







## Medlemstidning för Västra Kretsen av Klubb Maritim Förening för fartygshistorisk forskning

Utkommer med fyra nummer per år.  
Årgång 29. Nummer 109 från starten. ISSN 0281-4242.

Huvudredaktör och ansvarig utgivare:

Krister Bång 013 – 26 38 38

Övriga i redaktionen:

Lennart Bornmalm 031 – 25 77 42

Jan Johansson 031 – 12 26 14

Bertil Söderberg 031 – 45 91 98

E-post: bertil.soderberg@telia.com

Redaktionens adress:

Box 421, 401 26 GÖTEBORG

E-post: lanspumpen@partille.mail.telia.com

Årsavgift år 2000: 180 kr

Postgiro: 81 57 68-7

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

Förutom tidningen Lanspumpen har Västra Kretsen egen klubblokal med stort bibliotek och omfattande fotoarkiv.

Sjökortet på omslaget är *Sjökort nr 70 Marstrand, kartplåt 1911, utgåva 1 juni 1926*. Sjöfartsverkets publiceringstillstånd dnr 2905-9250589 t o m år 2002.

Tryck: Tryckeri AB Framåt, Göteborg.

## Redaktionellt

År 1999 blev ett mycket framgångsrikt år för Lanspumpen. Antalet prenumeranter ökade med över 300 netto och vid årsskiftet var vi 2 054 st. Vi kommer naturligtvis även i år att göra allt för att försöka bevara denna fina siffra.

Med början i detta nummer presenterar vi en skildring 'Ångaren' som beskriver livet ombord i en ångare under senare delen av 1940-talet. Vi är mycket glada och tacksamma över att Åke Williams valt att publicera sin berättelse i Lanspumpen.

Det är också mycket stimulerande att så många läsare skickat artiklar och inlägg till tidningen. Tyvärr har inte allt kunnat beredas plats i detta nummer. Vi vill inte gärna dra ner på antalet foto eftersom vi vet att många läsare uppskattar fina illustrationer.

Vår populära spalt Frågor och Svar byter i och med detta nummer namn till Horisonten Runt. Med detta vill vi markera att allt inte behöver vara just frågor och svar.

*Redaktörerna*

### Omslagsbilden:

*Under ett besök i Skagen togs denna bild av GG 570 Marina av Hönö. Artikel på sidan 3.*

## Innehåll

- 3 Halvor Olofsson, fiskare från Hönö ..... Krister Bång
- 13 Horisonten runt ..... Jan Johansson
- 16 Böcker på frivakten ..... Lennart Bornmalm
- 17 Ångbåten ..... Åke Williams
- 29 Tankbåtar 2 000–3 000 dw ..... Lennart Rydberg
- 36 Trafiken på Göta älv ..... Ingvar Holmqvist
- 39 Grängesbogserare ..... Bengt Ahlin
- 42 Minnen från Eriksberg ..... Gustaf Gustafsson

## Ingvar Holmqvist till minne

Vår medlem Ingvar Holmqvist avled efter en tids sjukdom i en ålder av 56 år.

Ingvar var född och uppvuxen i Munkedal och flyttade som ung till Älvängen. Det var kanske där som han som ung fann sitt intresse för båtar och sjöfart i och med att föräldrahemmet låg bara 300 meter från Göta älv och för en ung grabb var det naturligtvis lockande med all sjöfart utanför husknuten. Efter realskolan gick han till sjöss med SAL:s Vaxholm där han fick känna hur det var på Nordatlanten. Detta avskräckte honom inte och efter fullgjord militärtjänstgöring började Ingvar på Sjöbefälsskolan och läste där till telegrafist.

Ingvar var telegrafistyrket trogen och han seglade främst i tankbåtar. Genom att Salénrederierna köpt upp Rex-Transoil kom han till Salén i slutet av 1960-talet och var där till rederiet gjorde konkurs. Därefter fortsatte Ingvar att segla på svenskkontrollerade tankbåtar fram tills att det inte behövdes telegrafister



ombord. Han blev således en av Sveriges sista telegrafister, ett yrke som idag är försvunnet från handelsflottan.

För 25 år sedan träffade jag Ingvar i samband med att han gick in i Klubb Maritim. Vi fick genast god kontakt i och med att vi arbetade i samma rederi. Ingvar i tank och jag i kyl så vi seglade inte ihop någon gång utan vi träffades på ledigheter och hade naturligtvis mycket gemensamt att prata om som sjöfolk har. Ingvar tyckte även mycket om att resa och han var med på många resor som arrangerades för klubbmedlemmar. Under senare år var han även revisor i västra kretsen och skötte detta uppdrag på ett mycket förtjänstfullt sätt.

I samband med Ingvars sjukdom fördjupades vår kontakt och jag fick förmånen att bli förtrogen med Ingvar på ett sätt som hjälpt mig själv som människa. Ingvar var enastående och det var med sorg i hjärtat som man följde honom på den sista resan vid en vacker begravning i Strömstads kyrka.

*Göran Ohlsson*



Marina byggd i Halmstad 1949.

## Halvor Olofsson, fiskare från Hönö

berättar för Krister Bång

Åter har vi åkt ut i skärgården för att träffa intressanta personer. Halvor Olofssons släkt har bott på Hönö så långt man kan gå tillbaka i tiden, i det här fallet till skiftet mellan 1600- och 1700-talet. Det är en stor fördel för oss att få ta del av den kunskap som lagrats genom åren hos Halvor Olofsson som idag är en pigg 76-åring. Vi låter honom berätta utan att bli avbruten:

**V**i har varit fiskare alltsedan skiftet mellan 1600- och 1700-talet. Det är så långt vi har kunnat gå tillbaka. 'Stamfar' var fiskare och segelsömmare. Släkten har hetat Johnsson och Olofsson hela tiden. Det fanns mycket jordbruk på Hönö förr. Korna gick överallt där det inte var bebyggt. Som mest fanns det 100 kor på Hönö. Min farsfars farfar var storbonde. Han hade tre kor och två hästar. Det var ganska mycket, för annars hade man ofta bara en ko. Han hade förstas också en fiskebåt. Hönö såg annorlunda ut förr, en ganska kal och bergig ö. När jag gick i

skolan fick vi barn plantera träd. Det var handlaren som ville att ön skulle vara lite mer skogbevuxen.

Min farfar, Oskar Olofsson, hade den första båten med gaffelsegel. Den gick allmänt under namnet 'Gaffeln' men den hette ju något annat. Han hade också en fiskebåt som hette Ruth. Den fick han 1910 från Risör. Han hade den tillsammans med en broder som hette Rickard. Pappa var med och fiskade med Ruth, men jag tror inte han hade del i båten.

GG 847 Zenta hade farfar Oskar och

pappa Arvid tillsammans och den fick de 1919 i stället för Ruth. Pappa fiskade med Zenta till 1927, då han, tillsammans med Erik Corneliusson köpte Virgo från Dyrön som man gav namnet GG 65 Essy. Hon såldes senare till Norge där hon blev fraktbåt.

### Mitt första fiskeminne

I maj 1932 beställde pappa Arvid och Erik Corneliusson GG 227 Winga vid Skredsvik och hon levererades 1932. Mitt första minne från fisket är när jag var åtta år och fick följa med pappa till Skredsvik för att hämta nybygget Winga. Det var i augusti och vi blev borta i fjorton dagar för båten var försenad.

Man fiskade med snurrevad och 1933, ett år efter leveransen fiskade man nästan bara i Nordsjön och landade fisken i Aberdeen och i Esbjerg. Pappa var nästan aldrig hemma.





Den nuvarande *Marina* under god gång utanför Hönö. Foto Göran Johansson.

År 1935 sålde pappa Arvid sin del i *Winga* till Erik Corneliusson med söner och köpte del i sina bröders båt, GG 847 *Zenta*. Samtidigt beställde han tillsammans med sina bröder Arne och Harry en ny 68-fotare i Landskrona, som levererades i februari 1936. Hon fick namnet GG 370 *Marina*, ett namn som sedan har burits av många fler båtar som jag haft.

När jag var fjorton år började jag arbeta

på en tankbåt. Den hette *Pratt VII*. Vi låg och fyllde fiskebåtar här på Klova och ibland även på Hönö Röd. De hände att man skickade mig ensam att fylla båtar där. Man fick gå utanför Hönö Huvud för att komma dit. Det var ett stort ansvar som lades på en fjortonåring. Pappa tyckte inte om det men jag tyckte det var skoj. Jag visste ju inte bättre.

Under vintertid deltog *Marina* i vad-

fisket som följare. Då var det 18 man ombord. Pappa var kännare, eller vad-bruse som det kallades, ombord på *Winga* eller *Normandie*.

Jag började ombord på *Marina* 1939. Då var jag femton år. Vi fiskade mest snurrevad. Det fanns inte ens en trål ombord. Det var bara Nordsjön som gällde och vi var ofta ute i fjorton dagar i taget. Vi hade en fjortondagarsranson på 120 lådor eller 60

## Fleetlist

**Ruth GG 409. Reg-nr 7273. 1910–1919**  
Byggt 1910 i Risør, Norge av Erik Lindstöl av ek och fur som *Ruth* GG 409 för Oskar och Rickard Olofsson, Hönö.  
1919, juli, sålt till Hilmer Karlsson och sönerna Bernhard och Erenius Karlsson, Gravarne. Nytt fiskenummer LL 882.  
1925, maj, sålt exekutivt till Göteborgs och Bohus läns landstingsförvaltnings utskott.  
1925, juni, transporterades köpet på Linus Bengtsson, Hasselösund.  
1926, februari, sålt till Bernhard och Erenius Karlsson, Gravarne.  
1928, februari, sålt till skeppare Karl Johan Johansson och sjömannen Helge Mauritz Johansson, Lilla Kornö.  
1930, förbyggd vid Källvikens Varv.  
1935, anmäldes att fartyget numera endast användes i fraktfart.  
1935, april, sålt till skepparen Karl Albert Olsson, Hovenäset.  
1943, mars, sålt till fiskaren Karl Henry



*Zenta* fick ett långt liv även efter sin pensionering som fiskefartyg. Här besöker hon Smögen i augusti 1968. Foto Krister Bång.



på en vecka. Och det hände ofta att vi inte fick fullt på en vecka. Och då blev vi borta i fjorton dagar.

När England förklarade Tyskland krig låg vi mitt ute i Nordsjön. Vi lyssnade på radion. Och alla båtarna samlades i en flock. Och en kusin till pappa kom och sade: – Nej, nu måste vi gå iland för nu är det fullt krig.

– Vi skall fiska färdigt först, sade pappa.

Men alla gick iland utom vi och två båtar till. Och när de andra kom hem krigsför-säkrade de båtar som var kvar på havet. Och vi fick fisk. Vi fick sådana toppriser så det var inte klokt. Vi var ju bara tre båtar i Fiskhamnen.

**Marina** var inhyrd av Kronan i nästan två år, 1940 och 1941. Pappa och hans bröder var omväxlande maskinskötare ombord under den tiden. Det kunde hända att även jag vid något tillfälle var med. Vi minsvepte då mellan Torekov och Nidingen. Ibland fick vi tag på en mina som vi desarmerade genom sprängning. Och när det var gjort återvände vi till platsen och plockade torsk.

Vintern 1942 var mycket kall. Vi kunde inte komma till kaj på grund av isen. Vi fick lägga till vid iskanten ute vid Benskar och dit kom häst och släde ut och tog iland fisken. Ibland kom Kronans Starkodder ut och hämtade.

### Marina minsprängs

Den 19 maj 1943 minsprängdes **Marina**. Vi låg och fiskade i 'förbjudet' vatten mellan Hanstholm och Norge. Tyskarna tyckte inte om att man fiskade där. Vi låg och snurrade tunga och fick massor av fisk. Sista dagen på kvällen fick vi fast och vi fick snurra runt. Vi visste ju inte vad det

Martinsson och skepparen Johan Birger Valdes Carlsson, Fisketången och åter fiskefartyg LL 882.

1943, oktober, sålt via J W Berg på Hälso som försett fartyget med en Bolindermotor om 75 hk till Hilmer Leonard Holm och Stig Helmer Holm, Sydkoster som ville döpa om fartyget till **Marie**, vilket dock avslogs.

1944, april, sålt till Karl Ernst Andersson och Bror Lindvall Andersson, Sydkoster och fick fiskenummer SD 1096.

1956, juni, sålt som lustfartyg till Johan Sid Forslund, Stockholm

1957, sålt till hovkapellmästare Nils Grivilius, Stockholm.

1958, januari, sålt till Sven Olof Johansson, Stockholm som 1959 döper om fartyget till **Esmeralda**.

1959, juni, sålt till Sven Erik Gabriel Moberger, Stockholm.

1961, november, sålt till Rune Lillieqvist, Stockholm och omdöpt till **Ruth**.

1964, september, sålt till Ragnar Roland



Hönö vid tiden för andra världskrigets slut. Detalj ur karta uppmätt 1945 och publicerad 1950. Sedan dess har mycket ändrat sig som alla Hönö-kännare kan se. Öster om det tjocka strecket låg Göteborgs skyddsområde. Karta Generalstabens Litografiska Anstalt.

Sundell, Stockholm och omdöpt **Esmeralda**.

1968, april, sålt till Alf Kenneth Möller m fl i Nacka.

1969, februari, sålt till Jan Sören Lindgren m fl, i Stockholm.

1972, anmäls att fartyget bärgats av Dyk & Bärning (Börje Nässling) från ett djup av 16 meter samt därefter sålts till Bo Skog,



Det finns inte många foton av GG 847 Zenta. Detta är ett reprofoto.

Stockholm, vilken lät båten sjunka igen. 1974 sprängdes båten sönder av Börje Nässling och var därefter totalhavererad.

**Zenta GG 847. Reg-nr 8123. 1919–1927**  
Byggd 1919 av Olof Olsson i Skredsvik av ek och fur som **Zenta** GG 847 för Oskar och Arvid Olofsson, Hönö.

1927, sålde Arvid Olofsson sin del till sina bröder Arne och Harry.

1935, köpte Arvid Olofsson åter del i fartyget.

1936, sålt via Bolinder-Munktell i Eskilstuna till fiskarna Gustaf Knut Arne Gustafsson, Bror David August Alexandersson och Osvald Arnold Ludvigsson, Hälso. Samma fiskenummer.

