förlist 11/3 Sydafrika
3113	SS		ASSAN DADASCHEFF	1897	Lindholmen	1298	942		1897	1897	Leveransreg.
3114	SS		PEDER	1897	Upperud	57	38		1897	1924	Upphuggen
3115	SS		Storfosna ex Bengt, Pulp 2, F HOLLENDER	1897	Torskog	191	121		1897	1909	S No. Upphuggen 1965
3116	S		ELLEN	1897	Sa Garn	70	49	x	1897	1957	Upphuggen
3117	SS		ORION ex SoTea	1868	Hamburg	91	25		1897	1933	Präm
3118	SS		Tyrifjell ex Sundet, TRANSPORT, Norway	1870	W Hartlepool	861	623		1897	1903	Ej avhörd oktober 1923
3119	SS		TARNAN ex ÖSTER NERIKE	1897	Kristinehamn	58	41		1897	1961	Upphuggen
3120	S		FRITZ	1871	Rostock	432	396		1897	1903	S Åland. Slopod före 1913
3121	S		KULLEN ex British Constitution	1863	S Shields	445	421		1897	1902	Strandad 16/5 Söderarm
3122	SS		POLSTJERNAN ex Carisbrooke	1881	W Hartlepool	1656	1266		1897	1901	Strandad 24/12 Sandhamn
3123	SS		SUNNINGEN ex BERGHOLMEN	1897	G Lödöse	204	138		1897	1919	Strandad 15/12 Karlskrona
3124	S		GUSTAF	1897	Assarebo	95	72		1897	1953	Grundstött 3/9 vid Karlstad. Vrak
3125	SS		La Rosa ex TITANIA	1897	Oskarshamn	750	518		1897	1949	S Pa. Brann o sjönk 500328 Hamburg. Skrotad
3126	S	(svensk 1877-90)	JOHN	?	Finland	46	38		1897	1899	Försvunnen m m o a efter 23/10
3127	SS		DANIA ex Faerder	1885	Lübeck	563	412		1897	1935	Upphuggen Oskarshamn
3128	SS		Bjørneborg ex Arnøy, Vestland, ST ANDREW, Maria	1894	Stockton	2501	1867		1897	1915	S No. Upphuggen 1953
3129	S		LIBERATOR	1876	Grimsby	79	52		1897	1945	Strandad påtfjorden 24/4
3130	SS		Norlands ex HOGGLAND, Salerno	1882	Sunderland	1245	848		1897	1911	S No. Förlist 180502
3131	SS		ERIK SPARRE ex HAFRESTRÖM I, ERIK SPARRE	1897	Torskog	65	31		1897	1961	Präm. Avförd 1967
3132	SS		SIGYN	1897	Cambeltown	2019	1169	x	1897	1940	Torpederad 1/8
3133	SS		EVITA ex MAUD, LIBRA, Wilberforce	1882	S Shields	1381	837	x	1897	1952	Skrotad Antwerpen
3134	SS		LETHAFORS V ex SÅRLA, SERLA	1897	Torskog	183	129	x	1897	1933	Upphuggen
3135	SS		ÖRNEN ex MALMÖ	1897	Lübeck	547	364	x	1898	1938	Upphuggen Hamburg
3136	SS		Kurihash Maru ex HERAKLES	1897	Helsingör	592	232		1898	1904	J Ja. Slopod före 1913
3137	SS		NAJADEN ex SJÖFRÖKEN	1874	Motala	52	25		1898	1899	S No. Upphuggen 1954 (?)
3138	S		NORDENSKJÖLD ex Professor Nordenskjöld	1877	Stavanger	464	398		1898	1908	Borta under jan. i Kattegatt m m o a
3139	S		Eva Marie ex Karl Peter, Kjartan, Per, Karen Sørensen, Aksa, OLGA	1898	Pukavik	52	39		1898	1903	S Da. Förlist 611201
3140	S		AMAZONE	1876	Brake	312	281		1898	1921	S Da. Upphuggen 1924
3141	S		DIANA	1880	Glasgow	733	715		1898	1908	Strandad 17/6 Nicaragua
3142	SS		ÖRN ex SANDVIK	1897	Linköping	80	50		1898	1935	Upphuggen
3143	S		GERTRUD	1898	S Garn	49	38	x	1898	1974	Sprängd (avförd 1987)
3144	S	(se även reg-nr 2932)	ELLEN ex Laura 62	1851	Flensburg	48	38		1898	1926	Förlist 14/12 Laaland
3145	S		OLGA ex Sjøormen	1871	Helsingör	66	56		1898	1898	Strandad 17/3 Hasslö
3146	SS		Korsholm ex TJUST	1898	Göteborg	336	226	x	1898	1948	S Fi. Upphuggen 1958
3147	SS		EMILY ex MONGOLIA, Thornycroft	1882	W Hartlepool	1677	1231	x	1898	1944	Träffad 11/4 av flygbomber i Stettin
3148	S		ALMA ex Haabet	1881	Grimstad	397	361		1898	1916	Uppbringad 14/4 av tyskarna
3149	S		KARNA ex Nathalia	1867	Finström	357	316		1898	1901	Övergavs 17/11 Nordsjön. Kondemned
3150	S		VIKTORIA	1881	Kongsviken	37	29		1898	1906	ca S No

3151	S	(norsk 1890-98)	MESSINA	1874	Uddevalla	275	249	1898	1915	S Da. Strandad 16/11/19
3152	S		IMMANUEL	1863	Faaborg	102	93	1898	1898	Förlist 12/11 Rödvig
3153	S		FREY	1886	Tvedestrand	244	214	1898	1906	Präm. Förstörd 1933
3154	S		ALPHA	1884	W Hartlepool	96	72	x 1898	1943	Upphuggen Fiskebäckskil
3155	S		ELIN	1898	Viken	50	39	1898	1910	Koll 1/10 Kalmarsund
3156	S		OTTO	1849	Perth Amboy	219	192	1898	1900	Präm
3157	S		CASTRO	1847	Philadelphia	290	262	1898	1905	Präm
3158	S		ANNA	1898	Karlshamn	52	39	1898	1925	Grundstött 16/10 Faludden
3159	SS	HILMA ex Anna Kristine, Ane Kristine, Elisabeth	JOHN ex Moggie	1851	Lögstör	42	37	1898	1912	Övergavs 28/10 Östersjön
3160	SS		NORDEN	1881	W Hartlepool	1104	845	1898	1918	Strandad 26/1 Vinga
3161	S		Eva ex EVANEA, GERDA	1875	Grimstad	267	242	1898	1912	S Fi. Fanns 1923
3162	S		KULLAVIK ex LARS	1898	Sjötorp	106	75	x 1898	1965	S Fi. Fanns 1971
3163	S		TARNAN ex Ternan, TARNAN	1874	Göteborg	114	80	x 1898	1979	Upphuggen
3164	S		SACRAMENTO	1874	Göteborg	390	361	1898	1923	S Fi. Fanns 1929
3165	S		LISA ex Ephrussi	1898	Halmstad	70	57	1898	1923	Kantrade och sjönk 15/1 Smyge
3166	S		HEDWIG ex Hedwig Siebe	1869	Bergen	366	333	1898	1907	Präm (omdöpt GRAN?)
3167	S		MAJA ex Maid	1868	Stralsund	352	335	1898	1904	Jan. Borta m m o a
3168	S		ELLYNOR ex WILLEMOES	1872	Rudköbing	100	87	1898	1916	Kolliderade 14/4 Stettin
3169	S		Axel ex EDDA, UTLÅNGAN, WILTON	1892	Thisted	49	35	1898	1926	Övergavs 26/8 Storbrotten
3170	SS		HERMAN HAGVALL ex FRIDA, Die Möwe	1878	W Hartlepool	1609	1016	x 1898	1940	Uppbringad. Sänkt i Kiel april 1944
3171	S		VICTORIA ex Adelene, Adeline	1867	Wismar	329	300	1898	1903	Konddemnerad
3172	S		ELLIDA	1875	Elsfleth	523	469	x 1898	1911	Strandad 12/4 Jylland
3173	S		PRIMUS	1857	Odense	82	82	1898	1903	Koll 18/9 Östersjön. Kondemned
3174	S		AGNES	1891	Hudiksvall	27	27	1898	1899	Präm
3175	S		EMMA ex Fremad	1897	Kristiansand	57	37	x 1898	1959	Präm. Brygga Kållandsö
3176	S		Käte ex FRIDA	1876	Sunnhordland	74	66	1898	1900	Koll o sjönk 25/8 Östersjön
3177	S		NORA DAM ex Louis F	1898	Helsingborg	119	107	1898	1911	S Ge. Borta m m o a 1912
3178	S		SIF	1874	Trieste	370	331	1898	1898	Präm
3179	S		BROTTE 3 ex OAXEN 44, HELENA, Sophie	1876	Bergen	195	168	1898	1907	Sjönk 14/12 Sydnorge
3180	P		Øksnessund ex Båtenes, Haabjör, DISCOVERY	1876	Troense	114	97	1898	1942	Sänkt som fartygshinder Sthlms skärgård
3181	S		MAZEPPA	1879	Hull	76	56	1898	1926	S No. Havererade 680809
3182	S		JOHANNA ex Johanne, Kronprinsesse Caroline	1868	Röken	34	31	1898	1914	Upphuggen Torekov
3183	S		AXEL ex Dorothea	1842	Svendborg	176	160	1898	1914	Präm. Kondemned 1919
3184	S		EXPEDIT	1894	Kvindherred	84	71	1898	1913	Grundstött 15/1 Swinemünde
3185	S		Clara Hintz ex Helmwinge, LIZZIE, Hardwick	1877	Porsgrunn	340	299	1898	1911	Förlist 10/9 Tacoma
3186	SS		VOLUNTEER	1880	W Hartlepool	1094	786	1898	1917	Uppbringad Ge. Upph 1937 Wewelsfleth
3187	S		VIRGO ex JIM, ELSA	1887	Grimby	82	56	1898	1920	S Fa. Fanns 1933
3188	S		FLID	1898	Oskarshamn	108	82	x 1898	1944	Strandad 20/11 Tofta, Gotland. Vrak
3189	S		Gjeitholm ex BP 2, Jo Jo, Skjaerhalden, SÖDERKÖPING	1868	Rudköbing	124	109	1898	1921	Präm
3190	S		SCANIA ex URDA, Mount Edgecombe	1891	Rosendal	53	38	1898	1928	Grundstött 5/2. Vrak
3191	SS		OLIVIA ex THOMAS ALLEN	1897	Kristinehamn	65	43	1898	1930	S No. Kondemnerad 1992
3192	SS		JÖNKÖPING I ex ELIZABETH, Elizabeth Allen	1883	Barrow	1698	1305	1898	1912	Koll o sjönk 11/5 Eddystone
3193	SS		LI ex ELLEN, THORA	1882	Sunderland	1619	1108	1898	1934	S Est. Förlist 341231
3194	SS		ROSENKNIPPE	1881	Sunderland	1545	1060	x 1898	1918	Torpederad 13/8 utanför Tyne
3195	S		ELNA ex SIGVAR, LILLY, Albania	1867	Odense	98	84	1898	1915	Förlist 8/12 Holmön
3196	S		Rask ex UNO, Gøteborg	1856	Stavanger	155	136	1898	1911	Strandad 14/10. Upphuggen Råå
3197	SS		IDA ex Julius Skrike, I S Pontoppidan	1883	W Hartlepool	1804	1306	x 1898	1935	S It för upphuggning
3198	SS		HYDRO ex Hydrophathy	1890	Papendrecht	535	293	x 1898	1915	S No. Sänkt 410810 Irländska sjön
3199	S			1870	Helsingör	301	256	1898	1916	Uppbränd 22/7 av ubåt
3200	S			1878	Elmshorn	72	56	1898	1922	Strandad 16/6 Husarö