1949, oktober, sålt till Alf Gunnar Nilsson, John Martin Bengt Johansson och Nils Roland Nilsson, Hälso.

1958, december, sålt till Knut Ebbe Valdemar Malmberg, Sturkö. Nytt fiskenummer KA 84.

1967, mars, sålt till Alvar Lennart Ingemar





Efter minsprängningen hängdes *Marina* upp med trossar mellan *Noomi* och *Svanland*. Foto Halvor Olofsson den 19 maj 1943.

Gustavsson, Ture Konrad Karlsson samt Karl Erik Johansson, Rönnäng.  
1967, april, sålt som lustfartyg till Karl Gustav Sigvard Dahl, Lidingö.  
1968, oktober, sålt till Lennart Sture Svi-berg, Stockholm.  
1970, juni, sålt till Rolf Victor Nilsson, Stockholm. Ännu 1999 registrerad på denne ägare.

**Essy GG 65. Reg-nr 7339. 1927–1932**  
Byggd 1913 av August och Patrik Andersson, Marstrand av ek och fur som *Virgo* MD 243 för Petter Andersson, Bernhard Petterson, Carl Alfredsson och Emil Carlsson, Dyrön.  
1927, april, sålt till Eric Corneliusson och Arvid Olofsson, Höno Klova och omdöpt till *Essy* GG 65.  
1932, november, sålt genom bytesaffär till Firma Berg & Johansson Mekanisk Verkstad, Hälsö. Samma månad vidare såld till Carl Olof Alexandersson och Rickard Alexius Eliasson, Höno.

1934, maj, såld till Kristian Olsen, Kragerö, Norge. Strax därpå anmäls Kristen Andersen och Karl Wiig, Kragerö som ägare under namnet **Gro III**. Fraktfartyg.  
1937, såld till Hans B Pedersen på Merdøy vid Arendal, Norge och omdöpt till **Skottholm**.

1946 uppges fartyget ägas av S/A Beran (Harald Berg), Oslo som **Skottholm**. Sena-



GG 227 *Winga* ägdes av Halvors far Arvid och Erik Corneliusson åren 1933–1935.

var egentligen. Pappa sade till mig att gå ner och sätta på middagen. Så jag gick ner och satte på. Vi hade spritkök på den tiden och man fick tömma i sprit i skålen och pumpa sedan. Och jag fyllde på och skulle just tända. Så smäll det. Och jag stod där nere och min enda tanke var att nu är jag väck. Båten kantrade först och vattnet rusade in. Det gick inte att få upp dörren på grund av vattentrycket. Men så plötsligt gav dörren vika och mer vatten rusade in. Jag fick fri väg trodde jag. När jag kom till uppgången var trappan försvunnen. Men hur det nu var kom jag upp på däck. Där mötte mig en fruktansvärd syn. Alla, utom pappa, som stod i styrhytten, var kol svarta av minröken. Men vi hade tur. Vi låg bara fem minuters körning från **Svanland** av Höno och de hade precis fått upp sin fångst på däck och kunde starta med det samma. Under tiden sade pappa åt mig att gå ner i skansen och bärga papperna. Men där nere flöt allt omkring. Garnering och allt hade gått sönder så jag fick återvända utan dem. Tro det eller ej, men jag hade lagt en lådkamera i livbåten och kunde därför ta några bilder av händelsen. Men **Marina** gick trots allt inte till botten. Så vi hängde upp henne mellan två båtar, **Noomi** och **Svanland**, och lade tross mellan dem så att **Marina** inte skulle sjunka. **Ekerö** och **Lisea** bogserade. Vädret var alldeles lugnt. Inte en vindpust. Annars hade det inte gått. Vi bogserade sedan i 17 timmar innan trossen brast och **Marina** sjönk strax utanför Skagen. Hade vi haft wire i stället för tross kanske det hade gått bättre, för trossen tøjde sig. Men alla klarade sig. En man fick förstås gå hemma ett år för han skadade ryggen.

re uppges Magnus Wangberg, Oslo vara ägare. Denne döpte 1948 om fartyget till **Cobra**.

Fartyget uppgives av norska källor ha förlist någon gång 1951–1952.

**Winga GG 227. Reg-nr 7888. 1932–1935**  
Byggd 1933 av Bröderna Olsson & Co Båtvarv, Skredsvik av ek och fur som **Winga** GG 227 för Arvid Olofsson och Erik Corneliusson, Höno.

1935, februari, säljer Arvid Olofsson sin del till Erik Corneliusson.

1943, november, såld till Axel Carlsson, Bror Nils Carlsson och Hilmer Carlsson, Donsö och fick fiskenummer GG 454.

1951, november, såld till Johan Arthur Johansson, Olof Willy Johansson och Johan Henry Johansson, Donsö.

1954, september, såld till Yngve Hilmer Höglund, Karl Hilmer Höglund och Filip Roland Höglund, Donsö. Övertagen i februari 1955 och omdöpt till **Winga II** GG 454.



Båten var försäkrad för 65 000 kr om jag minns rätt. Men en ny kostade ju 110 000 så det var en stor förlust. Man köpte inte heller någon ny båt. Min mamma förbjöd till och med pappa att gå ut på sjön igen så länge kriget varade så han var iland och jobbade i vadbinderi i fyra år.

### Fisket gick vidare

Mina farbröder Arne och Harry gick ut igen. Harry var med om en ny olycka 1945. Han var ute med GG 338 **Gideon** och fiskade då motorn gick varm. **Beltana** av Hönö tog **Gideon** under bogsering. Det var alldeles utanför Hönö en dimmig lördagskväll. Då minsprängdes **Beltana** och där låg **Gideon** och drev. Man var rädd att även **Gideon** skulle minsprängas så man sjösatte livbåten och rodde iland. **Gideon** drev senare iland och var oskadad men **Beltanas** besättning om fem man blev kvar därute. Bara en kunde räddas.

Efter förlisningen med **Marina** gick jag

hemma och tjärade wire och barkade segel hela sommaren innan jag i början av augusti 1943 gick ut med GG 386 **Kandia** och fiskade. Även hon var ett Landskronabygge på 68 fot och var alldeles nybyggt. Henne var jag sedan med till i slutet av 1945.

Sedan var jag med **Hebron** några år och gick samtidigt och läste på Sjöbefälsskolan 1947.

För att få praktik var jag en tid med **Hawila** på frakt. Man måste ju ha 18 månaders praktik på handelsfartyg för att få ut sina papper, men jag stannade väl 20. Vi gick mest med is från Brevik eller från hamnar vid Oslofjorden hit

till Hönö. Ibland lastade vi is även i Strömstad. Vi lastade stora isblock och täckte dem sedan med sågspån så att isen inte skulle smälta.

Så var jag också på Island med GG 439 **Nilde**. Vi gick ut i juli och kom hem i september. Vi fiskade med drivgarn. Rena stenåldersfisket. Det var ingenting för mig. Aldrig mera Island, sade jag. Hala i några



Efter kriget fiskade Halvor ett tag med **Hebron** 1946.



Halvor visar upp en rejäl torsk.

1960, februari, såld till Tore Inge Jansson, Stig Wilhelm Molin och Curt Åke Molin, Havstenssund. Samma namn men SD 454. 1979. Tore Inge Jansson säljer sin tredjedel till de övriga två. 2000. Ännu i fiske

**Marina (1) GG 370. Reg-nr 8079  
1935–1943**

Byggt 1935 i Landskrona av Gustafsson &



**Marina (1)** under utrustning i Landskrona i februari 1936.

Sönens skeppsvarv av ek, bok och fur för bröderna Arne, Harry och Arvid Olofsson. 1943, 19 maj, minsprängd under fiske i Nordsjön utanför Hanstholm. Besättningen räddades.

**Marina (2) GG 570. Reg-nr 9141.  
1949–1959**

Byggt 1949 i Halmstad av Halmstads Varvs AB av ek som **Marina** GG 570 för



**Marina (2)** lossar fladensill i Göteborgs fiskhamn den 18 augusti 1952. Foto Sture Kronlund.

Arvid och Halvor Olofsson samt Robert och Vimar Alexandersson, Hönö.

1953, den 31 juli, avlider Arvid Olofsson och de övriga i partrederiet tar över hans del.



**Marina (2)**, första båten Halvor var delägare i.



garn, det var väl inget. Vi var i Seydis och även i Siglufjordur. Ibland var vi riktigt långt ute, halvvägs mellan Island och Grönland.

### Orkan på norska havet

År 1948, när vi var på väg hem från Island med **Nilde** drabbades vi av en orkan. Vi låg 50 mil väster om Bergen när vi fick orkan åt sydvästen. Och det kastade om till nordväst. Vi var åtta man ombord. Fyra bodde i fören och fyra i aktern. Det var omöjligt att ta sig från fören så vi fyra som var i aktern fick turas om med vakthållningen. Jag trodde aldrig att vi skulle komma hem. Vi låg och höll, men så fick vi en sjö så att ytterdörren gick och kappen till maskinrummet sprack. Så det kom vatten ner i maskinrummet. Då länsade vi. Och han gick så fint på länsen den där kuttern. Så vi pejlade mot land och när vi närmade oss inloppet fick en sån sjö att livbåten, som hängde i dävertar där bak, rycktes loss och for över däck men stoppades av de stora vantarna på båten. Vi tog oss iland till Lervik på Stord mellan Bergen och Haugesund.

### Ny Marina beställs

Egentligen hade jag tänkt mej att segla frakt men så blev det inte. Vi beställde den 3 december 1948 GG 570 **Marina** i Halmstad. Vi hade kontakt med Einar i Djupvik. Han hade varvet i Halmstad tillsammans med Holm i Råå. Man hade så smått kommit igång med byggverksamheten i Halmstad. Man hade till exempel byggt **Dyning** till Fiskebäck innan. Det var pappa, jag själv och Robert och Vimar Alexandersson med en fjärdedel var som ägde **Marina**. Alexanderssons var min sväger

och en kusin till mig, så båten var ju i släkten.

Vi utrustade henne med en 220 hk Bolinder. Det var svårt med motorer då, men vi hade tur. **Skantic**, som hade beställt dessa motorer, ändrade sig och installerade en Nohab diesel i stället. Det var nytt då, och på så sätt kunde vi få överta Bolindermotorerna.

Ett stort avbräck var att pappa blev sjuk medan vi byggde båten. Han fick ont i hjärtat och kunde inte vara med. Det var tufft för mig att arbeta från hytten. Jag var ju bara 25 år och hade ingen erfarenhet av detta. Men det fick gå. Pappa var dock med ibland men han avled 1953 varefter vi andra tog hand om båten själva.

Vi låg mest i Nordsjön och trålade. Fisk och sill. Vi landade mycket i Aberdeen och sillen ofta i Tyskland. Det var mest på hösten vi fiskade sill. På vintern och våren blev det mest fisk och då låg vi ofta hemma.

År 1950 var vi uppe på KF och undrade om vi inte skulle skära huvudet av sillen. Och vi började att skära för hand. De andra fiskarna tyckte inte vi var kloka, men när de fick höra vad pengar det gav kom snart den ene efter den andre att skära huvudet av sillen. Sedan tog det ju inte så lång tid innan skärmaskinerna kom. Så vi saltade i 15 år med **Marina**. Vi var en bra gäng. Vi var i regel sju man. Vi var fem man med jämt. Sedan var det två man som var med i 14 dagar och en man i 23. Alla visste precis vad som skulle göras. Det enda som skiftade ibland var kokpojken.

Vi hade inte några instrument ombord. Första året när pappa var med, det var 1950, låg vi och trålade i Nordsjön. Det var tjockt nästan hela resan. När vi gick hem

såg vi inte Norge och vi passerade Danmark. Vi fick handloda. Pappa sade att vi måste hålla lite nordligt så att vi inte kommer söder om Vinga. Vi lodade tills vi fick 22 famn. Så körde vi efter 22 famn söderut och kom rätt på Vingabojen. Då sade pappa att nu kan du köra för fullt i åtta minuter vill jag minnas. Och då fick vi syn på Benskår och inseglsleden till Klova. Det var överhuvudtaget det första land vi såg. Det var fantastiskt vad de gamla gubbarna kunde.

### Den längsta resan

Det längsta jag var ute på en resa utan att vara i land var 17 dygn. Vi var i Nordsjön och saltade sill. Tre dagar låg vi still för storm. Ranson var 322 tunnor och det skulle vi ha med oss hem. Vi hade 17 tunnor där framme och vi hade riktigt grova plankor som höll dem på plats. Och när vi skulle gå i land fick en sjö så alla tunnorna slogs sönder på däck. Vi fick lägga båten undan vind och lägga i alla tunnorna. Vi fick salta om all sillen i den hemska väderleken. Men det var mycket pengar som stod på spel och därför vara vi nöjda att vi lyckades. Maten tog slut. Men vi hade en säck bröd där framme i framkojen. Var och en hade ju sitt med sig, men vi hade ändå en säck bröd gemensamt. Men när vi tog fram den säcken kröp masken. Det var bara att tömma över bord. Inte en brödbit kvar. Vi hade bara några potatis igen så vi klarade oss någorlunda. Vi var så hungriga så vi fick lägga till i Hirtshals på vägen hem och gick upp och köpte fläskkotletter och kokade mat. Det är sällan som det smakade så gott.



*Marina (3) slutade sina dagar som Nevada i Västerвик. Här ligger hon på Hasslö 3 mars 1979. Foto Tore Olsson.*

1959, januari, såld till Karl Alf Bertil Karlsson, Stig Helmer Johansson och Lars Bertil Larsson och omdöpt till **Elbe** LL 779.

1961, juli, såld till Willy Axelsson, Simrishamn och omdöpt **Saivo** SIN 10.

1963, 21 mars, på resa Nexö-Svaneke grundstötte fartyget strax utanför hamninloppet till Svaneke och blev vrak.

### Marina (3) GG 570. Reg-nr 9659. 1959–1966

Byggd 1956 i Marstrand av Ringens Varv av ek som **Carina** GG 530 för Valde Johan Martin Johansson, Per Gottfrid Johansson och Helge Johansson, Hönö.

1959, januari, såld till Halvor Olofsson samt Robert och Vimar Alexandersson, Hönö och omdöpt till **Marina** GG 570.



*Marina (4) i Trollhättan.*

1966, maj, såld till Harry Nilsson, Knippla och omdöpt till **Nevada** GG 590.

1973, februari, såld till Knippla Fartygsagentur, Knippla.

1973, mars, såld till Folke Arvid Arvidsson, Rönnäng och omdöpt till **Rex** GG 657.

1976, augusti, såld till Rolf Björkman, Västerвик och omdöpt till **Nevada** VK 3.

1988, sommaren, upphuggen i hemmahamnen.

### Marina (4) GG 570.

Reg-nr 10599. 1965–1971

Byggd 1965 i Rosslau/Elbe av VEB Ross-lauer Schiffswerft av stål som **Marina** GG 570 för Halvor Olofsson samt Robert och Vimar Alexandersson, Hönö.

1971, april, såld till Johannes Jeppesen, Skagen och omdöpt till **Capio** S.267.

1980, november, såld till Tiks Werner, Heiligenhafen, Västtyskland och omdöpt till **Renate II** SH 2. Fiskar ännu under detta namn.

## Senapsgas

När vi fiskade en gång öster om Christiansö, det vi kallar för 'bombehålan', jag tror det var 1951 eller 1952, och hade dragit upp trålen kände vi en stark stank. – Det luktar fränt, precis som senap, tyckte pojkarna. Då hade vi fått upp en gasbomb som var läck. Det var en gul massa som rann ut. Det var äckligt. Fisken blev alldeles blek och färgen försvann. Vi visste ju inte hur vi skulle göra. Men jag tog på mig gummivantar, tog upp bomben och kastade den i havet. Vi blev alldeles snurriga allihop, så vi fick lägga båten still medan vi hämtade oss. Sedan spolade vi och spolade. Fisken, 30 lådor, det var mycket på den tiden, åkte tillbaka ut i havet.

Vi sålde **Marina** 1959 i januari till Klädesholmen där hon fick namnet **Elbe**. Senare kom hon till Simrishamn där hon köptes av hönösonen Willy Axelsson. Efter ett kort tag förläste hon därnere.

### Marina nummer 3 och 4

Vi köpte då i stället GG 530 **Carina** som då bara var tre år gammal. Hon fick förstås ärva namnet GG 570 **Marina**. Vi ville ha en större båt med starkare motor och skans där bak. Och när vi fick chansen på **Carina** tog vi den.

Men sedan blev det en stålbåt. Vi beställde den vid Rosslau/Elbe 1964 och fick den 1965. **Marina**, som hon förstås blev, var jämte **Pollux** de sista 104 fots båtarna som byggdes vid varvet. Sedan blev de längre.

Med stålbåten blev det bara Nordsjön. Det var ju inget annat som existerade då. Någon resa kanske det blev i Skagerack men det var undantag. Vi var mycket nöjda

med den båten. Så sålde vi henne 1971. Det var ju fiskekris då och vi var väl bland de sista som sålde. Robert och Vimar ville gå iland och jag kunde inte köpa den stora båten ensam. Min äldste pojke Gösta skulle in i lumpen så det var inget annat att välja på än att sälja.

### Pojkarna kommer med

I stället köpte jag **Kungsö** från Videberg som tidigare hade varit i Simrishamn och på Vrångö. Även hon fick namnet GG 570 **Marina**. Jag köpte den tillsammans med mina söner Gösta och Carl-Olof (Olle). Hon var ganska liten, bara 54 fot. Vi fiskade bara häromkring. Kräfta på sommaren. Ibland var vi också nere i Östersjön.

Men pojkarna tröttnade snart på det fisket så i december 1973 köpte vi **Vingarö** som var på 80 fot. Även hon blev GG 570 **Marina**. Vi fiskade fisk med henne i Nordsjön. Vi behöll henne till semestern 1978 då vi sålde henne och i stället köpte **Norrskär**.

Hon var ju betydligt större och hade dessutom en starkare motor. Det gällde att ha starka motorer då man fiskade med flyttrål. Det var ju då det var så mycket fisk i Östersjön.

### Marina förliser

Vi hade **Marina** (ex **Norrskär**) till den 20 oktober 1983. Det blåste 18 sekundmeter. Vi låg och fiskade utanför Ystad när fartyget fattade eld. Det var fruktansvärt. Vi måste överge båten. **Skippy**, som låg i närheten, kom till hjälp. Pojkarna hoppade över men för mig var det inte så lätt. Båtarna låg nära varandra och ena sekunden var vi i en vågdal och i den andra sekunden dom. Jag var rädd att komma mellan

båtarna. Vi lyckades så småningom få över en tross från **Marina** till **Westerö** som tog **Marina** under bogsering till Simrishamn. Där kunde elden släckas men hon var då totalt utbränd och blev därför kondemnerad.

### Ny stålbåt

Som ersättning köpte vi gamla **Themsen** som låg i Hirtshals och hette **Mona Green**. Hon fick ärva namnet GG 570 **Marina**. Den båten har vi kvar än idag. Vi och vi förresten. Jag överlät min andel förra året så nu har jag ingen del längre. Då hade jag haft båt i 50 år. Hon var byggd 1961 i Marstrand som **Themsen** av Åstol. År 1968 blev hon förlängd borta i Norge och försågs samtidigt med en ny motor, en 960 June Munktell, som sitter i ännu. Den går fortfarande som en klocka. Det var ganska roligt när vi köpte båten. Hon låg till salu i Hirtshals för 2,2 miljoner. Ägaren hade gått i konkurs och hon ägdes av banken. Men de kunde inte få motorn att fungera riktigt. Det gick upp för mycket i gaserna. Så banken tog dit motorfabriken som beräknade att det skulle kosta 600 000 kr att göra ordning motorn. De skulle byta ramlager och smörjkyllare. Men jag talade med motorverkstan här på Hönö som sade: – Köp båten. Det är inget fel på motorn.

Och vi köpte båten. Man slog ner priset med 600 000 kr för oss. Vi tog hem båten och tog ut motorn. Och samma talja. Vi fick den inte att fungera. – Nu börjar vi vid smörjetanken och så tar vi hela vägen, sade montören. Då hittade vi ett litet filter under durken som var igensatt av skit. Vi gjorde rent filtret och motorn gick som om den varit ny.

År 1990 förlängde vi båten igen. Arbetet

### Marina (5) GG 570. Reg-nr 8144. 1971–1974

Byggd 1936 i Skredsvik av Bröderna Olsson & Co Båtvarv av ek och fur som **Gullmaren** GG 498 för August Karlsson, Albert Sigfrid Karlsson och Botvid Linus Karlsson, Vrångö.

1948, juli, såld till Julius Wiberg, Allan Julius Wiberg, Johannes Wiberg och Jonas Olle Olsson, Simrishamn och omdöpt till **Kungsö** SIN 262.

1958, juni, blev Allan Julius Wiberg ensamägare till fartyget.

1962, januari, såld till Erik Gottfrid Johansson, John Erik Herbert Eriksson samt Henning Lennart Eriksson, Videberg. Man behöll namnet **Kungsö** med fick fiskebeteckning VG 26.

1971, juli, såld till Halvor, Gösta och Carl-Olof Olofsson, Hönö och omdöpt till **Marina** GG 570.

1974, januari, såld genom byte till Viktor Bertil Johansson, Hyppeln och omdöpt till **Vingarö** GG 756.



Den första stålbåten **Marina** (4) fiskar numera som SH 2 **Renate II** av Heilighafen. Foto Krister Bång i Hanstholm 30 juli 1998.

1974, oktober, såld till Bo Roland Barrington och Lasse Jörgen Göransson, Glommen. Man behöll namnet **Vingarö** men ändrade beteckningen till FG 51.

1978, oktober, såld till Jan och Aste Olsson samt Lennart Andersson, Hönö Röd och omdöpt till **Tärnö** av Hönö GG 340.

1984, december, såld till Gunnar Torkels-

son, Agne Gunnarsson och Gunvald Gunnarsson, Bua och omdöpt till **Tärnö** VG 158.

1985, oktober, såld till Krister Persson, Jävrebyn där man behåller namnet men ändrar beteckning till PÅ 11.

1989, september, överförd på Jävreboda Fisk AB, Jävrebyn.

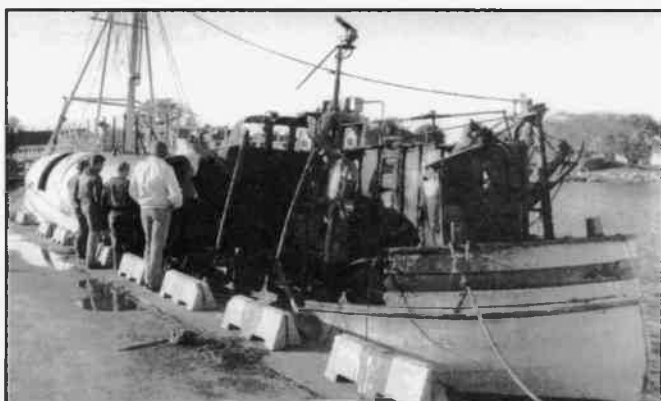


Den lilla **Marina** (5) hade Halvor och hans söner åren 1970–1974. Foto Krister Bång på Rivöfjorden den 7 juli 1973.





Det brinner fortfarande friskt även sedan *Marina* bogserats in till Simrishamn. Foto Stieg Eldh i oktober 1983.



Totalt utbränd ligger *Marina* vid kaj i Simrishamn. Sedan allt värdefullt plockats ut brändes resterna utanför Simrishamn. Foto Stieg Eldh.

1993, mars, såld till Allan Kvarnudd, Vändburg, Gotland. Ingen fiskebeteckning.

1993, juli, såld till Westermans Sjötransporter HB, Möja. Samma namn men SM 98.

1998, mars, såld till HB Tärnfisk, Byxelkrok varvid numret ändrades till KR 206. Ännu i fiske.



*Marina* (6) levererades 1959 som LL 312 *Vingarö* av Skärhamn. Foto från Gören Ohlsson.



*Saivo* (ex *Marina* nr 6) strandade utanför Svaneke den 21 mars 1963 och blev vrak.

utfördes i Strandby och samtidigt satte vi in kyltankar. **Westerö** och vi gjorde det samtidigt och vi var först ut om man undantar ringnotarna förstås.

Sedan dess fiskar **Marina** för Ellös, numera tillsammans med **Rön**.

Förra året, 1999, ombildade vi ägandet. Jag överlät min del på nästa generation och Gösta och hans pojkar Carl-Johan och Markus tog över **Marina**. Samtidigt köpte Olle tillsammans med sin son Arvid, en mindre båt från Norge som fick namnet **Mercy**. Hon fick GG 370, samma nummer som vi hade på vår första **Marina**.

### Fiskar inte längre

Numera fiskar jag inte alls. Jag får ju all fisk jag vill ha av mina pojkar. Någon enda gång på sommaren kan jag göra en tur. Då går jag ut till Benskår och dörjer. Inga bommar. Bara två snören. Får jag till ett kok då är det bra, annars har det bara varit roligt att ha gått ut. Olle har varit på mig ibland och vill att jag skall följa med ut en vecka. Men jag har ju så mycket djur här hemma. Jag har sju olika sorters fasaner, hönor, finkar, små papegojor och pärlhöns. Det har blivit min hobby.

### Jobb som försäkringsman

År 1981 började jag på halvtid att vara försäkringsman för Öckerö Sockens Båtförsäkringsbolag. Jag hade fått inflammation i knät så jag fiskade tre veckor och var hemma tre veckor. Jag skötte det på halvtid och var ordförande i föreningen. Så småningom började vi ta in småbåtar och verk-

*En kvällsbild med Halvor Olofsson framför **Marina** (7).*



*Marina (7) fotograferad av Tomas Johannesson.*

### **Marina (6) GG 570. Reg-nr 9953. 1974–1978**

Byggd 1959 på Hälsö av Peter Petterssons båtbyggeri av ek **Vingarö** LL 312 för Rune och Gösta Karlsson samt Arne Konrads-son, Skärhamn.

1970, januari, såld till Viktor Bertil Johans-son, Hyppeln där man behöll namnet men ändrade numret till GG 756.

1974, januari, såld till Halvor, Gösta och Carl-Olof Olofsson, Hönö och omdöpt till **Marina** GG 570.

1978, juni, såld till Raymond och Ingemar Olsson, Kungshamn och omdöpt till **Florön** LL 570. Ingemar gick iland på 1980-talet och sålde sin hälft till Kent Sivertsson. Han sålde i sin tur sin hälft i februari 1996 till Raymond Olsson som därmed blev ensam ägare till **Florön**. Ännu i fiske.

### **Marina av Hönö (7) GG 570.**

**Reg-nr 10050. 1978–1983**

Byggd 1960 i Landskrona av Gustafsson & Söners skeppsvarv av ek som **Sagoland** LL 522 för Charles, Henrik, Anders och Ragnar Larsson, Åstol.

1964, såld till Yngve Hermansson, Rune Olsson och Ragne Bengtsson, Rönnäng och omdöpt till **Norrskär I** GG 722.

1978, juli, såld till Halvor, Gösta och Carl-Olof Olofsson, Hönö och omdöpt till **Mari-na av Hönö** GG 570.



*Marina (8) anländer till Björnhuvudet på Öckerö den 23 augusti 1984. Foto Jan Johansson.*

1983, den 20 oktober, eldhärjades fartyget då hon låg under fiske utanför Ystad. Hon kunde senare bogseras in till Simrishamn där hon kondemnerades. Vraket köptes av Simrishamnsmaskiner i Simrishamn som efter att ha rensat det på allt värdefullt stack fartyget i brand utanför hamnen. Resterna drogs upp på stranden och fors-lades bort.



samheten ökade hela tiden. 1986 var vi tvungna att anställa en VD och då fick jag ta det jobbet. Men jag protesterade. – Jag kan inte sluta fisket. Men så blev jag lovad att fiska sex veckor under året och då tog jag det jobbet. Men det var viktigt för mig att få fiska de där sex veckorna.

## Miljön

Det var en ganska svår miljö att arbeta i förr. Det var dåligt skydd för vinschar. Man fick lägga i trålen för hand. Det var ett under att man inte följde med själv i havet ibland. En sådan miljö hade aldrig tolererats vid en arbetsplats iland.