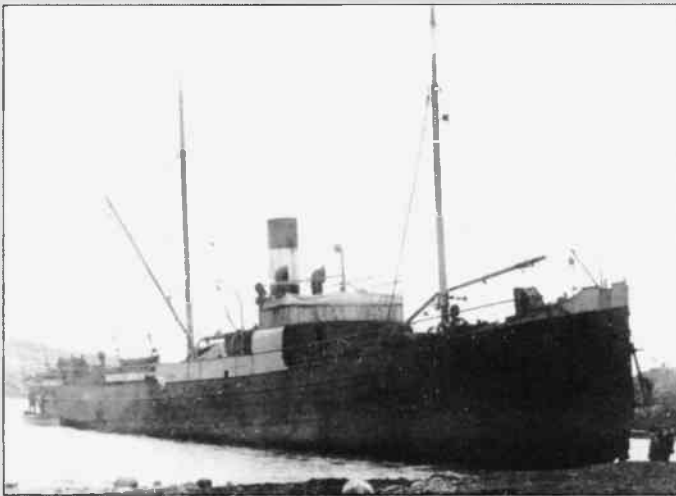
3169 Willemoes

Foto från Örjan Kronvall



3163 Kullavik

Foto: Krister Bång



3198 Uno

Foto från Göran Ohlsson



3135 Malmö

Foto från Göran Ohlsson

Kompletteringar till registersidorna

Några kommentarer till registeravsnittet i LP 1993:2.

■ **3003:s** första namn var **Bromarf**, som är ett ortnamn. Både Bromarf (numera Bromarv) och byggnadsorten Tenala ligger i västligaste Nyland i Finland.

■ **3009:s** första namn var enligt gamla danska listor **Saltbaek**.

■ **3010** kan nog ha varit en skuta. Hon var förbyggd 1891 i Örnsköldsvik. Enligt gamla skeppslistor fanns det

en galeas **Hoppet** på 19 nylåster, dvs ca 80 ton dw, som var byggd 1869 i Gävle.

■ **3038** hette som svensk **Melanie** och inget annat.

■ **3091**, det enda fartyg i hela registeravsnittet som ännu finns kvar i svenskt register, heter numera **Nella** (se Båtologen 1/1989, sid 36).

■ **3092** var enligt mina anteckningar från Riksarkivet byggd i Kristiansand, och enligt gamla norska "flaggböcker" hörde hon

hemma där som **Aaloug** tills hon blev svensk.

□

Så undrar red om **3029** kan vara = **6362**. Jag tror själv detsamma, men har inga bevis. **3029** levererades till A Norén, och hans adress uppgavs vara Astrakhan som ligger ända nere i Volgas delta vid Kaspiska havet. Om hon verkligen levererades ända dit ned är det märkligt att/om hon kom tillbaka. **Amerikanaren** är väl för övrigt ett märkligt namn på

en båt som levereras från Sverige till Ryssland? **6362** inköptes som **Njord** till Norrtälje från F V Eklund i Kaskö. Hon angavs därvid vara "trall-ångare", vilket vore intressant att få förklarad av någon finlandssvensk läsare. Tonnage och byggdata är desamma för de två, och Lindholmen byggde bara en båt av den storleken år 1897. Men är det tillräckligt som bevis?

Olle Renck



Frågor och Svar



Lundbybåtarna

I den fina, utmärkta artikelserien om Lundbybåtarna har nu nybygge 27 s/s **Kungälf** avhandlats. Där nämns passagerarbåten **Nordre Älf**. Namnet stavades dock **Nordre Elf** och båten är idag **Ellösfärjan**, på vilken jag varit skeppare i 30 år.

Anders Olsson

Lundbybygget 26 **Carl** bytte namn till **Robert** någon gång mellan 1944 och 1946 enligt inspektionshandlingarna. Sistnämnda är stod båten upptagen som **Robert** då den inspekterades, meddelar **Bernt Fogelberg**. Således var mitt antagande i LP 1992:4 att hon blev omdöpt redan 1940, då Röda Bolaget mottog sin nybyggda bärgningsångare **Karl** i England, felaktigt. **Karl** kom först till Sverige den 4 oktober 1945 efter Brittisk krigstjänst. Den 2 mars 1946 inregistrerades **Karl** i det svenska skeppsregistret.

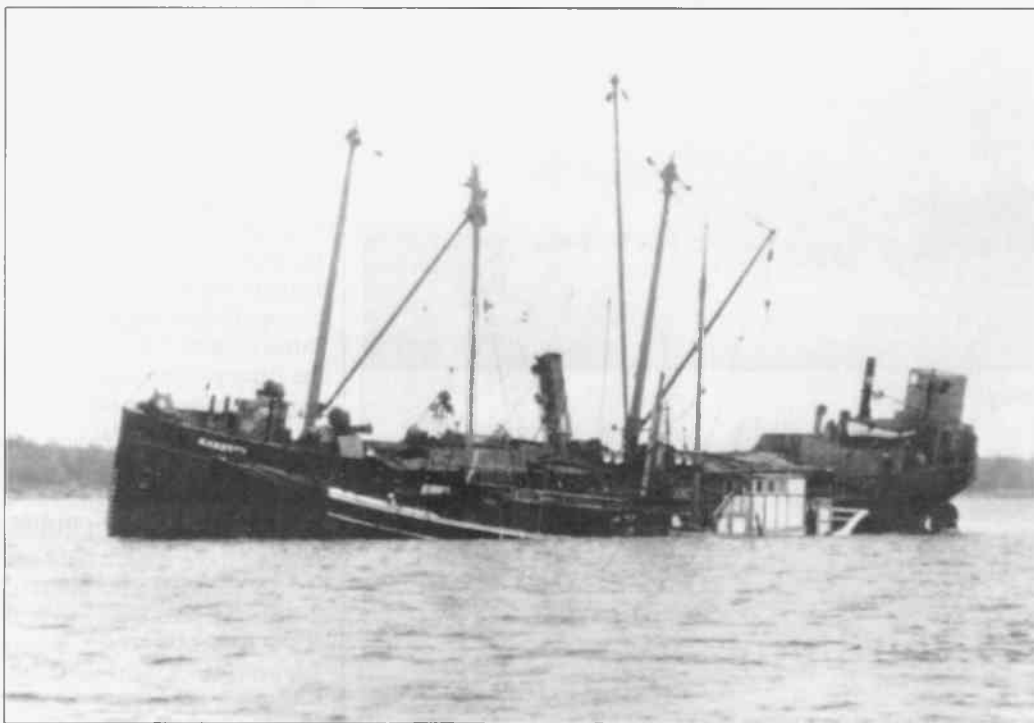
Bertil Söderberg

De okändas bildkavalkad

I föregående nummer fanns två av mina foton med efterlysning av båtarnas historia. Den övre bilden är **Erly** från Öckerö, som jag fotograferade 4 augusti 1963. Jag känner inte till historien om båten men någon kanske kan berätta den.

Den andra båten är **Saga** av Skärhamn och tagen i Sundsvall 18 september 1964. Det har funnits ett antal båtar med namnet **Saga** och tyvärr kan jag inte säga vilken det är.

Bernt Fogelberg



Haverier och bärgningar

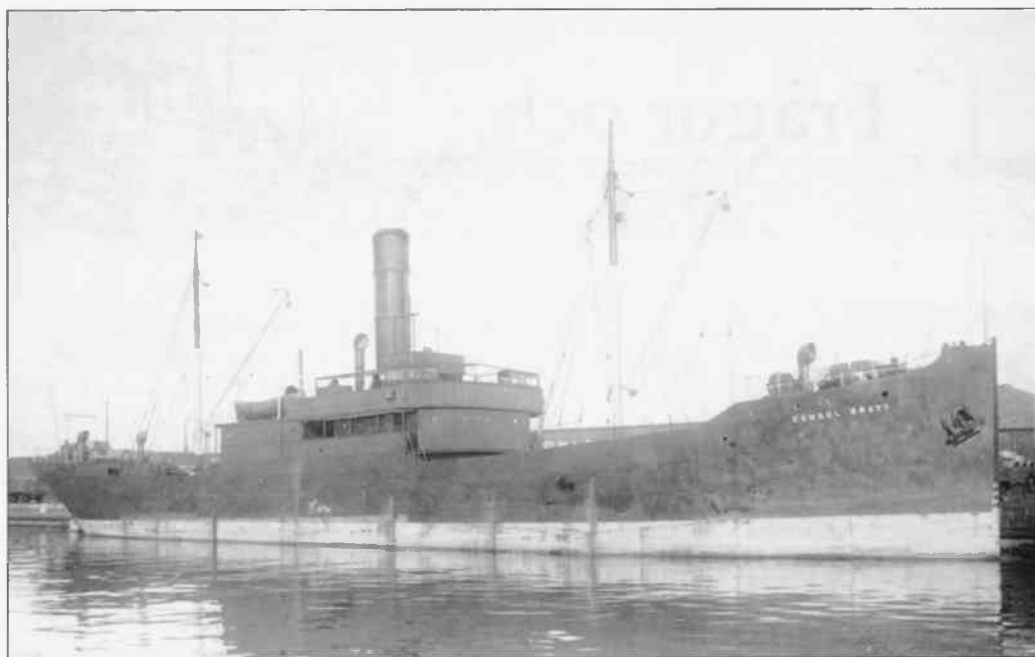
Bifogade foton visar två haverier/bärgningar. Det ena föreställer **Gaist** i dravis och med slagsida assisterad av bärgningsbåtarna **Titan** och **Poseidon** från Neptunbolaget i Stockholm.

Det andra visar Röda Bolagets bärgningsläktare **Raketen** i arbete med att lyfta ett mindre fraktfartyg, sannolikt en engelsk kutter.

Nu undrar jag om det i läsekretsen finns någon som kan berätta närmare om omständigheterna kring

dess haverier och efterföljande bärgningar, när och var det skedde. Vilken är skutan och vilken är bogserångaren bakom **Raketen**?

Bernt Säfström



Trondhjemsbygget **Consul Bratt** av Göteborg. Vykort från Bertil Söderberg.



Även sveakassen **Venersborg** var ett trondhjemsbygge.

Till salu:

T-shirt med Klubb Maritims emblem

Vit med blå text och emblemet på vänster sida.
Finns i storlek L, XL och XXL.

Pris: 79 kronor inklusive porto och emballage.

Hämtpris i klubblokalen Nakterhuset i Göteborg är 60 kronor.

Gör din beställning per postgiro:
439 50 28-6, Klubb Maritim Västra Kretsen.



Trondhjems- byggens historia

I föregående nummer av LP efterlyste Finn R.Hansen de båda Trondhjems-byggenas, **Consul Bratt** och **Venersborg**, historia.

Ångaren **Consul Bratt** levererades till beställaren Ångf. AB Adolf (A.Bratt), Göteborg, och sattes in på rederiets linje Göteborg–Plymouth–Bristol–Swansea. **Consul Bratt** blev hela sin levnad i Brattrederiets ägo. 1947 ombyggdes hon och moderniserades.

Efter 41 års tjänst i bolaget grundstötte **Consul Bratt** i november 1954 i Gävlebukten. Skadorna blev så stora att hon ej ansågs vara värd att repareras. I december såldes hon till Persöner i Ystad för nedskrotning.

Venersborg byggdes 1914 och även hon för ett Göteborgs-rederi, nämligen Mems Rederi AB (Arthur du Rietz). 1915 övertogs **Venersborg** av Sveabolaget i Stockholm från Mems Rederi AB, men ångaren fick behålla namnet. **Venersborg** gick i många år på Frankrike.

Den 8 augusti 1941 angreps ångaren av bombflyg i Stora Bält på resa Bremen–Hälsingborg. Fartyget låg för ankar vid Samsö då det anfölls och sattes i brand. Tre man av besättningen omkom och de övriga tog sig över till **Tärnan** med en livbåt. Branden rasade hela natten och **Venersborg** fick omfattande skador. Kom åter i fart efter reparation.

Den 29 december 1944 förläste **Venersborg** utanför Blekinge, på resa med pappersmassa från Sundsvall till Naestved i Danmark, varvid 17 män och två kvinnor omkom. Endast en man överlevde. Antingen blev ångaren sänkt av en U-båt eller minsprängd.

Bertil Söderberg



Svar till Alf Strömbäck

Oaxen VII levererades från SÅA:s varv på Djurgården hösten 1955 motorn var en 150 hkr Skandia med luftvändning.

Skeppare var min företrädare som maskinist på **Oaxen Beta**, den gemytliga och mångkunnige Alvar Ohlsson från Pershagen.

Om jag minns rätt subventionerades hon helt eller delvis av Vägverket för att ersätta **Oaxen Alfa** på Tullinge-traden när den nya, fasta bron över Fittjaviken tillkom i samband med byggandet av nuvarande E4/E20.

Hon kom dock aldrig att användas enbart på Tullinge. Det var enklare att rigga av **Oaxen Alfa** och låta henne fortsätta dra de något okonventionella pråmar som hade ritats av dåvarande rederichefen Bråkenhjälm och byggts vid Hjelmare Docka.

Avsikten var att pråmarna skulle vara självstyrande, en tanke som snart fick överges. De var till och med ganska svåra att styra på vanligt sätt. Däremot var de mycket lämpliga att dra i isränna eftersom deras form gjorde att de sällan kilades fast.

Bilden, med kallrök från isrännan, är tagen utanför Underås sandtag den osedvanligt stränga isvintern 1956.

Den andra bilden, från samma år, visar **Oaxen Beta** liggande i Bockholmssundet.

På lejderen som står mot isen har jag just gått iland för att ringa rederiet och meddela att jag behövde ett nytt kolvtappslager till den tvåcylindriga 200 hkr motorn från år 1917!

Lagret anlände med taxi från Bolinders i Eskilstuna till Underås på kvällen, monterades av mig och motorman Sven-Erik Juhlin under natten och stångandet i isen kunde fortsätta nästa morgon.

Sture Appelblom

□



Oaxen VII utanför Underås sandtag 1956. Foto: Sture Appelblom.



Oaxen Beta i Bockholmssundet 1956. Foto: Sture Appelblom.



Oaxen Alpha och en Oaxen-pråm vid Kungsholms Hamnplan den 1 september 1963. Foto: Arne Sundström.

Bogserångaren Norden och farleden till Tullinge

Alf Strömbäck frågade i LP 1993:2 om några fartyg som var med i sandfarten på Mälaren.

Bogserångaren **Norden** byggdes 1882 vid W Lindbergs Verkstads- och Varfs AB (tillv.nr. 157) för tegelhandlaren Johan Land, en av dåtidens stora i branschen. Han hade något år tidigare anlagt Sätra varv, främst för underhåll av sina pråmar och bogserbåtar men också för pråmbyggen.

Varvet och rörelsen övertogs ca 1885 av bröderna D och J Berggren, som senare bildade D. J. Berggrens Bogserings- och Transport AB. Nyårsafton 1909 övertogs allt av Stockholms Transport- och Bogserings AB (TB).

Norden slopades 1936 och såldes till Gust. Carlsson för upphuggning.

Farleden genom den gamla öppningsbara Fittja bro ner till Albysjön och Tullingesjön anlades sommaren 1901. Byggherre var byggmästaren J A Gustafsson från Mjölby och beställare var AB Separator, berättade NDA 24 sep 1901.



Utlastningsplatsen vid Tullingesjön. Foto: Arne Sundström den 13 maj 1972.

Ledens djup var 3,9 meter, vilket senare fick minskas till 3,3 meter. Kanalen mellan sjöarna hade en bredd av 9 meter. Farleden gick ner till Hamra brygga vid företagets gjuteri, nära Tullinge dåvarande järnvägsstation. En annan lastbrygga anlades sedan intill Elfsta gård vid Albysjön, i samband med att Nya Murbruksfabriken 1905 började ta sand där.

Även sandåsen söder om järnvägen i Tullinge exploaterades. En intressent här var senare AB Karta & Oaxens Kalkbruk, som på 1940-talet också byggde ett stort sandsorteringsverk på platsen.

Karta & Oaxens kalkbruksrörelse började redan 1833, då greve C. H. Anckarsvärd på Fällnäs satte igång kalkbrytning på ön Karta. Kalken forslades därifrån med prämar, bogserade av hjulångaren Engelbrecht. En senare ägare till Fällnäs, Knut Bonde, förvärvade 1868 det närliggande Oaxens Kalkbruk och bildade därmed bolaget Karta & Oaxens Kalkbruk.

Så småningom avvecklades brytningen på Karta helt. Istället utvidgades företaget genom inköp av Liljeholmens kalkbruk och kalkbrotten Bläse och Storugns på Gotland. Man byggde med åren också upp en stor flotta av prämar, bogserbåtar och motorfartyg och hade från 1878 eget skeppsvarv på Koholmen söder om Södertälje.

År 1896 organiserades Karta & Oaxens Kalkbruk om till ett aktiebolag. År 1907 blev Skånska Cement en huvudintressent, och 1921 fusionerades bolaget med detta storföretag. Åtskilliga av Oaxen-bogserarna och de andra fartygen fick sedan också Skånska Cement som ägare.

I början av 1950-talet ägde AB Karta & Oaxen ändå fortfarande tre bogserbåtar, tre motorfartyg, tio östersjöprämar och ett flertal mindre prämar. Man drev då själv kalkbrottet i Bläse, kalkugnar på Oaxen, sand- och grushantering i Tullinge samt murbruksfabriken vid Liljeholmen.

Av bogserbåtarna hade den sista **Oaxen VII** byggts 1955 på SÅA:s Djurgårdsvarv i Stockholm. Den hade flera år Södertälje sluss som stationeringsort men bogserade också (liksom **Oaxen V** och **Oaxen Alpha**) prämar på Mälaren till Stockholm.

Här kunde man i många år inhandla Oaxen-kalk säckvis från prämar vid Norr Mälarsstrand, men 1962 lade bolaget ner all sjöfrakt av kalk och sand på Mälaren och gick helt över till landtransporter. Då såldes också de sista enheterna i bolagets flotta.

Arne Sundström



Okänd varvsrörelse?

I LP 93:2 sid.26 vill Bengt Westin ha identifierat en gammal varvsbild. Det är Karlskronavarvet 1868.

Bilden är också publicerad i Svenska Flottans Historia, band 3, sid 119, och har följande bildtext:

”Denna utsikt i fotografi över varvet är daterad 1868. I nedre hörnet till höger på bilden synes ett stycke av stora skeppsstapeln på gamla varvet. Det stora fartyget på utsidan av östra kölhalningsbron är ångkorvetten **Gefle**, och den lilla hjulbåten på insidan av bron är varvsbåten **Heimdal**. På andra sidan mastkranen synas i ”laget” ångkorvetten **Thor** och ”kappelerade” skepp.”

Curt. S. Ohlsson



Bengt Westins foto är taget vid örlogsvarvet i Karlskrona och måste vara mycket gammalt, kanske från 1860-talet. Den lilla hjulångaren i förgrunden kan möjligen vara **Kare**, som byggdes vid Keillers m.v. (senare Göta-verken) som dess första ångfartyg 1847. **Kare** uttrangerades 1869 och såldes 1876 till Härnösand, där hon sedan tjänstgjorde som passagerarfartyg under namnet **Sven Dyring**.

Arne Sundström



Angående Bengt Westins undran om fotot på sidan 26 i föregående nummer, kan Sjöhistoriska museet i Stockholm bidra med följande fakta.

Bilden visar en del av Karlskrona Örlogsvarv någon gång mellan 1840–1889. Det sist nämnda året revs enligt uppgift mastkranen som syns i mitten av bilden.