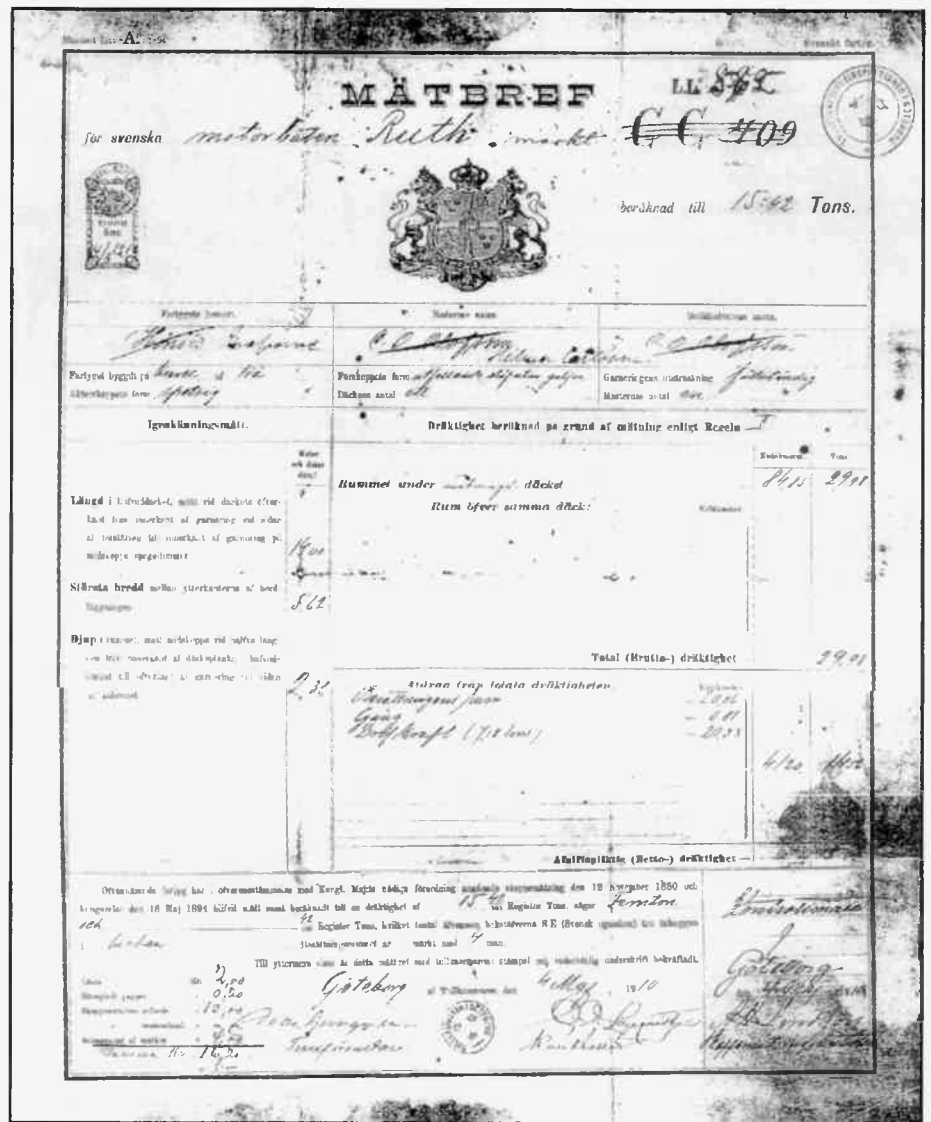
Toalett var en ganska sen 'uppfinning' på fiskebåtarna. När vi byggde **Marina** 1949 hade hon toalett, men det var inte vanligt ens då. Innan dess fick man ta pytsen med sig till maskinrummet.

Det första båten, som jag vet, som hade toalett var **Tabor** som var byggd 1933 hos Petter på Hälsö. Hon hade toalett i styrhytten, men folk tyckte det var så onödigt så det blev knappast någon mer.

Ännu längre dröjde det med varmvattnet. Det blev inte vanligt förrän på 1960-talet. Man fick tvätta sig i kallvatten men vi värmden lite till rakvatten.

I början hade vi spritkök i båtarna. Det var besvärligt. När båten rullade skulle man fylla olja, och det var inte det lättaste. Så kom gasen någon gång på 1940-talet.

Kylskåp förekom inte. När vi byggde **Marina** 1949 gjorde vi ett plåtskåp i byssan. Bakom fanns isbingen. Där kunde vi ha mjölk och andra kylda varor. Det var som ett kylskåp och folk beundrade 'uppfinningen'.  
– Hur kunde ni hitta på det?



Kopia av mätbrevet för GG 409 Ruth efter det hon sålts till Lysekils distrikt och blivit LL 882. Arkivarien kunde inte få in hela mätbrevet i en A 3-kopiator – ett imponerande dokument.

### Marina av Hönö (8) GG 570.

Reg-nr 10187. 1983–

Byggd 1960 i Marstrand av AB Marstrands Mekaniska Verkstad av stål som **Themsen** LL 376 för Allan, Olle och Jan Olsson samt Eol Augustsson, Åstol.

1968, förlängd med 6 meter i Norge.

1970, augusti, såld till Poul Erik Jensen m fl

i Hirtshals, Danmark där man behöll namnet men ändrade numret till HG.279.

1981, såld till Andreas Green, Hirtshals och omdöpt till **Mona Green** HG.149.

1983, december, såld till Halvor, Gösta och Carl-Olof Olofsson, Hönö och omdöpt till **Marina av Hönö** GG 570.

1990, förlängd med 6 meter i Strandby, Danmark

1999, rederiet ombildat så att fartyget ägs av Gösta, Carl-Johan och Markus Olofsson, Hönö. Ännu i fiske.

**Mercy** GG 370. Reg-nr 15124. 1999–  
Byggd 1986 i Rudköbing, Danmark av Rudköbing Havnesmedje av stål som **Jytte Ross** VA-79-K för Ejgil Hansen, Flekkerøy, Norge.

1999, april, såld till Carl-Olof och Arvid Olofsson, Hönö och omdöpt till **Mercy** GG 370. Ännu i fiske. ■

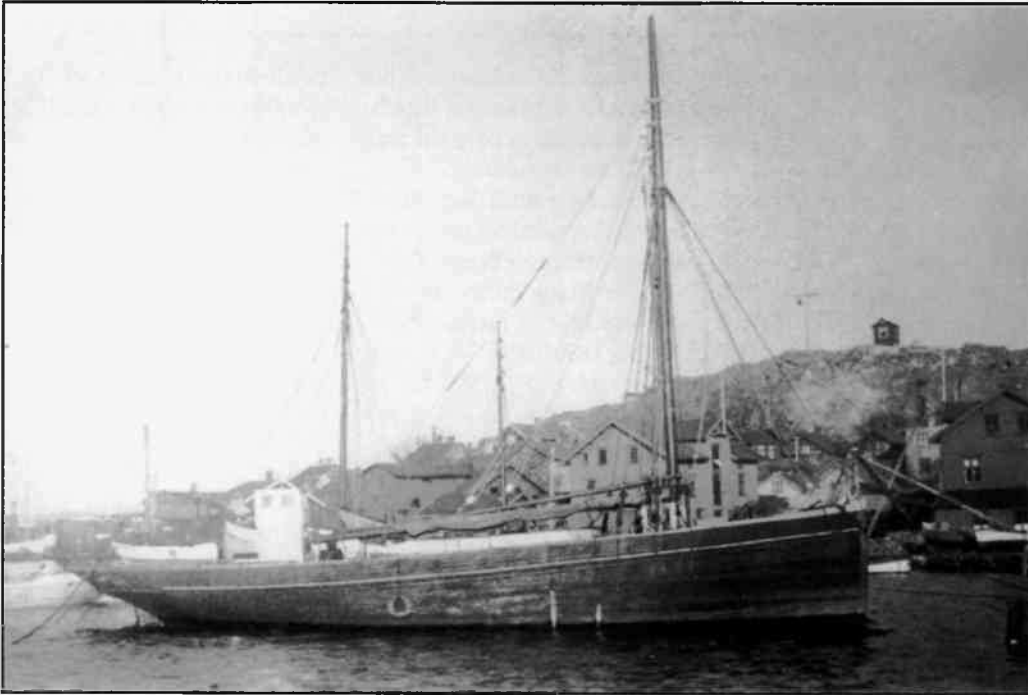


Carl-Olof och Arvid Olofssons nyinköpta båt **Mercy** vid Ö-varvet på Öckerö den 21 juni 1999. Foto Krister Bång.



# Horisonten runt

Redaktör Jan Johansson



Engelska kuttern *Minnie*, rakryggad och grann. Foto via Krister Bång.

## Okänd kutter

Den i förra numret efterfrågade kuttern som 'inte är *Mercur*' är i själva verket *Minnie* av Väjern. Hon hörde hemma där 1952–1962.

Fartyget ligger på fotot i förra numret i Fiskhamnen i Göteborg där hon sedermera i mars 1963 sjönk. Hon bärgades dock men sjönk 1964 i Göteborgs södra inlopp.

*Minnie* var en engelsk kutter som byggdes 1896 i Lowestoft. Hon kom till Sverige från Norge 1920 och hörde sedan hemma i Lysekil fram till 1947 då hon såldes till Hunnebostrand. Därifrån kom hon alltså 1952 till Väjern. Ägare till fartyget i Göteborg var tre chaufförer som hade tänkt sig henne som lustfartyg.

Odd Karlsson

## Var det Korshamn?

Hittills har ingen svarat på N-Göran Jönssons fråga i LP 2/99 om vilket rostigt fartyg han fotograferade vid Bohus Varv år 1961. Jag vågar därför sticka ut hakan och gissa att det var *Korshamn*.

*Korshamn* var en liten torrlastare på ca 300 brt, 500 tdw, byggd som ångfartyg så sent som 1945 vid Oulun Konepaja OY i Uleåborg i Finland, en stad som inte gjort sig känd som någon större varvsort. 1951 blev ett stort år i detta fartygs historia. Då blev hon förlängd med hela 13 meter och ändrad från midskeppsbygge till bakladdare. Ångmaskinen ersattes med en 'ny' M.W.M. diesel byggd 1933, och hennes namn ändrades från *Wilho* till *Korshamn*.

Enligt en gammal anteckning jag har tänkte Sten A Olsson köpa henne 1957, men affären

fullföljdes inte – vilket i mina noteringar från den tiden innebär att hon inte kom under svensk flagg. 1960 dök hon på nytt upp i mina anteckningar – då var det en för mig okänd svensk köpare – men inte heller då blev det någon affär av (?).

Men nu är det dags att hänvisa till Harveys bok om *Stena* 1939–1989. I dess fleetlist finns *Korshamn* med som nr 27, inköpt 1960 av Sten A Olsson Handels AB. Hon var nog aldrig i trafik som *Stena*-båt, i varje fall inte under svensk flagg, och redan 1961 såldes hon till Italien, där hon blev *Clizia* av Trapani. 1969 förläste hon utanför Trapani.

Det var min gissning. Dags för invändningar eller ännu hellre alternativ! Egentligen är ju mitt enda underlag att *Korshamn* vid tiden för fotot var göteborgare.

Olle Renck

## Mer om Slandön

Tack Olle Renck för informationen om *Slandön*. Dina noteringar om att hon hette *Sländön* är fel. Namnet alluderar på metallfackets ö *Slandön* utanför Underås Sandtag vid Björkfjärden.

Beträffande fartygen *Örebro I* och *Örebro III* har gjorts ett fel vid tryckningen av tidningen. Min fråga var vart präarna *Örnen I* och *Örnen III* tagit vägen? *Örnen I* lär ha varit fyrskepp någonstans medan *Örnen III* sägs ha kommit från Turkiet.

I Sture Appelbloms trevliga artikel om *Oaxen Beta* nämns 'Fittja-Gustaf'. Han var en äldre bror till Gunnar Gustafsson vilken ju, som är bekant för alla ångbåtsälskare, ägde bogserbåten *Lennart* byggd vid Lundby. Då ånga började anses 'omodernt och skitigt' ville han visa att ett koleldat fartyg visst

kunde hållas rent och snyggt. Det gjorde han genom att måla *Lennart* vit, ungefär som man föreställer sig en skärgårdsbåt.

*Lennart* finns ju fortfarande kvar som bogserare med Köping som hemmahamn, dock numera motoriserad.

P S. Vad hände vidare med *Oaxen Alpha* och *Oaxen Beta*?

Alf Strömbäck

## Vem berättar om Mongabarra?

Jag har en fråga till Länsputten om ett nybygge för Olav Ditlev-Simonsen i Oslo vilket byggdes i Sverige 1942. Hon övertogs av rederiet 1945 men under kriget disponerades hon av Rederi AB Transatlantic i Göteborg under namnet *Mongabarra*. Hon deltog i lejdtrafiken på Sverige. Som norsk fick hon namnet *Vesterøy*.

Anders Grindlia



## Vita ångare

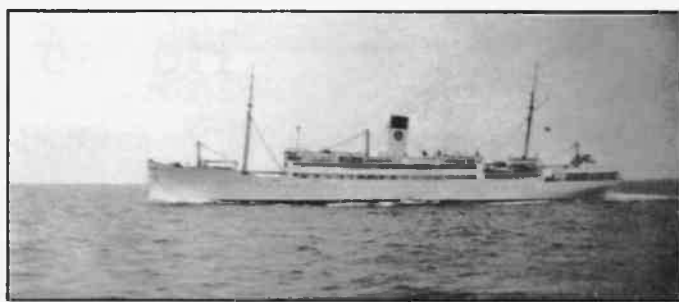
I förra numret kunde vi se ett grant foto av **Suecia** vitmålade. Både **Britannia** och **Suecia** målades under våren 1947 vita. Motivet för detta var att alla tre passagerarfartygen skulle vara vita. **Saga**, som var motorfartyg, hade ju just då satts i trafik. Våren 1948 målades **Suecia** och

**Britannia** svarta igen på grund av att vitt var en alltför opraktisk färg eftersom vi trafikerade Millwall Docks mest hela året.

Undertecknad tjänstgjorde som 3:e styrman på **Britannia** under nämnda tider.

Medsänder ett foto på **Suecia** vid möte i Nordsjön under den vita tiden.

Rune Williamsson



*Suecia på Nordsjön sommaren 1947.*

## Var Viken ex Boren?

Roland Lindberg hade i LP 3:94 en fråga som så vitt jag kunnat finna inte blivit besvarad i LP:s spalter. Roland ville ha hjälp med att identifiera sin morfars fars ångare **Viken** med vilken denne hade förlit utanför Gotska Sandön 1883. Roland trodde själv att **Viken** var identisk med något av fyra kompositbyggen som levererades från Lindholmens Varv 1855–1956: **Philipstad**, **Trollhättan**, **Boren** eller **Christinehamn**.