Längst fram ligger en liten hjulångare vars namn vi inte känner till för närvarande.

Bakom denna ångkorvetten **Gefle**, byggd

1847 och uttrangerad 1890. Hon var Flottans första större propellerfartyg men för övrigt liksom de seglande örlogsfartygen i trä och med ordinär rigg. Akter om henne och något skymd av mastkranen ligger hjulångkorvetten **Thor**, **Gefles** föregångare. Sjösatt 1841 och uttrangerad 1887. Förutom några mindre hjulångare såsom den framför **Gefle**, var **Thor** Flottans enda egentliga örlogsfartyg som drevs med skovelhjul. Liksom **Gefle** var hon byggd i trä men hade en något enklare skonertrigg. Nackdelarna med **Thor** ledde till propellerfartyg i stål med **Gefle**. Det stora skovelhjulen och hjulhusen upptog en stor del av fartygssidorna. Därför kunde fartyget inte ha så mycket artilleri som man önskade och dessutom var skovelhjulen mycket känsliga för fientlig eld. På **Gefle** kunde man bestycka hela fartygssidorna samtidigt som den viktiga propellern låg skyddad under vattenytan.

Längst till vänster ligger en avrustad korvett som kan vara **Josephine** (1834–1876) eller **Norrköping** (1858–1935).

Samma bild finns i Sjöhistoriska museets fotoarkiv. Där har den antagits vara tagen 1869–70. På kopian har någon dock antecknat att den lilla hjulångaren skall vara **Heimdal**. Om så är fallet stämmer inte dateringen då **Heimdal** uttrangerades redan 1857. Likaså finns det en blyertsanteckning att det kan vara **Balder** vilket måste vara fel då **Balder** drevs med propeller.

Hans-Lennarth Ohlsson
1:e intendent

OBS!
**Stoppdag för
manus till
Frågor och Svar
den 1 november
1993.**

Nord Neptunus

I LP 1992:4 ställde jag frågan om hur m/s **Nord Neptunus** kom ut från Österrike via Donau. Samma dag som jag fick tidningen, ringde Leif Bolling. Hans uppfattning var att delar fördes ned till Svarta Havet och hopfogades där. Själv kunde jag – brevlades, svara på några av Leifs frågor.

Jag skall väl också komplettera mitt påstående om kanaler att Trollhätte kanal–Göta Älv har stor kommersiell betydelse. Likaså att uthamnen vid Bräviken (containerhamnen) tycks ta mer tonnage och att kajerna inne i Norrköping, vid Motala Ström ej är överbelagda. Har utvecklingen redan sprungit ifrån Lindökanalen ?

Lennart Wällberg



Limhamn III

Tore Olsson frågar om **Limhamn III** i LP 1992:4. Samma bild finns i boken "Ångbåtarna på Smålands sjöar" av Lars-Erik Gustafsson, utgiven på Frank Stenwalls förlag i Malmö. Längd: ca 14 m, bredd: ca 3 m. "Ångbogserare köpt av Trävaru AB i Braås i slutet av 1800-talet för trafik på Örken. Tvåcylindrig compound maskin. Ny panna inlagd år 1905, 10 hkr. Skrotad troligen runt 1915 då den ersattes av s/s **Braås** ex **Limhamn**. Pannan på **Limhamn III** inregisterades till 1935 och användes troligen stationärt." (Citat från sid 111.) Enligt broschyr jag erhållit finns boken ännu tillgänglig för en ringa summa hos förlaget.

Lennart Wällberg



11412 Linnea

Först ett svar till Karl Axel Olsson i LP 1993:1.

Linnea ägdes av dåvarande Statens Väg- och Vatten som arbetsbåt, i varje fall i

början av 60-talet. Hon hamnade ca 1965 hos Knippla Skeppsvarv (Sigvard Carlsson). Hon användes som arbetsbåt vid varvet men hade också passagerarfartygscertifikat. I slutet av 1976 såldes hon till Österströms i Gryt. Hennes vidare öde känner jag inte till.

Linnea såg märklig ut. Gråmålad och med motorn, en Penta MD 96, placerad i fören och en lång propelleraxel som låg under durken i passagerarsalongen akter om styrhytten. Skrovet var inte helt "24 karat" vågar jag säga.

Så till en annan fråga:

Min farfars far ägde åren 1847–1853? ångaren **Anders Knape**, som var en hjulångare i passagerartrafik på Uddevalla. Hon var byggd 1838 i Motala. Vart tog hon vägen efter Uddevalla? All information om denna båt är välkommen. Finns ritningar kvar hos Motala Verkstads efterföljare?

Ralph Grundell



"Buterudskungen"

Jag söker uppgifter om min morfar Johannes Andersson (1854-1924). Han var verksam i Buterud, Dalsland som bl a redare på kanalen. Enligt uppgift ägde han 12 bogserbåtar på Dalslands Kanal, förutom sågverk etc. Vad jag vet hette en av bogserbåtarna **Venus**. Även kan han ha ägt en galeas **Hulda**. Han kallades även "Buterudskungen".

Kan någon tipsa mig hur jag kan få fler uppgifter om min morfar? Ovanstående är allt jag vet och höjdpunkten i hans verksamhet var i början av 1900-talet.

Tacksam för svar.

Björn Kindhult
Frövalla vägen 2
459 31 Ljungskile
tel: 0522-224 64



Båt på Tanganyikasjön

1913 hade Meyers Werft i Papenburg lämnat ifrån sig ett 750 ton tungt gods och passagerarfartyg, efter vederbörlig provtur i Östersjön, beställd av den tyska kolonialförvaltningen i Berlin.

Hon var avsedd för att befara Tanganyikasjöns vatten.

I varvets docka monterades hon ner med tysk grundlighet och packades ner i trälådor för skeppning till Dar es Salaam vid Indiska Oceanen. Framkommen dit blev det järnväg med lådorna till staden Pabora mitt inne i landet. Här tog rälsen slut och sen blev det till att anlita mänskliga bärare resten av vägen till innanhavet Tanganyika. Flera tusen man behövdes till detta projekt.

Med tysk grundlighet forslades godset igenom eländig terräng till hamnstaden Kigona vid Tanganyikasjöns strand.

Nu monterades delarna ihop till ett fartyg igen. Arbete utfördes i en uppmuddrad torrdocka, så att sjösättning kunde ske. Fartyget hade fått namnet **Graf von Goetzen**, efter en tysk adelssläkt känd från 1100-talet.

Efter ett års fredlig tjänst på nämnda sjö, bröt Första Världskriget ut. Ett tyskt slagskepp **Von Königsberg** sänktes av engelska styrkor och det lyckades efter en jätteprestation av tyskarna att bärga en av hennes kanoner. Denna fraktades till Tanganyikasjön och monterades på fartyget där. Nu var hon inte civil längre, utan tillhörde tyska marinen.

Långt senare konverterade engelsmännen henne till motorfartyg och i dagarna heter hon **Liamba**. Efter 40 000 arbetstimmar skall motorerna nu bytas ut. Detta har Sten Karlsson berättat i publikationen Loggen.

Jag undrar nu om det finns någon medlem i Klubb Maritim som eventuellt varit mönstrad ombord och i såfall

vet någon historia att berätta om fartyget.

Gubben Oak



Funderingar om några fartyg

Jag har lite funderingar om några fartyg. S/M **Kullavik** ex. **Lars Rn:3163** Signal: **SJCW**. Vart tog hon vägen? Det sista jag hört är att Sigvard Karlsson, Källö-Knippla hade köpt henne och huggit upp henne. Lagt botten som kar eller vägbrytare någonstans. Men var och när?

Vart tog M/S **Vasa** Rn:8126 vägen?

Jag kände skeppare Axel Bengtsson, Mariestad. Var och hälsade på honom ofta då han låg på långvärdan. Men han var så senil så det gick inte att få reda på vart **Vasa** tagit vägen. Foto önskas köpa.

Så är det M/S **Iris** Rn:8171. Byggd vid Hägerstad 1922 av trä på järnspant. Hägerstad ligger uppe vid Kinda Kanal. Siste ägare var skeppare Sven Holmberg, Orberga, Vadstena. Han lät hugga upp henne så botten ligger i Vättern nedanför Orberga. Det var en gammal skeppare Carl Larsson som tog henne till ved. Denne man var förresten skeppare i **Lars** år 1923–1929 när hon hörde hemma hos Kindbom i Rödesund. Önskar ett foto.

S/M **Alstra** Rn. 1589, Sign. SHQK. Söld till Stockholm 1959 och skulle användas till cafelokal.

3-mastskonaren **Elise** Rn. 6966, Sign. SIEM. Söld till stockholmstrakten 1959.

Vem kan berätta om de två sistnämnda båtarnas öden?
Maritima hälsningar

Per-Gunnar Winnestad
Södra Prästgatan 18
590 40 Kisa
tel: 0494-11647



Vilken bogserare ?

I Fotopumpens negativarkiv fann jag denna bild tagen från Skeppsbron mot Träpiren i Göteborg den 8 juni 1922. Träpiren byggdes nämnda år men bogserbåten längs bryggan kände jag inte igen. Bandet runt skorstenen tycks ha ett W som bolagsmärke. Den höga masten vittnar om att det inte är en Göteborgs-bogserare.

Kan det möjligen vara Thorskogs-bygget **Rånum** från 1905 och tillhörig Vargöns AB i Vargön ?

Förhoppningsvis kanske någon kan identifiera bogserbåten.

Bertil Söderberg

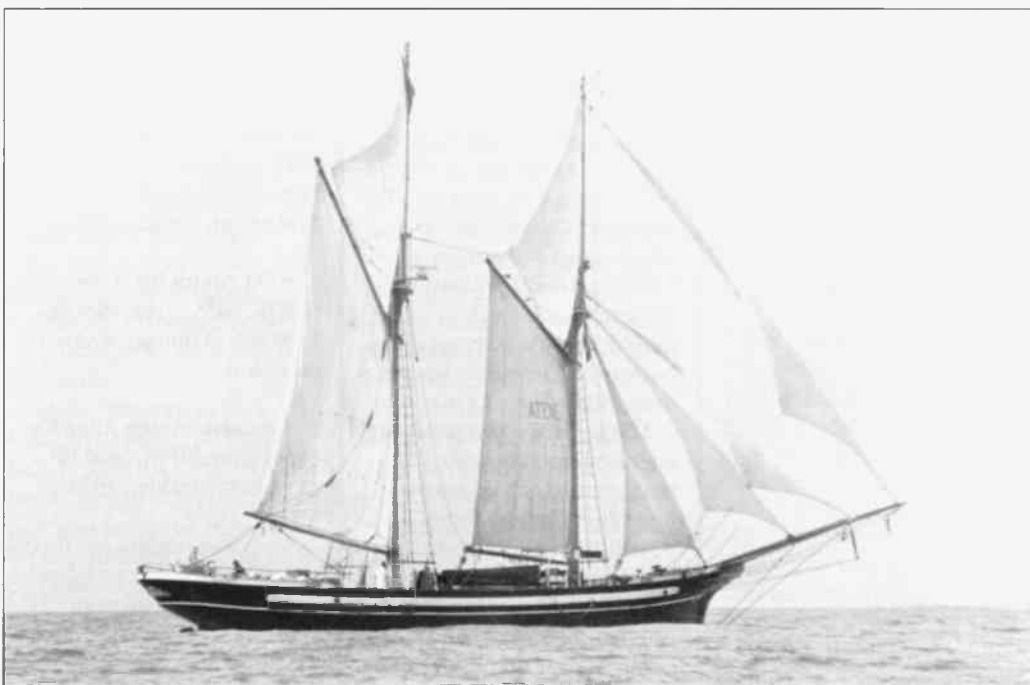


Efterlysning

Jag söker uppgifter om MD 285 **Fylgia** från Halsbäck, reg.nr: 5728, byggd 1915 i Studseröd. Enligt en uppgift jag fått skulle hon ha funnits kvar uppåt Göta älv-dalen på senare år.

Även S/S **Ibis** från

Ett vackert svendborgbygge



En mäktig syn på Soten utanför Ramsvik i juli i år. **Atene** på väg norrut under Nordisk seglats. **Atene** har tidigare hetat **Wanda** och **Anna-Lisa**. Min morfar var delägare i henne då hon var hemma på Hovenäset på 20-30-talet. Numera skolskepp. Text och foto: Sigge Bergh

Göteborg, söker jag uppgifter. I min ägo har jag en marinmålning av denna ångare signerad Malm sjö 1906. Det finns en **Ibis**, reg.nr: 4379, som förliste 1906. Är det samma fartyg? I rederiflaggan som är blå-vit, syns bokstäverna AL.S. Skorstenen är gul med svart topp.

Henry Jansson
Rävlanda 606
440 60 Skärhamn



Foton sökes

Kan någon hjälpa mig att få tag på foton på följande ångfartyg från 1940-talet ? Fartygen krigsförliste eller skadades svårt under andra världskriget på den s k malmtraden till Tyskland.

Arete, Red.AB Unda, Göteborg;

Oddevold (Ingolf Schander);

Senta Red.AB Frode, Stockholm;

Trione, Red:ab Svenska Lloyd;

Ingeren, Red.AB Svenska Orientlinjen, Göteborg. (I charter från norskt rederi);

samt motortankern **Sigrid Reuter**, Red.AB Håkan Reuter, Göteborg.

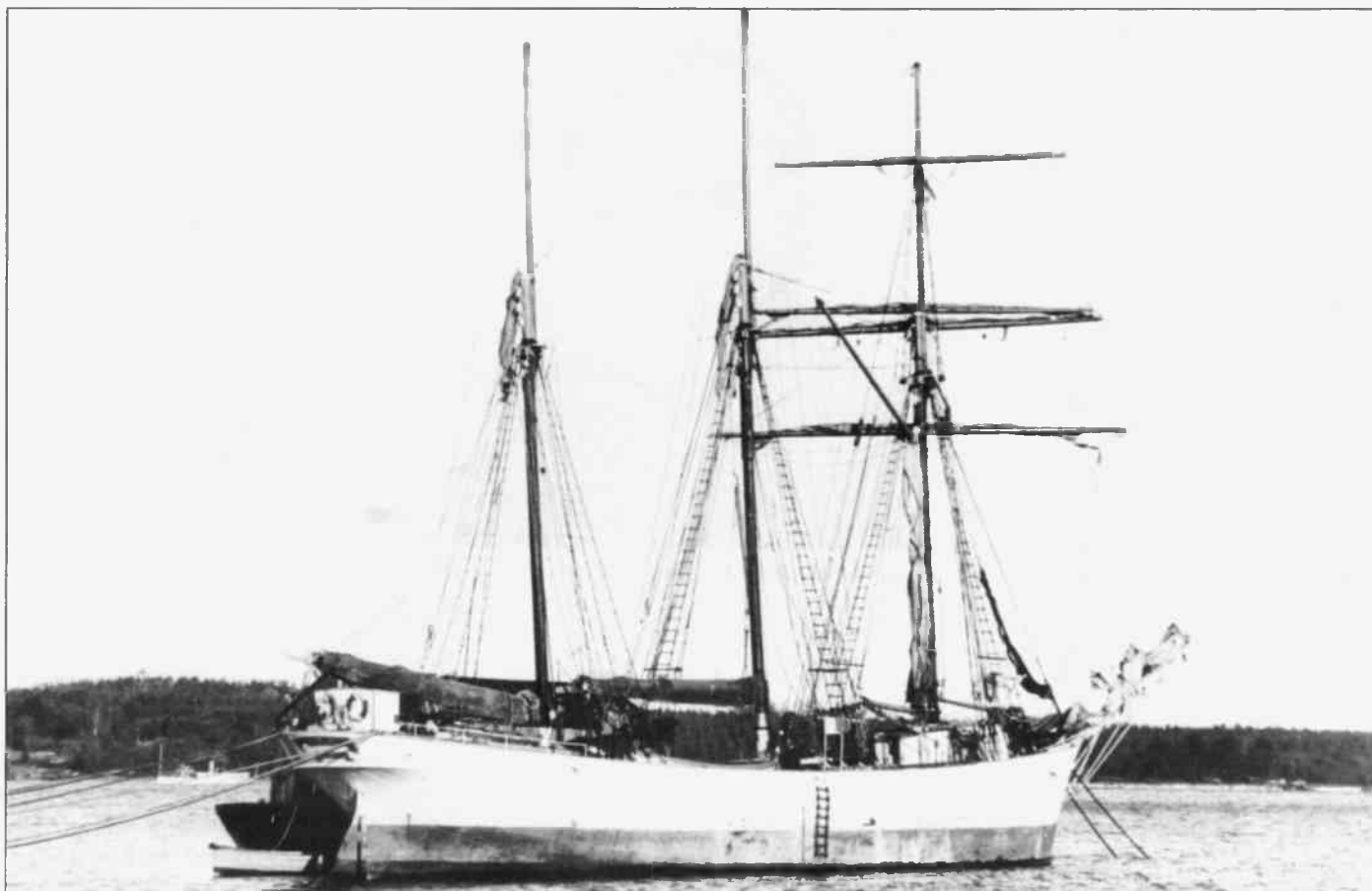
Lennart Lundberg
Törners väg 46
181 57 Lidingö



Ringnotsfartygen

I mina papper har jag antecknat att **Vingaborg**, nuvarande **Traal**, sjönk väster om Styrso den 12 november 1969 och att den strax därpå bärgades och reparerades. Detta är inte omnämnt i artikeln i LP 1993:1. Det står också att då hon 1978 kom hit till Karmøy fick beteckningen M-51-HÖ. Detta är fel. Hon fick R-31-K (R står för Rogaland, K för Kopervik) vilket hon f.ö. fortfarande har.

Alf J. Kristiansen



Herman hörde hemma i Skillinge 1925–1940. Foto ur Robin Holmstedts samlingar.

En seglande skönhet

Av Krister Bång

Var ligger Nykvarn? Det var en fråga som jag ställt mig i många år. Förmodligen vet Du, käre läsare, var Nykvarn ligger för det finns 33 platser i Sverige med det namnet. Men det var bara ett Nykvarn som hyste **Amazone**.

Så en julidag 1991 kom jag åkande i Roslagen. Och plötsligt fick jag se en rostig skylt på trekvart som visade på en grusväg ut mot havet. På skylten stod Nykvarn. Naturligtvis for jag ner och där, ute vid en holme, låg **Amazone**. Tyvärr låg hon i skugga med en bergssida bakom så något foto kunde det inte bli. Då visste jag inte att jag hittat henne i grevens tid. Någon vecka senare var hon försvunnen.

Denna särling bland fraktskutor hade länge närt mitt intresse. Det var på 60-talet vi träffades. Jag kom till Smögen för att vila helg. **Amazone** till Kungshamn. Vid ett tillfälle kom hon inom

fotohåll från min eka, och det är jag glad över.

Amazone var inflyttad dansk. Hon byggdes 1901 av Bornholms Maskinfabrik som tremastskonerten **Karen**. Hon var ett av de sista oceangående segelfartygen som byggdes i Danmark. Hon var systerfartyg med **Herman** som dock redan året efter förläste utanför den engelska kusten.

Karen, som ägdes av A/S P Berg i Nexö, seglade bl a i stor oceanfart och gästade Sydamerika. En källa berättar att hon hade elever med sig och alltså var ett slags skolfartyg.

Redan under sitt första seglationsår råkade hon ut för ett allvarligt haveri. Den 29 oktober 1901 strandade hon vid Tegelkaas på Bornholm och kunde inte dras flott förrän på Luciadagen den 13 december. Hon bärgades alltså och kom efter reparation åter i fart

I september 1912 såldes skutan för

36.000 kronor till T och E Piispa i finska Koivisto utanför Viborg längst in i Finska Viken. Koivisto var vid denna tid ett livligt skutsamhälle. Basen var frakt av byggnadsmaterial till Rysslands huvudstad St Petersburg. Koivisto ligger nu i Ryssland och har namnet Primorsk.

Det började jäsa i Ryssland och motståndet mot tsaren tilltog. Det blev mindre att transportera och 1916 såldes **Karen** till H Janhonen i Helsingfors som bildade Rederi AB Karen för sitt nyförvärv.

I februari 1922 återkom **Karen** till Bornholm. Det var skeppsmäklaren Peter H Kofod i Rønne som för ett partrederis räkning inköpte fartyget som nu fick namnet **Herman Blem**. 1924 utrustades hon med sin första motor, en Atlas Diesel på 80 hästkrafter. Signaturen Old Ship fortsätter:

”Det var den 7 april 1925 som **Herman Blem** köptes till Skillinge. Priset,

40 000 kronor, kan man jämföra med sks **Bertha**, som köptes året innan för 25.000 dkr. **Bertha** var ungefär lika stor, men det var en träskuta och byggd redan 1883.