Dåtida svenska skeppslistor var ganska informationsfattiga. Där fanns en ångare **Trollhättan** t o m årgång 1862, en **Philipstad** t o m 1866 och en **Christinehamn** t o m 1869, men det behöver inte vara byggena från Lindholmen utan kan ha varit andra fartyg som fått överta namnen. **Boren** hittar man inte i någon skeppslista, men det kan ju tänkas bero på att hon fått nytt namn – inga ex-namn redovisades på den tiden, och nedan ska vi se att hon mycket riktigt hade döpts om.

En informationskälla om fartyg fram till år 1892 var fribreven, som utfärdades av kommerskollegium. Ett fribrev behövdes för varje fartyg som gick i utrikes trafik. Det skulle återlämnas när fartyget såldes utrikes eller förliste, men det var många rederier som slarvade med den saken. **Philipstad** fick fribrev 1855 och **Boren** 1857 men de återlämnades aldrig. **Trollhättan** fick fribrev 1856 och det återlämnades 1864 med anmälan att fartyget sålts till Preussen. **Christinehamn** fick fribrev 1858, det förnyades 1868 och 1869 samt återlämnades 1870 med anmälan att hon sålts till Finland. Visst kunde väl ett fartyg som sålts

utrikes ha köpts tillbaka till Sverige, men det var inte så vanligt, och jag vill tills vidare utelämna **Trollhättan** och **Christinehamn** ur diskussionen. Kvar står **Philipstad** och **Boren**.

Så kommer vi till avdelningen 'slumpens skördar'. Jag satt en dag och bläddrade i *Några blad ur trampsjöfartens hävder* av den utomordentligt sakkunnige sjöfartsjournalisten Fritz Scheel, utgiven 1933 med anledning av Ångbåts AB Ferns femtioåriga tillvaro. Där läste jag på sid 40 att år 1873 hade Broströms ångare **Trafik** kolliderat i Vänern med "göteborgsångaren **Brage**, en gammal kanalbåt, som på 1850-talet under namnet **Boren** byggts för det efter kort tid kullbytterande Göteborgs Ångbåtsbolag och sedan genomgått flera skiftande öden. /.../ Båda fartygen kommo emellertid lyck-

ligt i hamn." Det finns nog fler liknande guldkorn i litteraturen – frågan är bara var man skall söka efter dem!

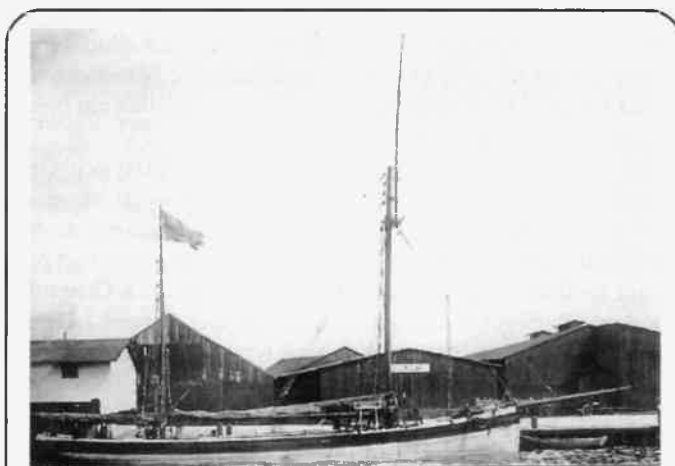
Nu var det alltså dags att i de gamla skeppslistorna söka efter **Brage** i stället för **Boren**. Första gången **Brage** återfanns var i årgång 1860. Kanske utkom årgång 1856 innan **Boren** hade levererats, och om sedan hennes rederi gick omkull innan årgång 1858 utkom så fanns kanske inte underlag för att ta med henne där. Ångbåtarna redovisades nämligen i de äldsta skeppslistorna inte ordnade efter hemort utan efter vilka linjer och farvatten de trafikerade.

1860 uppgavs **Brage** höra hemma i Örebro och trafikerade Örebro–Göteborg, och därmed tycks hon ha fortsatt hela 1860-talet. Det var ju en helt inrikes trad, och där behövde hon inget fribrev. På 1870-talet

hörde **Brage** hemma i Motala t o m skeppslistans årgång 1875, därefter i Göteborg enligt årgång 1877, och i 1870-talets listor stod snyggt och prydligt angivet att **Brage** var byggd 1856 på Lindholmen. Hon sänkades i årgång 1879. Där fanns istället **Viken** av Beateberg i Skaraborgs län, redare och befälhavare J Larsson, men det uppgavs inte när eller var hon var byggd. **Viken** fanns med även i årgångarna 1881 och 1883, och där uppgavs att hon var byggd 1856 på Lindholmen. Och det var alltså med henne som Roland Lindbergs morfars far förliste 1883.

Mitt svar är alltså att **Viken** var ex **Brage**, ex **Boren**. Något bevis för det har jag dock inte, bara indicier på att om hon var ett av de fyra Lindholmbyggena så var det **Boren**.

Olle Renck



Denna kutterbild har legat hos mig i många år utan att jag har vetat vem hon är. Kan någon hjälpa mig?

Ingvär Strömblad

## Okänd skuta i Mariestad

I början av 1950-talet låg det i Mariestads hamn vraket av ett träfartyg.

Enligt vad mina föräldrar då sade hade det varit ett emigrantfartyg. Med tanke på att fartyget inte var så stort var det nog inte helt rätt.

Är det någon som känner till fartyget och kan berätta om det?

Kurt Karlsson

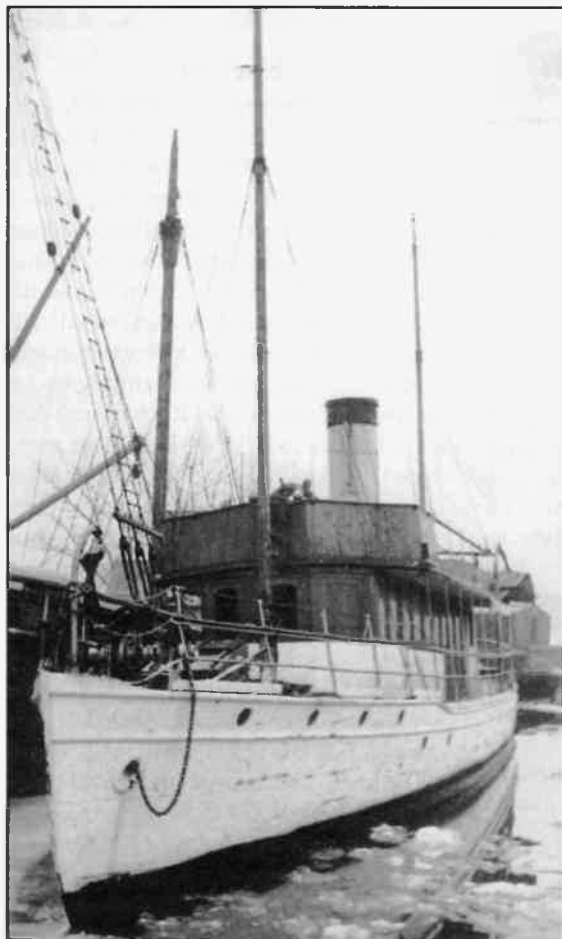
## Vart tog Sunnanland vägen?

Är det någon som kan hjälpa mig med **Sunnanlands** (8437) slutliga öde. Jag kan följa henne i Lloyds fram till 1969 då hon heter **Sintah Reefer**, men 1973 är hon borta.

Einar Onsöien

**Stoppdag för manus till nästa  
Horisonten Runt är den 3 maj!**

# De okändas bildkavalkad



Jag översänder tre foton på mindre passagerarfartyg som jag undrar om någon kan hjälpa mig med att identifiera. Har Du kommit så långt får Du gärna fylla i båtarnas historia. På det översta kortet står det **Varö** på baksidan. Jag misstänker att det kan vara Gustaf Bartleys båtar.

*Torsten Hagneus*



I de okändas bildkavalkad finns det ofta skutor med. Även jag har några stycken i mina gömmor. Vem hjälper mig?

*Lars Blomqvist*





Recenserade av Lennart Bornmalm

### Över Östersjön till Gotland

Passagerarfarten genom tiderna

Christer Jansson

Rikt illustrerad, 334 sidor, inbunden.

Förlag: Christer Jansson, Hyllinge.

ISBN 91-630-4307-6

Pris: 325 kronor inkl moms och frakt

Boken belyser gotlandstrafiken på ett såväl ingående som intressant sätt. Författaren har på ett föredömligt sätt lagt ner ett omfattande undersökningsarbete för att ge läsaren en så samlad bild över denna viktiga livsnerv mellan Gotland och svenska fastlandet som möjligt. Med andra ord ett synnerligen gediget arbete, som inleds med en kort men informativ återblick i den gotländska historien från forntid via vikingatid, medeltid, hansatid och dansktid. Efter att Gotland åter blivit svenskt genom Brömsebrofreden blev det viktigt att inordna Gotland i den svenska postväsendet. För ändamålet användes postbåtar, vilka var små, öppna segelbåtar som ombesörjde posttransporterna mellan Öland och Gotland. Dessa ersattes senare av postjakter mellan Stockholm och Visby.

Under 1820-talet inleddes ångbåtstrafiken på Gotland. Denna trafik och dess utveckling under de kommande ca 100 åren fram till första världskriget skildras på ett mycket utförligt sätt. Beskrivningen av denna tidsperiod har dock emellanåt tendenser att vara alltför detaljrik.

Boken skildrar också hur och varför Ångfartygsbolaget Gotland bildades i mitten av 1860-talet samt dess utveckling. Vidare är de olika fartyg väl beskrivna. Jag tycker dock att författaren har ägnat lite väl mycket uppmärksamhet åt trafikens utveckling under 1800- och början av 1900-talet, även om det uppenbarligen var under denna tid som de största händelserna i trafikens historia ägde rum. Det förefaller dock som om de senaste 80 åren av trafikens historia varit mindre händelserik eftersom presentationen av denna mer är av summarisk karaktär. Detta medför att boken får en viss slagsida åt tiden före första världskriget, medan övriga tiden av 1900-talet snabbt passeras.

Oaktat detta är boken mycket intressant och ger utan omsvep läsaren en god insikt i gotlandstrafikens historia. Bildmaterialet är mycket rikligt och relativt bra återgivet, vilket också förhöjer läsvärdet. Jag tycker därför att detta digra verk är en självklarhet för alla sjöfartsintresserade, samtidigt som det facila priset gör ett köp av bokverket väl motiverat.

### Mälarångare

Ångbåtstrafiken Stockholm-Enhörna-Mariefred under 170 år

Lennart Rydberg

Rikt illustrerad, 287 sidor, inbunden.

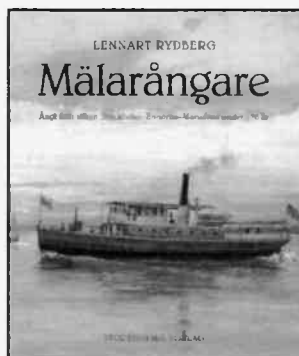
Förlag: Stockholmia Förlag.

ISBN 91-7031-096-3

Pris: ca 425 kronor

Som en inledning på innevarande sekel släpptes en mycket intressant bok om ångbåtstrafiken på Mälaren under 170 år – och det är inte för utan att tankarna rusar iväg tillbaka i tiden och man känner en djup nostalgi för det som en gång var absolut spetsteknologi. Samtidigt är det glädjande att kunna konstatera att man ännu i vårt högteknologiska sekel med all denna informationsteknologi som mer eller mindre tränger sig på genom alla skrymslen kan åka en riktig stenkolseldad ångbåt mellan Stockholm och Mariefred under det lugna dunket från ångmaskinens rytmiska gång.

Författaren tar oss med på en resa i tid och rum fylld med skildringar från ångbåts-



perioden och då särskilt mariefredstrafiken. Det var nämligen på Mälaren ångbåtstrafiken började, medan den mer långväga trafiken på Göta kanal kom igång först ca tio år senare. De första fartygen var hjulångare byggda av trä, vilka då representerade såväl fart som bekvämlighet, samt var nyckeln till en framtida teknik och utveckling.

Boken återger på ett trevligt och intressant sätt människorna bakom denna verksamhet, både de som drev rederierna och de som arbetade ombord på fartygen. Slutligen skildras också den behjärtansvärda entusiasm som pågått under större delen av 1900-talet att bevara dessa ångbåtar och dess trafik till eftervärlden.

Det är en rikt illustrerad bok med många fina och unika bilder inte minst med stockholmsvyer som säkerligen återkallar trevliga minnen för många av våra äldre läsare.

## Kompletteringar till registersidorna

### Kockum

I registernummerlistan i nummer 3, 1999 blev det fel med namnföljden för 1584 F H Kockum. Den hade bara detta namn och var byggd 1876 av Kockums. Jag känner inte till för vem, men i bogserbåtens första fribrev, som utfärdades 1882, är ägaren Malmö Bogser AB och så förblir det till 1928, då man anmäler att ångaren sålts till Petersen & Ahlbeck i Köpenhamn för nedskrotning. Men det fanns ytterligare en ångare med namnet F H Kockum och den hade byggts 1885 av W Lindbergs mek. Verkstad i Stockholm med namnet Skanör. Detta fartyg var ej registrerat. Då det 1956 såldes till Perssöner i Ystad för nedskrotning, skrevs det om denna händelse i Svensk Sjöfarts Tidning i nummer 29. Det var B. Chr. Peterson som då berättade om fartygets öde. Ur den artikeln hämtar jag följande: *Ursprungligen byggd för lotsverket och stationerades i Södra lotsdistriktet med huvuduppgift att utföra lotsuppassning vid Falsterbo rev. Där var den i fart fram till 1932-1933 då den överlämnades till Malmö Sjöfartsförening och dess Sydsvenska Navigationsstiftelse och blev övningsfartyg för sjöbefälskolan och fick namnet F H Kockum. Som sådan tjänstgjorde den fram till december 1953 då den lades upp på grund av att pannan var slut. Peterson gick själv ombord igen den 30 maj 1956 för att vara med om sista resan då F H Kockum av bogserbåten Sundet släpades till Ystad.*

Gunnar Ståhl

### I och II

Båtar som förr hade I eller II i namnet hade från början samma namn, men utan siffror. Sålunda skall 1617 vara Fyris II ex Fyris och 1626 Hällsviken I ex Hällsviken.