Certifikat utfärdades först den 29 juli och då hade namnet förkortats till **Herman**. Skutan blev mätt i Malmö den 30 april till 234,90 brutto och 192,75 netto. Skepparen Algot Nilsson skulle bli befälhavare och hans andel var 1/6. Hans fader, före kustvakten August Nilsson, hade 1/5 och lika mycket hade före skepparen Johan Peter Lundgren, som utsågs till huvudredare. Lundgrens andel var ovanligt stor, vilket kan förklaras av att han dels bodde granne med August och dels var Algot hans svärson. Två av Algots syskon hade tillsammans 4/60. Totalt var det 22 delägare, av vilka de flesta hade endast 1/60. Bland dem handlanden John Jeppsson, som skulle bli ny huvudredare 1928, då Lundgren avled. Utöver de skillingebor som tecknat andelar fanns också skeppsmäklare Carl Larsson i Simrishamn med 3/60.

Den motor som satt i fartyget plockades ur och **Herman** blev nu åter ren seglare. Det är svårt att veta varför man gjorde detta. 1933 satte man emellertid åter motor i henne, denna gång en två-cylindrig Avance. I samband med motorinstallationen var det flera av de ursprungliga delägarna som ville dra sig ut. Man redovisar då till fartygsregistret att fartygets värde var 13 600 kronor samt att man hade skuld på 3 600 kronor, vilket betydde att de som då köpte 1/60 fick betala 166:67 kronor samt ta över en skuld på 60 kronor. Algot Nilsson kom nu i besittning av ytterligare 1/4, dels genom arv från fadern och dels genom köp.

I Skillinge Sjöassuransförening, som börjat verka på 1870-talet, hade man utarbetat en ny stadga, som började gälla på våren 1931. Samtidigt hade man beslutat att sänka premierna från 3/8 till 1/4 procent. Kanske var detta anledningen till att inte mindre än sex stora tremastade skonare då inträdde i föreningen, bland dem **Herman**. Assuransföreningen hade sedan 1916 ett högsta assuransbelopp på 16 000 kronor och man fick assurera endast 2/3 av värdet. Rederiet fick därutöver hos annat försäkringsbolag assurera högst 1/6 och man skulle alltid själv stå för 1/6 risk. Först begärde **Herman**s rederi att få 12/30 försäkrade men för seglationens början fick man höjt värdet så att 12/32 assurerades. (**Herman** var alltså försäkrad för 12 000 kronor). Inträdesavgiften i föreningen var 3 procent av försäkringssumman. Från 1935 försäkrade man 16/36, sedan skutans värde höjts och året därpå höjde man till 20/36. Sist-



Hermans skeppare Algot Nilsson (1887–1973) som tillverkade galjonsfiguren.

nämnda år hade Assuransföreningen höjt högsta assuransbelopp till 24 000 kronor. 1937 höjde man ytterligare, denna gång till 30 000 med möjlighet att assurera 3/4 av sanna värdet.

I och med 1931 års tillströmning av fartyg omfattade Skillinge Assuransförening 31 fartyg om tillsammans 3 665 nettoton och en total försäkringssumma av 371 700 kronor. Föreningens kassabehållning låg på 120 000 kronor.

I Assuransföreningens handlingar kan man följa **Herman**s seglation genom åren. 1931 var ett dåligt år med seglation endast från 6 maj till 12 december. Året därpå var **Herman** upplagd, vilket öde även drabbade **Delos**. 1933 hade tydligen konjunkturen vänt, ty nu seglade de flesta stora tremastarna under drygt 10 månader. **Herman** var igång från 25 februari till 8 januari 1934 för att sedan åter sätta igång den 5 mars, vilket gav en seglation på 9 månader och 4 dagar för sistnämnda år. De följande årens seglation var kortare, bara drygt 7 månader. 1939 seglade **Herman** från den 3 mars till 9 december. 1940 var skutan igång endast från 20 maj till 26 juni. I december samma år såldes hon för 78 000 kronor till Rederi AB Galeon i Malmö.

Skillinge Assuransförening beslöt 1946 på grund av föreningens goda ställning att man skulle återbetala premier för åren 1941–1945, men sedan bl a Algot Nilsson klagat över detta gick man ytterligare tre år tillbaka i tiden. Detta betydde att **Herman**s rederi fick tillbaka 1 110 kronor för åren 1938–40. För dessa tre år betalade föreningen tillbaka sammanlagt 36 400 kronor till rederierna.

Algot Nilsson var född 1887 i Hör-

viken och han avled i maj 1973. Han kom till Skillinge redan 1890, då familjen flyttade dit. Efter det han lämnat **Herman** stannade han iland och sysslade med marinmålning och modellbyggnad. Ett stort antal skeppsporträtt vittnar om hans verksamhet. 1937 snidade och målade han en galjonsfigur till sitt fartyg. Figuren följde med vid försäljningen 1940.

Han hade avlagt I klass skepparexamen 1922. Den första gång hans namn dyker upp som delägare i ett skillingefartyg var 1920, då han tecknade sig för 2/140 i 3m/sk **Hildur**. Vid den tidpunkten var han kustvakt och bodde i Göteborg. Han tecknade sig också för blygsamma andelar i sks **Vesta** 1933 och i m/3sk **Harry** 1936."

Så långt Old Ship.

VD i Rederi AB Galeon var först Torsten senare Thure Hillerström. Tidigare hade man haft en ångare med namnet **Amazone** som hösten 1933 sålts till Italien. Nyförvärvet fick nu överta detta namn.

Skeppare ombord blev styrsöbon Roland Albinsson. Han var bror med Fritiof som senare hade **Bornö** och **Kungsö**. För **Amazones** del blev det trafik på Tyskland. Trä ut och kol, koks och briketter hem.

Vid krigsslutet togs fartyget till varv för modernisering. Man ersatte samtidigt den gamla Avancemotorn på 150 hästar mot en ny av samma fabrikat på 180.

I februari 1950 avyttrades **Amazone** till ett partrederi i Skärhamn med Axel Patrik Rangnäs som huvudredare och med Sören Pettersson som kapten på skutan. Redan i maj 1952 övertog Sören Pettersson själv huvudredarsysslan.

I början av 50-talet deltog **Amazone** vid fisket på Island.

Inför säsongen 1954 tacklades **Amazone** om till rent motorfartyg.

Hon var en snäll lastdragare. Hon sysselsattes i den vanliga östersjötrafiken. Det kunde vara gödning från Menstad i Norge till Stockholm. Sedan Gotland för kalksten till Norrland och därefter trä till Tyskland och Danmark.

Amazone fördes under sin skärhamns-tid förutom av Sören själv, av hans bror Sam, Gunvald Karlsson och E Kjell.

Hon hade mycket lite haverier. Det allvarligaste tillbudet var kanske den regniga och blåsiga midsommaraftonen 1956. Då befann sig **Amazone** utanför Bornholm och förlorade propellern. Nexö lotsbåt stod på land och kunde inte brukas. Hon togs istället på släp av en fiskebåt till Nexö. I den trånga hamnen törnade **Amazone** mot piren och högg. Efteråt kunde man dock konstatera att hon klarat sig oskadd.



Amazone lämnar Kungshamn efter att ha vilat helg. Foto: Krister Bång den 4 augusti 1968.

Sören Pettersson började se sig om efter ytterligare tonnage. Flottan utökades med två Svea-coasters som i tjörnmetropolen fick namnen **Sydfors** och **Östanfors**. Dessa fartyg var dubbelt så stora som **Amazone** och dessutom 40 år yngre så **Amazone** kom upp på försäljningslistan.

I februari 1960 övertogs fartyget av ett partrederi på Klädesholmen med fyra delägare och med Rune Johansson som huvudredare. Skeppare ombord blev nu svågern Rune.

Man fick lite problem med maskinen. Eftersom Skandiaverken i Lysekil vid denna tid sålde ut motorer billigt passade man på att byta ut den gamla motorn mot en 210 hästars Skandia. Samtidigt byggde man om fören och tog iland galjonsfiguren som föreställde en sjömansgosse.

I augusti 1962 hittade man en ny ägare till fartyget. För 225 000 kronor sålde man henne till skepparen Alf Davidsson i Gravarne men hemorten sattes till Fisketången.



Amazone fick behålla sin vackra klipperstäv under alla år. Foto: Krister Bång.

Nu blev det mycket stycke gods och stenlaster. På somrarna var det sågat virke mellan Finland och Danmark eller mellan Leningrad och Lübeck. Vintertid var det massaved mellan Södertälje och Tofte vid Oslofjorden om nu inte is och blåst stoppade färden. Senare, när man satte en kran på fartyget, blev det massaved mellan Uddevalla och Kragerö/Risör i Norge.

Besättningen bestod av fem man. Skeppare, styrman, två lättmatros och en kock.

I augusti 1970 såldes **Amazone** till sin siste kommersiella ägare nämligen till Rederi AB **Amazone** i Göteborg. Bakom detta bolag stod Enar Gunnarsson, som blev VD, och Karlstad Grus & Betong. Priset var 65 000 kronor.

Säljaren, Alf Davidsson, var med ombord några säsonger. **Amazone** sattes i trafik mellan Karlstad och Göteborg. Med sig ner hade hon grus som lossades vid Gasverkskajen. Upp gick hon tom.

Amazone var Gunnarssons första fartyg. Han har senare haft många fartyg, främst småtankers. Idag driver han **Tina** (ex **Tarina I**) och **Tarina**. Båda seglar dock under främmande flagg.

Enar Gunnarsson fanns med i bilden till 1974. Då köpte han tankfartyget **Långö** och slog sig på tankfart.

Karlstad Grus & Betong började nu att köra cement mellan Hönsäter och Karlstad. Denna trafik varade under ett par säsonger varefter **Amazone** lades upp vid Hästvikens Varv på Hammarö vid Karlstad för ombyggnad.

Ombyggnaden bestod i att man tog iland det mesta av värde. Skrovet var illa åtgånget på grund av bristande eller inget underhåll alls. Gång i is hade inte förbättrat fartygets kondition. Ombord såg det ut som en svinstia. I övernattningsutrymmena låg burkar och flaskor och porrtidningar. Lukten var bedövande. Det var som man inte hunnit fram till toaletten i tid.

I oktober 1978 såldes därför fartyget för 5 000 kronor till Muddertjänst i Skoghall AB för upphuggning. Detta bolag höll till där **Amazone** redan låg förtöjd.

Någon upphuggning kom dock inte till stånd. I maj 1981 såldes det orörda fartyget till den gamle Thun-skepparen Valentin Metsalo i Malmö. **Amazone** fick dock ligga kvar vid Hästvikens Varv utan att man gjorde något.

I april 1983 hittade Märten Gustafsson i Nykvarn henne och för 15 000 kronor blev han ny registrerad ägare till skrotningsojektet.

Någon skrotning blev det dock aldrig tal om. I stället städades fartyget grundligt ur. Det gråa, rostiga skrovet målades mörkblått med vita "revärer". Hon gick



Amazone hade en mycket ful överbyggnad. Foto: Arne Bolund i Hästviiken, Hammarö 1981.



Nu har hon blivit tremastad. Foto: Olle Renck, Nykvarn den 26 september 1987.

sedan på sommaren samma år för egen maskin genom Trollhätte Kanal runt Sverige upp till Stockholm.

Man fortsatte sedan upprustningen hemmavid och försåg henne med tre nya master. Man riggade henne som barkentine.

I Esbjerg hade man stora planer på att skaffa sig ett historiskt intressant skolfartyg. Med kommunen till hjälp bildades "Den selvejende institution Barkentine Bertha" med Björn Ovesen och Lars Schou som eldsjälar. Man hittade **Amazone**, tog 200 000 kronor med sig och for till Nykvarn och gjorde affär. I slutet av juli 1991 avseglade man hem till Esbjerg via Kielkanalen.

Nyförvärvet skulle alltså användas som skolfartyg och till olika sociala ändamål. Man avsåg att döpa om barkentina till **Bertha**.

Väl framme i Esbjerg togs **Amazone** upp på slip för besiktning. Resultatet blev en chock. Hon var helt slut i botten. Plåten var på sina ställen inte mer än 4 millimeter tjock. Så det fanns inget annat att göra än att skrota fartyget vil-

ket verkställdes i november 1991. Vi avslutar med föreningens pressmeddelande:

OMBYGGNADEN AV BERTHA
SÄKERHETSMÄSSIGT OFÖRSVARLIG
– SKOLSKIPPEN
INTE UPPGIVEN.

På ett styrelsesammanträde i Den selvejende institution Barkentina Bertha den 23 oktober 1991 måste styrelsen, med bakgrund av ingående undersökningar av fartygets tillstånd, med beklagande konstatera, att det från Sverige inköpta skrovet inte kan användas som Esbjergs kommande skolfartyg.

Fartyget som var under ombyggnad till segelfartyg i Sverige, har visat sig inte kunna leva upp till de danska kraven på säkerhet.

Det inköpta skrovet har vid ultraljudsmätningar visat sig så angripet att det inte kan användas utan orealistiskt stora investeringar, inte ens som museiföremål.

Med hänsyn till den museala sidan av projektet har styrelsen beslutat mäta

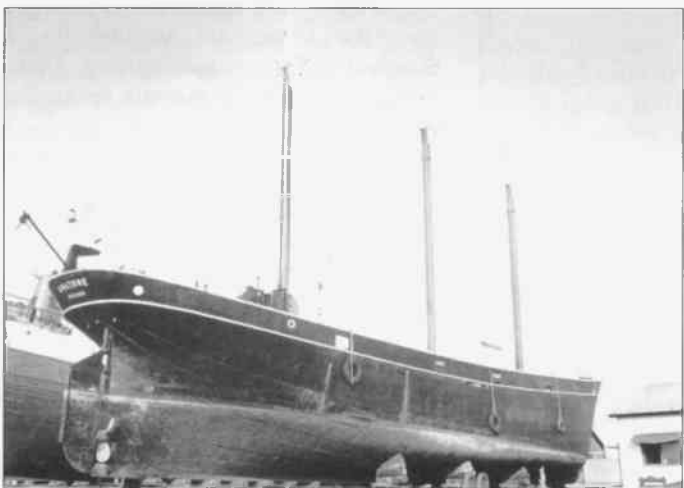
upp skrovet och på andra sätt säkra dokumentationen av ett av Danmarks sista förstagerations stålbyggda segelfartyg.

Det har undersökts huruvida man kan bevara vissa delar av skrovet som utställningsföremål.

Styrelsen beklagar, att den grundläggande goda idén med att kombinera bevarandet av det historiska fartyget med tanken om skolfartygsaktiviteter inte har varit möjlig.

När det skapas ekonomiska förutsättningar kommer inköp av ett annat historiskt intressant fartyg eller nybyggnad av en fullständig kopia av ett av de stora stålsegelfartygen som varit hemmahörande i Ribe amt, att övervägas. ■

Denna artikel är en produkt av många båtlologers iakttagelser. Jag vill tacka Ove Hjort, Walter Nilsson, Old Ship, Leif Evertsson, Gunn på Tjörn, Alf Davidsson, Arne Bolund, Tore Granath, Kaj Andersson, Bent Mikkelsen och Olle Renck för deras medverkan med uppgifter och iakttagelser.



Amazones vackra skrov på slip i Esbjerg inför besiktningen. Foto: Bent Mikkelsen.



Amazones för och akter efter skrotningen. Foto: Bent Mikkelsen i Esbjerg den 30 november 1991.



Maersk Lines nya super-feeder 1050 TEUs. *Maersk Euro Octavo* ägd i Bremen, blev i april levererad från varv i Szczecin.

En vecka i Århus hamn

Text och foto Bent Mikkelsen

IDanmark är man lite oense om vilken hamn som är störst. Det finns självklart också många sätt att mäta storleken på. Köpenhamns hamn hävdar att dess hamn är störst med flest anlöp och många ton. Men hos båtologer anses det inte riktigt eftersom de många anlöpen bl a härrör sig till flygbåtarna som seglar fram och tillbaka med svenskar, och de många tonnen kommer från järnvägsvagnarna som kommer via Dan-Link-överfarten.

Fredericia på Jylland är också med bland kandidaterna. Och det är mera rätt. Hamnen har det största vattendjupet i Danmark och får många anlöp av förhållandevis stora fartyg. Det blir också många ton men inte på ett båtologiskt vänligt sätt. Det är råolja från Nordsjöfälten som pumpas iland i Fredericia varifrån den skeppas vidare bl a

till Kalundborg, där Statoil har ett raffinaderi.

Århus

Århus hamn räknas också bland de större, och är, sett med båtologiska ögon, den mest intressanta. Hamnen anlöps av nästan alla typer av tonnage, från stortank till de minsta kustfararna. Fortsättningsvis tar vi med läsarna på en tur i Århus under en vecka. Det var inte en helt vanlig vecka eftersom vid kaj 301 låg det största fartyg som överhuvudtaget varit i hamnen. Det var A. P. Möllers VLCC-nybygge **Elisabeth Maersk** som den 2 maj kom till Århus för att bli klargjord efter provturen för att sedan levereras till A. P. Möller. Hon är det andra fartyget i en serie på sex stortankers med dubbelskrov.

Lördagen den 8 maj

Dagen startar med att örlogsfartyget **Samsö** och standardflex fartyget **Svaerdfisken** avseglar klockan 09.00 och 10.15 efter natt vid kaj. Klockan 10.00 kommer sandpumparen **Lapis Portland** in från havet med last av sten. Nästa fartyg är Unifeeders **Wega** som kommer från Fredrikstad i Norge klockan 14.45. En halvtimme senare är det tankfartyget **Elka Theresa** under cypersflagg och i dansk charter som avseglar till Kalundborg. Samtidigt kommer den danska panamatankern **Bravur** med olja från Stigsnaes på Sjælland. Sandpumparen **Lapis Portland** avseglar igen klockan 17.40. Den ryska tankern **Akademik Vereschagin** avseglar klockan 20.45 till Rotterdam medan **Wega**, som sista fartyg denna dag, ger sig iväg 22.30.



Sietasbygget *Jürgen Wehr* med trälast från St Petersburg.



Färjan till Tallinn, ex-danska *Transestonia*.



Århus hamns bogserbåt *Hermes* ex *Bremerhaven* med *Elisabeth Maersk* på 290 000 dödviktston.

Söndagen den 9 maj

Dagen startar tidigt – klockan 05.20 – med att Maersk Lines nya jättefeeder **Maersk Euro Octavo** kommer in. Hon är nybyggd vid varvet i Szczecin och har plats för 1050 TEUs och det är lika mycket som de första oceangående containerfartygen kunde ta för 20 år sedan. Tyska **Beta** kommer klockan 07.30 medan tankfartyget **Endurance** kommer till kaj 08.00 med en restlast melass. Sietas-coastern **Jürgen Wehr** kommer 09.30 med en trälast från St Petersburg medan Sjövärnets **Svaerdfisken** är tillbaka klockan 10.15 efter ett dygn i sjön. **Bravur** seglar iväg 11.00 medan **Lapis Portland** klockan 13.30 är tillbaka med ännu en last sten från sjön. Maersk-feedern är färdig 13.15 och avseglar till Göteborg. Unifeeders **Meteor** kommer från Bremerhaven 13.45 och avseglar 23.45 till Helsingborg. Lilla tyska **Ria** kommer 17.15 med raps från Wismar, medan färjan från Tallinn kommer 18.00. Det är **Transestonia** som tidigare varit i fart på Färöarna och på Gotland. **Lapis Portland** seglar igen 18.40 medan tankern **Pom Karin** ankommer med olja från Kalundborg klockan 20.00. Lite senare kommer ryska **Kristi**, en liten exträlare, som seglar som fraktfartyg.

Måndagen den 10 maj

Dagen startar med att **Lapis Portland** är inne med en ny last mellan klockan 00.10 och 04.00. Norska **Lystind** kommer 04.40 från Drogheda på Irland medan **Eken** kommer in från Brofjorden 05.45. Tyska **Cum Deo** avseglar till Wismar 09.30 medan **Lystind** avseglar 08.15 till Hundested. Klockan 11.30 går ryska **Stk 1016** till Mäntyllyoto. **Beta** och **Eken** avgår 15.00 medan **Latronis**, ett litauiskt containerfartyg som seglar i charter för amerikanska Sea-Land, kommer 16.30. **Volgo Balt 236** avgår samtidigt till Bremen och **Pom Karin** återvänder till Kalundborg 18.00. En kvart senare avgår **Endurance** till Ghent. Klockan 20.00 avgår stortankern **Elisabeth Maersk** med hjälp av fyra bogserbåtar. Det betyder att man inkallat förstärkning hos Em. Svitzer som sänt **Bure** och **Skuld** att hjälpa hamnens egna **Aros To** och **Hermes**. **Elisabeth Maersk** avgår för order mot Fujairah men kommer inte längre än Rotterdam. Där lastar hon senare 140 000 ton gasol till Fjärran Östern med option till Kharg Island eller Indonesien.