Med ledning av dimensionerna hos 1700 Svea är det fullständigt otänkbart att detta fartyg skulle vara byggt i Motala.

Gunnar Hedman

### Astrea

Några noteringar till de senaste fartygsregisteravsnitten:

1525 blev r.n. 1994 Astrea af Stockholm, 1532 hette i sin ungdom Richard (se Skutibibeln!),

1581 namnet stavades utan h, d v s Car-lotta,

1617 hette först Fyris, och 1626 hette först Hällsviken.

Det behövdes inga nummer i namnen förrän rederiet gav ännu ett fartyg samma namn (nr 1616 resp 2056).

Olle Renck

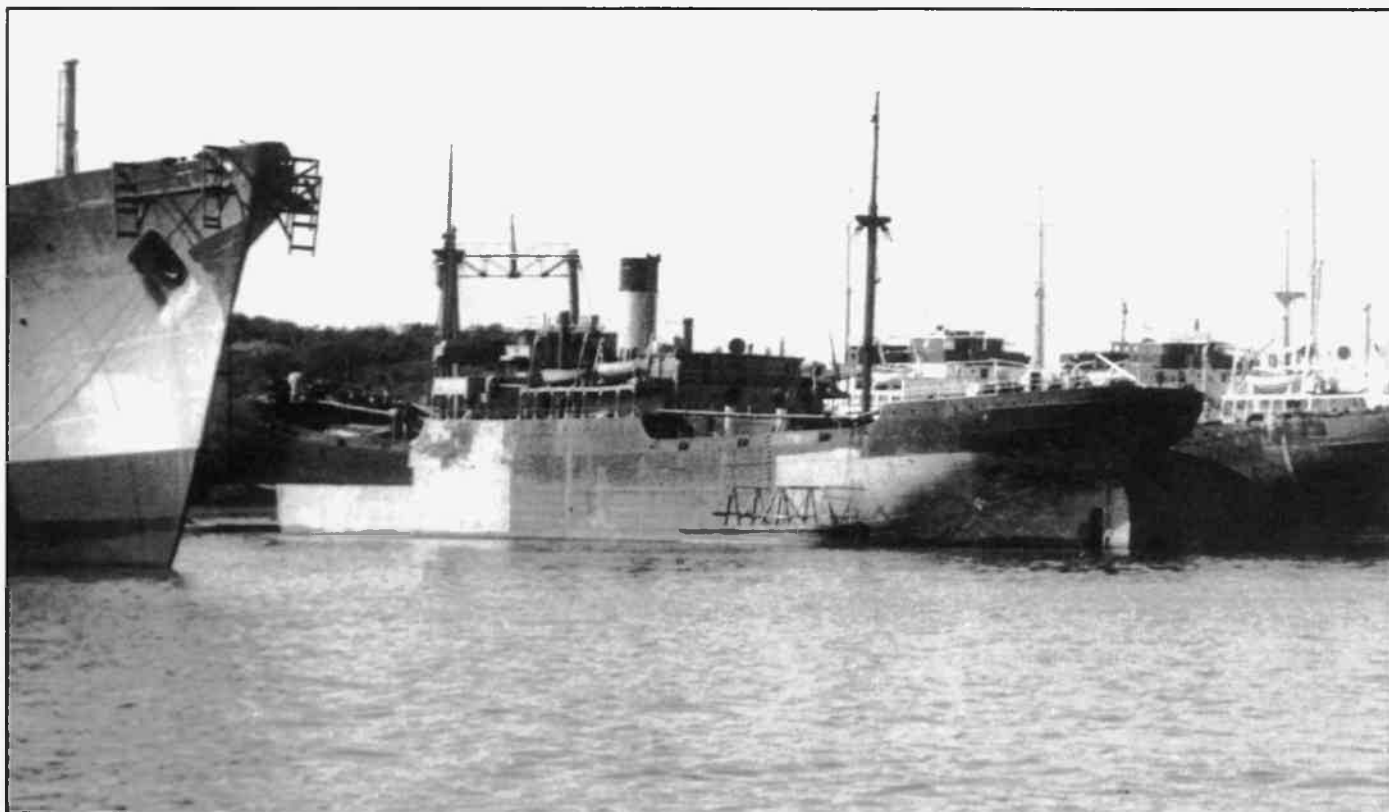
# Å N G A R E N

Av Åke N Williams



Lay-out: Bertil Söderberg

Åke N Williams' bok Ångaren publiceras som en följetong i fyra nummer  
av tidningen Läns pumpen år 2000. Ett särtryck i en liten upplaga  
framtagas och finns tillgänglig år 2001.



S/s *Mirafjord* vid Uppläggningshamnen mellan Frihamnen och Götaverken den 24 maj 1947. Foto Curt S Ohlsson.

Jag försöker här skildra livet ombord på den första båt jag mönstrade ut på, s/s *Mirafjord* av Göteborg. Det handlar om fartyget, om dess besättning och om hur jag själv som 18-19-årig klarade av förhållandena ombord. Det är i slutet av 1940-talet. Den svenska storsjöfarten blomstrar. Alla fartyg får välbetalda frakter. De vitmålade nya fartygen går i linjefart med styckegods, de gamla svarta tramparna tar de sämre lasterna. S/s *Mirafjord* tillhör den sistnämnda kategorin.

Händelserna som skildras är de verkliga. Endast i avsnittet 'Kaffebyggare överbord' beskriver jag, för sammanhangets skull, en händelseutveckling som endast är antagen men som ändå är trolig. De omdömen och värderingar som förekommer i boken är helt att hänföra till tiden för tilldragelserna och är således inte gjorda i dag.

### På sjömanshuset

Det är den 1:e juli 1947. Manskaper på s/s *Mirafjord* skall mönstras på. Det är eftermiddag, det är hett. Sommaren är mycket varm och torr. Vi har kommit med färjan från Eriksbergs Varv där vårt fartyg ligger och reparerar inför den kommande resan, den första under svensk flagg.

Vår väderbitne andre styrman är med oss. Han liksom de flesta av befälet är redan påmönstrad. Han har på sig en sjabbig uniformskavaj där de smutsigula galonerna visar att han är befäl, annars hade man kunnat ta honom för vilken matros som helst. Han ser ändå proper ut jämfört med oss andra.

Vi går in i den gamla gula byggnaden i Stigbergsliden där Göteborgs Sjömanshus är inrymt. Vi kommer in i en stor sal med brun panel utefter väggarna. Här är det som mönstringen äger rum. Mitt i salen

löper en lång disk innanför vilken sjömanshusets personal arbetar.

*Sjömanshusen var fram till omkring år 1970 en statlig institution för mönstring och registrering av sjömän. På- och avmönstring av sjömän sköts numera av arbetsförmedlingen.*

När vi inträder förstår vi att det är något ovanligt på gång. Bakom disken står en ideligen bugande äldre tjänsteman i svart, blank sidenväst. Framför sig har han en storväxt, välklädd man, också han i de äldre åren.

Flera andra likaledes välklädda män befinner sig i lokalen, ivrigt diskuterande med varandra. De ser inte alls ut som sjöfolk. Längre in, bakom disken, ser vi ett par av de yngre tjänsteandarna på sjömanshuset springa än hit, än dit med papper i händerna.

"Professor Pettersson ska skriva sitt namn där! Ja, precis där under fotografiet! Så, det var bra! Tack så mycket, professor Pettersson! Då var det klart då!"

Den glasögonprydda tjänstemannen i den svarta, blanka sidenvästen ler förbindligt, svettas i värmen och bugar sig ytterligare. Han vill inte genast släppa den betydande person han nyss betjänat:

"Nu har professor Pettersson fått en alldeles egen sjöfartsbok! Den skall professor Pettersson visa upp vid avmönstringen när expeditionen med *Albatross* kommer tillbaka till Sverige igen!"

*Albatrossexpeditionen är namnet på den svenska djuphavsexpeditionen 1947-1948 under ledning av oceanografiprofessorn Hans Pettersson. Skolfartyget *Albatross* har just blivit färdigbyggt på Lindholmens Varv i Göteborg.*

Tjänstemannen i den svarta, blanka sidenvästen skall just till att fortsätta fjäskandet inför professorn när han blir avbruten av någon som plötsligt uppenbarar sig:

"Va e min son nånstans? Ja har inte hört av n på över ett år nu! Va e han?"

Vi har sett hur en gammal tant nästan omärkligt kommit in i lokalen. Hon har med en beslutsam min gått raka vägen fram till disken. Med gäll röst har hon



framfört sitt ärende.

"Va vill ni människa? Ser ni inte att jag är upptagen!"

Sedan kvinnan blivit avsnäst skiftar tjänstemannens ansiktsuttryck snabbt åter till älskvärdhet:

"Så nu har professor Pettersson blivit inskriven i Sjömanshuset, minsann! Nu ska jag fortsätta med professor Petterssons kolleger!"

Tjänstemannen med den blanka sidenvästen kallar på ett par av de yngre kontoristerna. Dessa kan nu sätta igång pappers-excersisen kring de övriga expeditionsdeltagarnas påmönstring.

Den sidenvästade ser nöjd och belåten ut. Han har själv fått ta hand om påmönstringen av en berömd professor.

Under tiden denna procedur varade hade han sett till att inget annat expeditionarbete ägde rum. Professorn skulle få känna att han var tillfällets huvudperson.

Medan således påmönstringen av expeditionens övriga medlemmar pågår kastar den sidenvästade då och då sina blickar på oss. Vi är nu i tur att bli expedierade. Jag ser honom vända sig till en av de yngre tjänstemännen som om han frågar vad vi är för några trashankar.

Jag föreställer mig att svaret han får är något i stil med: "Dom e från nån stor gammal skorv som legat i Uppläggningshamnen. Nu e dom visst på Eriksberg. Ska ja hämta deras papper?"

Nu är det vår tur. Vi har stått och pratat lågmält med varandra under det ganska långvariga mönstringsarbetet med expeditionsdeltagarna. Med tvekan steg

kommer den sidenvästade tjänstemannen fram till disken. Han ser med vämjelse i blicken på oss. Vi är en brokig samling, många av oss är uselt klädda. En del kom ombord med bara en påse i handen.

Vår andre styrman börjar gå fram mot disken men den gamla tanten hinner före:

"Kan ni inte säga var min son e nånstans?"

"De kan väl inte vi hålla reda på!"

"De e väl er uppgift å veta! Han e ju inskriven här å mönstrade ut för bara ett år sen...!"

"Då har han säkert rymt från sitt fartyg! Lämna oss nu ifred, människa! Ser ni inte att jag har en hel besättning som skall mönstras på!"

Så börjar äntligen mönstringsförrättningen. Vi börjar gå fram till disken, en i taget. Vi är ganska många. Ändå är det en del som fattas, tycker jag. Var e den där tjocka maskinisten från Lettland som alltid står vid svarven ombord, ska inte han me båten?

Ständigt sällskap till lettländaren, åtminstone i båtens maskinverkstad, är en blek, tunn estländare som ser ut att ha farit illa under krigsåren. Också han fattas. Ska inte han heller me?

Både lettländaren, i femtioårsåldern, och estländaren, några och tjuo år, fanns på båten när jag först kom ombord. De verkade då vara hemmastadda där. Var de kanske redan påmönstrade då?

Finländaren Engblom, en av dem vars tillhörigheter när han kom till båten rymdes i en påse, står vid disken. Han har samma kläder på sig, rödrutig skjorta och

trasiga blåbyxor, som när jag såg honom komma ombord för ett par dagar sedan. Han står uppsträckt vid disken, ansiktsdragen är spända.

Jag ser att andre styrman hjälper honom med något. Det verkar som det är namnunderskriften som Engblom inte klarar. Är han kanske inte skrivkunnig? Han påmönstras i alla fall som smörjare.

Ett sämre jobb än Engblom får eldare Lundkvist, urgöteborgare. Han står nu framme vid disken. Eldare är den lägsta befattningen i maskin på **Mirafjord**, bara mitt eget kommande jobb ombord som maskinelev är sämre betalt.

Jag undrar vad som skall hända nu. Eldare Lundkvist är inte helt nykter där han står och skall mönstra. Att vara spritpåverkad är förstås inget hinder för att bli påmönstrad. Men annat kan komma i vägen.

Lundkvist har liksom jag själv arbetat ombord på **Mirafjord** i några veckor. Vi kom ombord medan fartyget låg borta i Uppläggningshamnen. Vi har tillsammans knackat rost, målat lite grann och torkat lort som det finns mycket av i båten. Han är bara några år äldre än jag men redan nersupen.

Han kan arbeta bra trots att han nästan alltid har sprit i sig. Varje dag har jag hört honom berätta om fylleslag, nyss upplevda eller tidigare. Andra ombord säger att han skall in på Torken, men att han varje gång de sökt honom lyckats hålla sig undan.

"Dom tar honom när han försöker mönstra ut", har jag hört någon säga.

Jag ser att den sidenvästade tjänstemannen bläddrar i pappershögen som ligger på disken. Nu hittar han snart det han letar efter, tänker jag. En begäran från nykterhetsnämnden att stoppa Lundkvist. Men icke!