Transestonia avseglar klockan 21.00 till Köpenhamn. **Latronis** går 22.30 till Rotterdam medan **Sara Theresa** kommer 23.45 från Immingham.



Giganten *Elisabeth Maersk* på väg ut från Århus till Rotterdam för att lasta till Fjärran Östern.



Sara Theresa kom för att lasta palmolja till Liverpool från Århus Oljefabrik, där Olof Wallenius en gång lärde om sojaolja och tankfartyg.



Tyska *Ruth* på väg in från S:t Petersburg på en av de nya rutter där det finns rikligt med gods in till Ryssland men endast lite på återresan.



Veteran-coastern *Bella I* är trots åldern – byggd 1957 – en skönhet att se på. Här lastar hon aluminiumskrot till Hamburg.



Captain Sarantis på väg mot S:t Petersburg med hamnbogseraren *Aros To* i förgrunden.

Tisdagen den 11 maj

Tankfartyget **Bravur** kommer 03.30 med bunkerolja till grekiska **Captain Sarantis**, som har legat inne en vecka. Maersk-Lines stor-feeder kommer tillbaka från Göteborg 04.45. Tre kvart senare kommer Unifeeders **Alita** och lägger sig akter om Maersk Lines fartyg. Lite senare kommer **Rosita Maria**. Hon kommer klockan 06.00 och avgår redan 08.35. Under tiden, klockan 07.00, kommer den holländska danmarksfararen **Papillon** med foderkakor från Rotterdam. Tyska **Ruth**, som går i fart mellan kontinenten och St Petersburg, kommer till kaj 08.35

Nu har weekendfartygen lossat färdigt och avgår på löpande band resten av dagen. Klockan 09.30 seglar **Hanne Gry** till Helsingör, 09.45 går **Carina** till Korsör, 10.00 går bogserbåtarna **Bure** och **Skuld** tillbaka till Kalundborg medan **Alita** går till Hamburg 11.30. **Ruth** går 12.10 till Riga, **Jürgen Wehr** 12.50 till St Petersburg och 13.00 är **Ria** klar för sin seglats till Göteborg. **Maersk Euro Octavo** lämnar 14.00 för Bremerhaven och tyska **Rhenus** kommer 14.05 med foder från Rotterdam. 14.55 avgår **Tina Star** med en last skrotjärn till järnverket i Frederiksværk. Holländska **Papillon** går till sjöss 16.00 medan ryska **Volgo Balt 118** kommer 16.15 från Tallinn. Unifeedern **Sabine D** kommer på visit mellan 15.45 och 19.20 på en resa mellan Rotterdam och Helsingborg.

Panamatankern **Kobe J** kommer 17.15 från Egypten med melass och 21.30 kommer den georgiska tankern **Akhalt-sikhe**. De båda fartygen har seglat på kapp från Egypten för att komma först



*Etnisk oro var nära att blossa upp under besöket av **Kobe J** och **Akhalt-sikhe** som måste förtöjas à la greek.*

till kaj i Århus, där olika mottagare skall ha melassen. Men, så lätt går det inte. **Kobe J**, som ägs av greker, har en besättning från Litauen och de är mildt talat inte vänligt stämde mot georgierna. Det blir en del bråk i hamnen för **Kobe J** vill inte låta **Akhalt-sikhe** ligga på utsidan så att hon kan lossas med en lång slang. Så man får lägga georgiern på grekiskt maner med aktern mot kajen, förskeppet med två ankare och sidan akterförtöjd. Men att klara detta var alls inte lätt. **Kobe J** ville inte flytta trossar

och man måste skaffa fram en lång landgång. Men det lyckades sedan man hotat den grekiska tankern med att sändas ut på reddan om man inte ville hjälpa till.

Tankern **Bravur** är färdig med bunkringen 22.05. Den lilla danska **Ulsnaes** kommer 23.30 från Köpenhamn.

Onsdagen den 12 maj

Norska **Dalgo** med dansk charter kommer 01.30 från Vejle och **Bravur** avgår 02.30 till Stigsnaes. Denna morgon kommer tre containerfartyg. **Dettifoss** 06.30, **Meteor** 06.45 och 08.30 **Oahu**. De tre kommer från Immingham, Göteborg och Wallhamn. Klockan 09.00 kommer sjövaernets **Hvidbjörnen** och norska **Sunnmöre** som kommer från Hundested. Det sista grönlandsfartyget i KNI/Grönlands Handel **Naja Ittuk** kommer till Århus Flydedok 10.30. Det är en försäljningsdockning och hon skall framöver segla kreatur från Somalia till Bahrain där de slaktas rituellt och sedan seglas fruset tillbaka. **Dettifoss** är färdig 11.00 och **Hvidbjörnen** har hämtat marinfolk till en seglats som startar 12.00. **Tärnsund** kommer 13.40 från Stigsnaes.

Det tyska kryssningsfartyget **Hanseatic** kommer på visit från Oslo klockan 13.30 och går igen 22.00 till Köpenhamn. **Ulsnaes** avseglar 14.45 till Rönne och 16.15 är **Hvidbjörnen** tillbaka. **Meteor** seglar 17.00 till Hamburg och **Sunnmöre** fortsätter 17.10 till Lysekil. Samtidigt går **Hvidbjörnen** till sjöss igen. Strax före anlöper ryska **Mekhanik Zheltovskiy** från Antwerpen. **Rhenus** och **Dalgo** lämnar 17.15 till Kolberg resp. Kiel och



*Norska **Rosita Maria** avseglar för sista gången i Unifeeder-trafiken. Resan går till Bremerhaven där fartyget återlämnas efter timechartern.*

15 minuter senare avgår **Volgo Balt 118** till Riga. Samtidigt går **Oahu** till Bremerhaven. Svenska **Tella** lämnar 20.15 med en palmoljaelast till Liverpool som sista fartyg denna onsdag.

Torsdagen den 13 maj

Dagen startar med att carolinaren **Samka** kommer klockan 02.00 från Svendborg för att lasta till Kolby Kaas på Samsö. Detta är klart kl 13.00 och hon avseglar. Sedan, 03.00, seglar **Tärnsund** till Göteborg. Klockan 03.15 kommer Unifeedern **Sabine D** från Köpenhamn medan **Bella I**, som är en ex-svensk skönhet, kommer från Hamburg 08.20 med fodervaror. **Sabine D** seglar till Helsingborg 08.45 och **Beta** kommer från Rostock 10.50 med ännu en rapslast. **Cum Deo** avgår 12.25 till Nyköping Falster och bogseraren **Calorius** kommer 15.00 med 10 500 tons prämen **Thorvald**. Samtidigt kommer också norska **Rosita Maria** för sitt sista anlöp i Unifeeder-chartern. Besöket varar till 20.00 då hon avseglar till Bremerhaven. Klockan 15.55 kommer ännu en Sietas-containercoaster. Det är **Uranus** som seglar för Eimskip. Hon kommer närmast från Hamburg och lämnar Århus 23.40 för att gå till Varberg. Den grekiska bulkcarrieren **Captain Sarantis** är lossad och avseglar 17.00 till S:t Petersburg och tyska **Beta** kommer lite senare på sin resa till Stralsund.

Fredagen den 14 maj

Denna dag startar med den lilla holländska **Argo**, som inte får någon premie för



Boizenburg-nybygget **Bremer Uranus** på väg in från S:t Petersburg.

sin skönhet. Hon kommer från Bremen. Nästa är Unifeeders **Tertia** som kommer från Göteborg 05.00 medan holländska **Andries** kommer från Rotterdam en kvart senare. Klockan 05.30 kommer estniska **Heinlaid** på sin veckorundtur. Tjugo minuter senare anländer **Bremer Uranus** som är det senaste nybygget från Elbwerft i Boizenburg. Hon tittar in till Århus i sin linjefart mellan Hamburg och bl a S:t Petersburg. Kort därpå kommer **Volgo Balt 232** från Rostock. Sietas-typen **Stevensland**, som är dansk-

ägd men seglar under Antiguaflagg kommer klockan 07.45 för att gå i dock hos Aarhus Flydedok. **Tertia** seglar igen 08.00 mot Helsingborg medan **Transgermania** kommer till Århus 09.15 från Oslo. Klockan 10.00 avseglar Kockumsbygget **Elida** från 1875. Tremastskonerten ägs av Pingstkyrkan och har sin bas i Århus. **Calorius** med tillhörande präm **Thorvald** avgår 14.40 med 10 000 ton kli till Ålborg samtidigt som **Andries** påbörjar sin färd mot Holland och **Bremer Uranus** sin mot S:t Petersburg. Melass-tankern **Kobe J** avseglar 16.00 mot Hamburg efter en sista batalj med **Akhalt-sikke**. **Kobe J:s** trossar sitter i kläm i georgierns trossar och han vill inte slacka upp med hänsyn till säkerheten för det egna fartyget. Så hamnens båt-män måste skära av **Kobe J:s** aktertrossar med kniv!

Rorofartyget **Transgermania** avseglar 17.30 till Finland. Ryska **Volgo Balt 140** ankommer 18.30 från Lauterbach i Tyskland. **Heinlaid** lämnar 19.30 för Helsingfors medan sista fartyg i denna veckas loggbok blir **Bella I** som 21.00 avgår till Hamburg efter att ha lossat fodervaror och sedan lastat aluminiumskrot.

Trafiktal

Veckan var en tillfällig vecka i Århus hamns dagliga liv. Hamnen omsatte 6,6 miljoner ton gods 1992 på 6 617 anlöp. Man omsatte 206 000 TEU:s (tjugofots-containers) och hela härligheten gav Århus hamn ett överskott på 17 miljoner kronor. Hamnen är kommunalägd men självbärande ekonomiskt. ■



Danskägda men Antigua-flaggade **Stevensland** på väg in till Århus för dockning i Aarhus Flydedok.

SEACAT GÖR LILLSEMESTERN STÖRRE.

En Lillsemester med SeaCat ger dig mer tid i land och mindre restid. Hotell bokar du genom oss, vi har förmånliga samarbetsavtal med hotell över hela Danmark. Pris ex. Fredrikshavn från **295:-/pers.** I alla priser ingår båtresa T/R.

Avgång Göteborg: 07.30, 12.15, 17.00, 21.45 ej söndagar.

Avgång Fredrikshavn: 10.00, 14.45, 19.30, 23.55 ej söndagar.



Boka hos din resebyrå, i vår butik i Nordstan
eller på telefon 031-775 08 00, öppet 06.30-22.00, info. 06.30-02.00