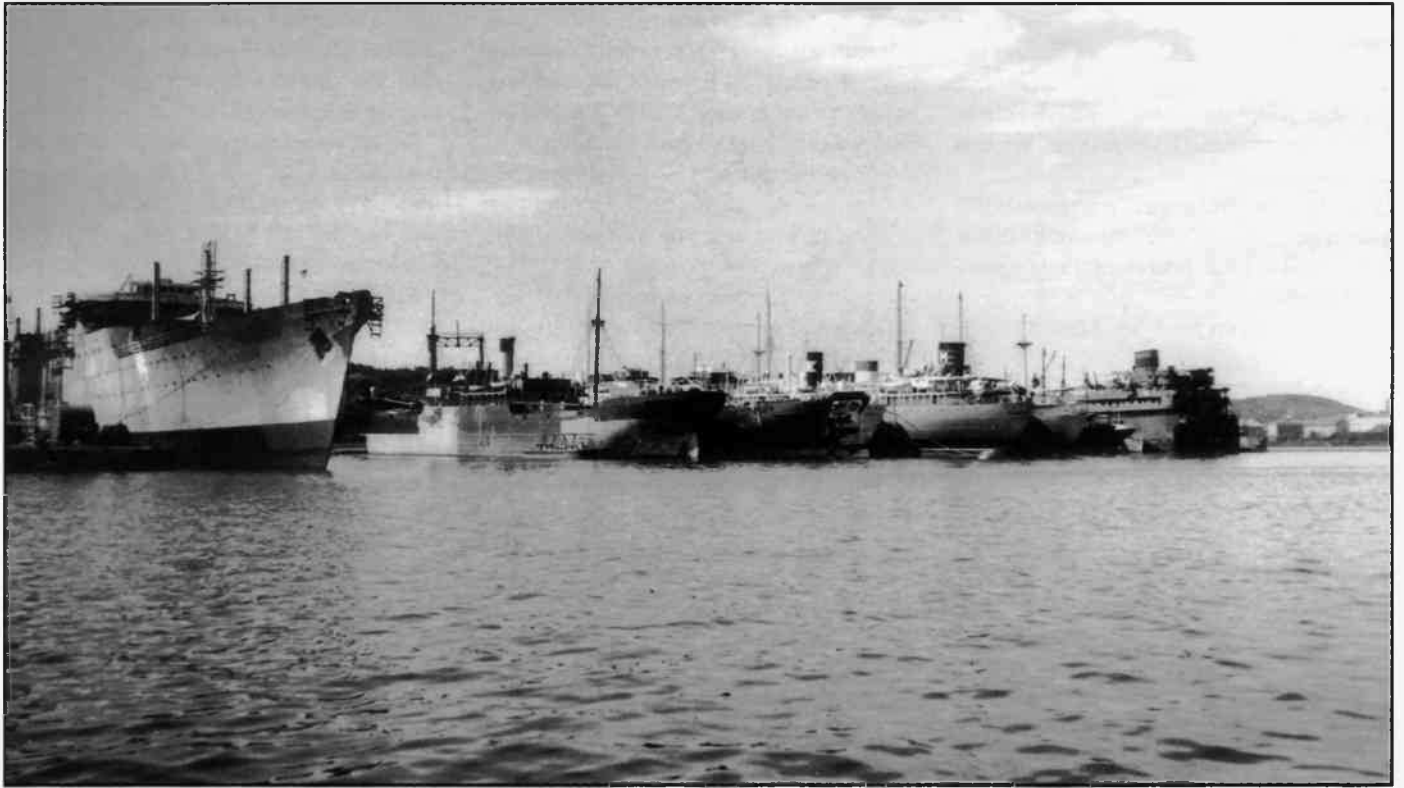
Trots spritproblemen som Lundkvist har tycker jag inte illa om honom. Han är snäll innerst inne och är bussig mot mig. Därför gläder det mig att han klarar mönstringen. Han blir en av de tre eldarna på s/s **Mirafjord** under den kommande resan.

Mönstringen fortsätter. För en del går det fort. De är svenska medborgare, de är välbefarna och har redan en sjöfartsbok som är i godkänt skick. Det är bara för tjänstemannen att stämpla 'Uppvist vid påmönstring' och fylla i båtens namn och datum.

Jag försöker upptäcka om det finns ett särskilt register eller något annat som det bläddras i när vederbörandes sjöfartsbok ligger uppslagen där på disken. När Lundkvist var framme tyckte jag att det rotades i mer papper än vanligt. Jag kanske



Göteborgs Sjömanshus i Stigbergsliden, där **Mirafjords** besättning påmönstrades. Foto Leo Bonsdorff, ur Sjöfartsmuseets arkiv.



*Mirafjord vid uppläggningshamnens pir den 24 maj 1947. Upprustningsarbetena är i full gång. Vid fotograferingstillfället låg ovanligt många fartyg i denna del av Göteborgs hamn. Från vänster (vid Götaverken) ligger Stockholm, sedan Mirafjord, Ole Hvegger, Kjell, Tankland, Mälaren, Oscar, Irma, San Basilio och Wuri. Foto Curt S Ohlsson.*

har fel. Pappershögen består antagligen bara av några interna listor som rör dagens mönstringar.

Däcksmanskapet som skall påmönstras är minst lika blandat som maskinmanskaper. Bland matroserna finns en typ som jag tycker ser rent kriminell ut. Jag ryser av obehag bara jag ser honom.

Vi har gemensam mäss ombord, maskin och däck, så jag har hört honom också. Han är skrämig och har ett hemskt språk. De som inte håller med honom uppträder han hotfullt mot.

Nu står han framför disken. Tjänstemannens min uttrycker åter vämjelse men han går inte igenom sin pappersbunt noggrannare för det. Jag hoppas naturligtvis att det bland papperna skall finnas en efterlysning från polisen så att han nu åker fast. Det hade varit skönt att bli av med honom. Det är säkert fler än jag ombord som tycker så. Han går klar.

Att en sådan som han blir påmönstrad ett fartyg sätter betyget på detta. Han hade aldrig kunnat komma ombord på en Transare, Broströmare eller Johnsare. Det är bara de sämsta gamla tramparna som får ta emot dessa killar som bara orsakar trubbel ombord.

Jag är bland de sista att bli expedierad. Att jag nu får min första sjöfartsbok ger ingen anledning till gratulationer från den sidenvästade tjänstemannens sida. Han

finner väl ingen orsak till det heller, det var ingen professor den här gången, bara en maskinelev med 120 kronors månads-hyra.

### Åren före

Att gilla båtar och fartyg är normalt i pojåkåren. En förutsättning för att intresset skall spira är naturligtvis att man kommer i närheten av dessa ting på rätt sätt, annars uppstår inget tycke.

Det skall vara spännande, helst förbjudet, att gå ner till kajen där det ligger något gammalt halvsvunnet vrak. Eller så skall man tillsägas att sitta still på sin plats på övre däck på skärgårdsbåten vilket man då inte gör utan springer omkring och tittar på allt möjligt intressant ombord till stor irritation för övriga passagerare.

I min barndom närmade jag mig båtar och fartyg på det sätt som beskrivs ovan. Redan i femårsåldern då jag började göra mina egna små otillättna utflykter bar det av ner till Norr Mälarstrand där det närmare Västerbron, som då var under byggnad, låg en mängd skrotdämda pråmar och skutor. På en del av dem bodde det folk, luffare och pilsnergubbar. Där aktade man sig för att gå ombord. Kajskjulen var fallfärdiga och bryggorna ruttna. Det var en fascinerande miljö.

På resorna ut till Furusund och Blidö med skärgårdsångaren sprang jag som en skottspole mellan undre däck där man

kunde se ner i maskinrummet och bryggan där rorgångaren stod inne i styrhytten och snurrade på den stora ratten. Jag var mest intresserad av ångmaskinen och eldarens arbete med kolskyffeln.

Vid Furusundet där jag bodde i fyra-femårsåldern var det många båtar att se på. Vi hyrde en villa vid stranden och det mesta jag sysselsatte mig med var att notera hur mycket vågor varje fartyg gjorde. Finlandsbåtarna var värst, de bolmade på ordentligt som om de tog sats inför Ålands hav som väntade utanför. Ibland blev vågorna oväntat höga. Då blev det gräl och byxbyte i köket.

På alla stora fartyg skulle det ryka ur skorstenen. Ju mer och svartare rök det kom desto mer intryck gjorde det. En dag kom det ett stort mäktigt fartyg som inte rök alls. Och något ännu värre:

”Mor, mor! De kommer en båt som inte har nån skorsten där ute!”

Jag var alldeles upphetsad. Men varken min mor eller senare i veckan min far tog någon särskild notis om det jag hade sett. Ingen i min närhet brydde sig om min enträgna bön om en förklaring varför en båt kunde gå utan skorsten.

Först många år senare när jag yrkesmässigt kom i kontakt med varv och rederier förstod jag att det var ett av de tidiga stora motorfartygen jag hade fått se. De hade ingen skorsten utan avgaserna



gick upp i rör utefter aktermasten.

Under krigsåren bodde jag i Hälsingborg. Hamnen var avspärrad och först efter krigsslutet kunde man gå ner och se stora fartyg ligga vid kaj. Där kom Transatlantics **Temnaren** med koppar från Sydafrika och Johnsonlinjens **Margaret Johnson** med hudar från Sydamerika. Stora moderna motorfartyg som låg där vid kajen och brummade på kvällarna med belysta stora skorstenar.

Till en början var jag nere vid varje nytt fartyg som anlant. Från de högre klassrummen på läroverket kunde man se om det hade kommit in någon intressant båt. Om så var fallet var det bara att ta omvägen om hamnen när man cyklade hem.

Jag blev alltmer imponerad av dessa stora båtar och beslöt mig för att inrikta mina framtidsplaner mot sjön och fartyg. Ett första steg i denna riktning var att under sommaren 1946 ta jobb på varvet i Hälsingborg.

På Helsingborgs Varfs AB var man kvar i ångan. Alla reparanter som låg där var ångfartyg. Årets nybygge som skulle sjösättas senare under sommaren skulle få ångmaskin. Fartygen var väsentligt mindre än de stora, granna linjefartygen som låg och lossade i Oceanhamnen eller i Norra hamnen.

Det var för det mesta sotsvarta koltrampar, köpta för länge sedan i andra hand, som låg på varvet och bytte nerrostade plåtar eller reparerade pannorna. De flesta hade Hälsingborg som hemort eller orter i Kullabygden såsom Höganäs och Jonstorp.

Vid varvet låg en ångare som såg bättre ut än de andra. Skrovet var ljusgrått, bryggan vit. Jag fick arbeta i maskin på detta fartyg tillsammans med min förarbetare. Det var lärorikt. Jag fick se ett fartygsångmaskineri i verkligheten och arbeta med det.

Fartyget var byggt i Kanada under kriget och inköpt av ett rederi i Råå. Skrovet hade modern form med fallande förstäv och kryssaraktar, vilket ingen av de gamla båtarna som låg vid varvet hade.

Två saker var märkliga med fartyget. Skrovet var byggt av kvinnor och i propelleraxeltunneln var det decimetertjockt med stelnad talg på durken. Det sistnämnda hade sin grund i att jättestora block av fårtalg hade lagts ovanför axellagren i tunneln. När lagren började värma smälte talgen långsamt och hade då en både kylande och smörjande verkan. På så sätt slapp man under min- och torpedfara gå in i tunneln och smörja lagren vilket annars skulle ske varje vakt. Stanken av den smälta talgen var hemsk, sades det. Den

värsta lukten var dock borta när jag kom ombord första gången.

Efter endast några veckors anställning var det nära att jag fick bli den betydelsefullaste personen på varvet. I alla fall under en kort stund. Nybygget skulle sjösättas. Jag skulle sköta hydraulerna som skjuter skrovet i sjön.

*Vid sjösättning av ett fartyg kilas skrovet upp på en slåde. Slädens 'medar' ligger mot en smord bana med samma lutning som stapelbädden. Om inte skrovet glider i sjön av sig själv har man hydrauliska domkrafter som sätter igång rörelsen.*

Sjösättningsdagen var inne och sjösättningsgästerna stod på tribunen. Champagneflaskan krossades varefter varvsingenjören vislade i pipan. LÅT GÅ!

Låset på släden slogs undan. Skulle fartyget röra på sig?

Fartyget tvekade. Ingenting hände på enstund. Jag såg att varvsingenjören tittade åt mitt håll där jag stod med båda händerna på hydraulpumpens hävarm. Ännu gav han mig inget tecken.

Så plötsligt, alldeles ljudlöst, började skrovet röra på sig. Inte förrän bromskättingarna satte igång att rassla förnams det något buller. På sin väg ner i hamnbassängen knuffade det nya fartyget till ett annat fartyg lite lätt. Sedan var spänningen som alltid omger en sjösättning över.

Det nya fartyget döptes till **Mangen** och var beställt av Ahlmarks i Karlstad. Det kanadensiska fartyget fick namnet **Julia** under svensk flagg. Det avgick från varvet senare under sommaren.

### Till Göteborg

Hösten 1946 flyttade jag till Göteborg och fortsatte min skolgång där under bättre förhållanden än i Hälsingborg. Hemstaden kändes nu också för trång!

Under första året i Göteborg var jag inboende hos en sjökaptensfamilj. Det visade sig innebära en god förberedelse till det sjöliv jag påföljande sommar skulle få vara med om. Det stora tankfartyget som mannen var förste styrman i kom till Göteborg på en kort visit under våren. Jag fick besöka fartyget där det låg en dag ute på Rivöfjorden.

Vi åkte ut tillsammans till fartyget, mitt värdfolk och jag. Min värdinna skulle påmönstras under fartygets uppehåll därute. Hon skulle följa med sin man på den kommande resan.

Jag var angelägen om att genast visa henne maskinrummet för jag antog att hon aldrig skulle få se det annars. Jag hade fått för mig att styrmän aldrig tilläts att gå ner

i maskin, då ännu mindre deras fruar.

Hon var pigg och intresserad och jag var mån om att visa henne allt av vad maskiner där fanns. Ännu mer intresserad var jag själv. På passbåten ut till tankfartyget fanns även fartygets övermaskinist, en sympatisk engelsman i medelåldern. Han berättade för mig vilket märkligt maskineri det fanns ombord. En stor reslig dieselmotor med motgående kolvar. Jag hade endast hört talas om denna egendomliga engelska konstruktion och var naturligtvis mycket nyfiken.

Vi gick allt längre ner i maskinrummet. På alla avsatser studerade jag noga den fyra våningar höga dieselmotorn. Efter en rundvandring nere på maskindurken kom vi så småningom in i pannrummet som låg akter om maskinrummet och anslutet till detta. Två stora ångpannor fanns där, lika stora som på en ordinär lastångare. De var nu påeldade, ångan från pannorna skulle värma oljelasten som senare skulle lossas i någon hamn i Norden, dock ej i Göteborg.

I denna halvskumma avkrok, långt nere i fartyget, pratande med ett par sotiga eldare med svettdraggar runt halsen, fann fartygets förste styrman oss. Man hade letat överallt efter hustrun, hon skulle ju mönstra uppe i salongen. Kaptenen och mönstringsförrättaren hade suttit där länge och väntat på henne. Jag blev utskälld.

Tankfartyget hette **Atlantides** och var då bland de största fartygen i den svenska handelsflottan.

Ett år efter andra världskrigets slut hade det redan hunnit bli en intensiv verksamhet utefter alla kajer och vid alla varv i Göteborg.

De stora vita passagerarfartygen, m/s **Gripsholm** och s/s **Drottningholm**, gick nu i reguljär fredstrafik. Jag anslöt mig till dem som tyckte att den äldre **Drottningholm** var den vackrare av dem. Vid Göta-Verken växte nya **Stockholm** fram. Alla var överens om att det skulle bli en fuling till amerikabåt.

Under mitt första år i Göteborg, läsåret 1946/47, kunde jag följa tillblivelsen av flera fartyg som väckte stort intresse, inte bara bland skeppsbyggare och sjöfolk, utan också bland den stora allmänheten.

Förutom **Stockholm** byggdes det vid Göta-Verken bland annat valkokeriet **Kosmos III**, störst i Norden, tankfartyget **Arabian Queen**, störst i Sverige och kryssaren **Tre Kronor**, gråast i Sverige. Borta vid Eriksberg låg den andra kryssaren för utrustning, fortfarande mönjeröd i skrovet.

Överallt i hamnen och på varven rasslade det och väsnades. Många nithammare var fortfarande i bruk trots att man mer





och mer börjat med svetsning.

Nästan obemärkt i denna sjudande aktivitet kom i början av år 1947 ett stort, rostigt lastfartyg sakta ångande genom hamnen. Det hade tjänstgjort under kriget under amerikansk flagg och hade kanontornen kvar uppe på backen och på poopen.

Den gamla ångaren lade sig tillrätta vid den långa halvruvtna träpir som vid denna tid fortfarande fanns kvar vid Lundbyvassen nordost om Götaverken och som kallades Uppläggningshamnen.

Fartyget skilde sig inte nämnvärt från de vrakliknande skepnader som brukade ligga där i väntan på definitiv skrotning.

Fartyget skulle tydligen leva vidare. Det fick ett nytt namn målat på förstävben och i aktern: **Mirafjord**.

### På rederikontoret

”Tar Ni vilket arbete som helst?”

Redaren, direktör Ivar H Galeen, spänner ögonen i mig.

”Javisst!”

Jag säger detta utan att tveka.

Valet står mellan att gå omkring på båten och sprätta med en liten lön eller ta just vilket jobb som helst och få bättre betalt.

Redaren hade varit mycket kortfattad när jag strax innan hade inträtt på hans kontor och blivit ombedd att komma fram till hans skrivbord och sitta ner. Han gav mig genast ett erbjudande om att jag skulle få gå omkring på fartyget för att lära mig ett och annat ombord. Det var inte fråga om något smutsigt grovarbete framhöll han. Jag hade dröjt med svaret.

Han hade snabbt blivit irriterad för att jag inte med en gång hade accepterat förslaget. Därför hade han tyckt att då får jag ta vilket jobb som helst vilket jag alltså helst ville.

”Ni kan börja så fort skolan är slut”, fortsätter redaren, nu lugnad av att ha fått ett

rejält svar av mig. ”Gå nu till min kontorist och lämna lite uppgifter om Er själv.”

Skeppsredare Ivar Galeen markerar med att snabbt visa bort mig till sin kontorist att han är mycket upptagen. Han är en storväxt, mörkhårig man i fyrtioårsåldern, perfekt klädd i vitrandig brun kostym.

När jag står där beredd att gå till andra ändan av rummet, där kontoristen sitter, tänker jag att redaren kunde vara något mer språksam. Det var ju i alla fall genom personliga kontakter jag hade fått komma upp till honom på hans lilla men flotta kontor på Vasagatan. Min morbror Arne tjänstgjorde nämligen för tillfället som inspektör i rederiet och han och Ivar Galeen kände varandra väl sedan länge.

Min morbror hade nio år tidigare mönstrat förste styrman på redarens första fartyg, s/s **Miramar**, som under år 1938 färdigbyggdes på varvet i Hälsingborg. Ivar Galeen var då Sveriges yngste redare.

Min morbror var alltså nu åter i Sverige efter många krigsäventyr som kapten på s/s **Miramar**. Genom honom skulle jag nu få chansen att gå med rederiets nyinköpta fartyg, s/s **Mirafjord**, på dess första resa. Jag skulle först få arbete på fartyget medan det låg och reparerade borta i Uppläggningshamnen. Senare under sommaren skulle fartyget sättas i fart.

Jag börjar gå fram till kontoristen då denne med en snabb rörelse griper om luren till den ringande telefonen. Han sträcker upp sig, säger några artiga fraser i telefonen och reser sig till hälften upp ur stolen:

”Telefon till skeppsredaren!”

”Rederiaktiebolaget Erling, Ivar Galeen!”

Redaren svarar mycket distinkt och affärsmässigt. Han har en kraftfull men behaglig röst. Jag förstår att samtalet är viktigt. Kontoristen håller andan liksom jag själv.

”Ja, vår ångare ...!”

Den han talar med har tydligen bråttom. Redaren får inte fram allt han vill säga.

”Ja, vår ångare **Mirafjord**...! Ja, det är en closed shelterdäckare ...! Ja, hon lastar åttatusen tons ...!”

*Shelterdäcket är det översta däck på ett lastfartyg. Ett shelterdäckt fartyg har ett huvuddäck under shelterdäcket. Är shelterdäcket 'closed' (till skillnad från 'open') medges ett större djupgående som då innebär större lastförmåga.*

När redaren i telefon uttalar orden ”vår ångare” lämnar han för en kort stund den affärsmässiga tonen. Det låter nästan mjukt och kärleksfullt när han säger ”vår ångare”.

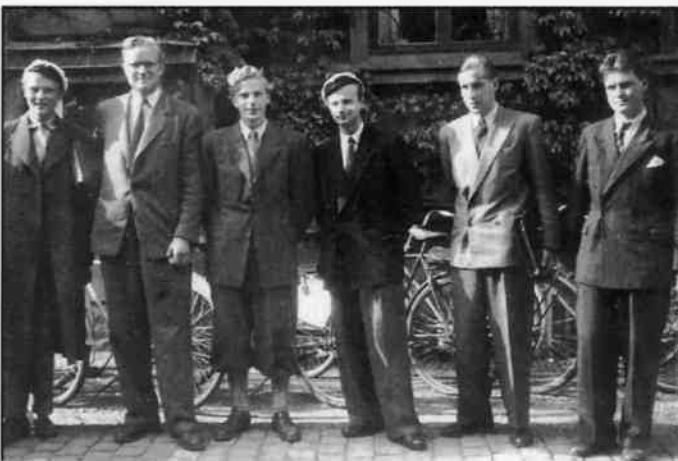
Han kanske har en känsla för ångfartyg ändå, tänker jag där jag står och är beredd att ta ytterligare några steg mot kontoristen som nu börjar se åt mitt håll.

Redaren fortsätter sitt samtal i telefonen. Han verkar nu ha kommit i takt med den han talar med. Nu vågar kontoristen tilltala mig men försiktigt:

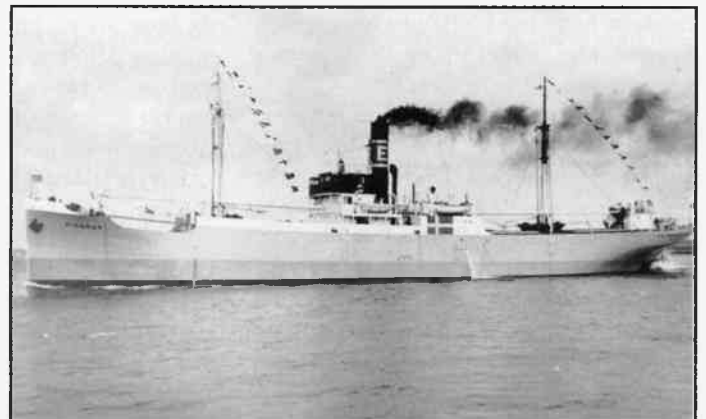
”Vi får tala tyst så inte direktör Galeen blir störd.” Nästan viskande samtalar vi med varandra. Han får mina personliga uppgifter som han skriver ner med omsorg på ett papper. Han bugar sig artigt när jag går.

När jag kommer ner på gatan känner jag mig inte särskilt nöjd. Redarens ordkarghet och kontoristens korrekthet har irriterat mig. Att tjänsteanden till kontorist var oklanderlig till tal och klädsel, det var han nog tvungen till, annars hade han inte passat in i den sobra atmosfären på rederikontoret.

Herr Galeen tycker jag i alla fall kunde vara lite mer ledig och språksam. Det är en väldig skillnad på den svada han åstadkommer i telefonen när jag lämnar kon-

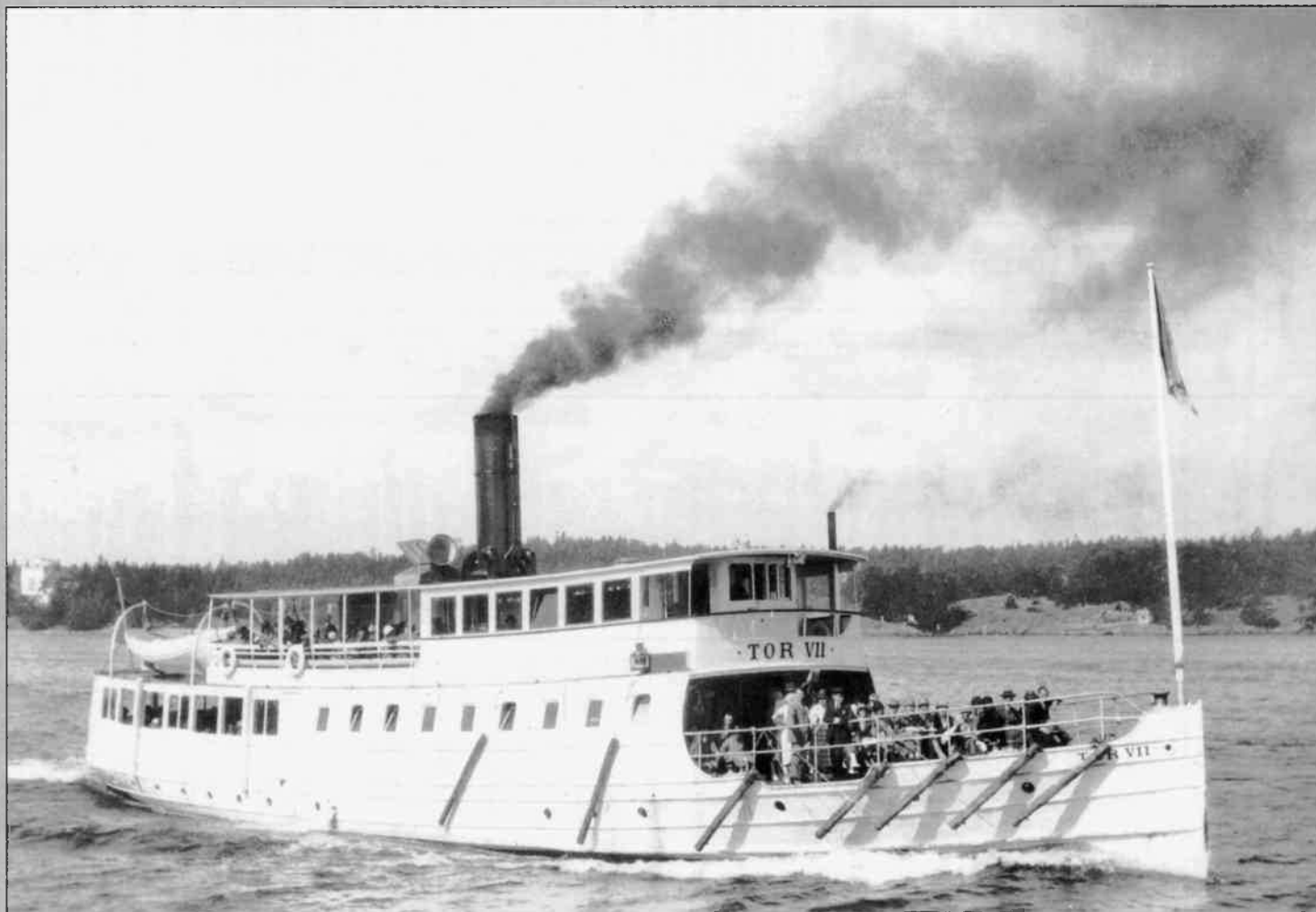


Skeppsbyggarklassen på Tekniska Gymnasiet i Göteborg år 1947: O Brodin, H Grabow, K Haglund, L Lindberg, S Lindström och Å Williams.



S/s **Miramar** byggdes 1938 på Hälsingborgs varv och var rederiets första båt. Leveransfoto ur Tomas Johannessons arkiv.

# Registersidorna 1701-1800



1737 Tor VII.

Foto: Erik Waesterberg 1926

Registerredaktörer:  
Kristen Bång  
Tore Olsson  
Gunnar Ståhl

Reg. nr	Typ	Namn. Versaler = Namn under svensk flagg. Små bokstäver = utländsk flagg Namn med fet stil = finns foto som	Byggnadsår och plats	Tonnage		Inregistrerad	Avförd och anledning
				Brutto	Netto		
1701	S	ALMA	- fb 78 Pilsbo	26	20	1894	1951 präm, bränd omkring 1958 Södertälje
1702	S	DUFVAN	1887 Grisslehamn	41	39		1905: legat sjunken i 8 år i Björholma
1703	S	THORA	-	26	23		1905: för flera år sedan upph
1704	S	ALVIRA	1875 Hjälmo	41	34		1945 sjunken
1705	S	KIMME (KIMI)	1886 Trästa	41	37		1923 sjunkit och förstörts
1706	SS	Säppi ex Bernardo ex TRYGG ex LETHAFORS II ex TRYGG ex TRITON ex BYLGIA ex SJÖTORP	1877 Sjötorp	184	105		1946 såld Panama, präm, avförd 1959 som husbåt
1707	SS	Elida ex RAN	1874 Kristinehamn	167	124		1895 såld Dk. Förlist 9.02.1899 i Kieler Förde
1708	SS	HJALMAR ex VESTERGÖTLAND	1879 Sjötorp	168	114		1928 upph Viken
1709	SS	ARVID ex SMÅLAND	1887 Sjötorp	176	106		21.10.1916 sjönk Bottenhavet
1710	SS	<b>BJÖRN</b>	1889 Sjötorp	168	126		1949 förstörd, bombad Karlsborg
1711	SS	Jakep ex NELLY ex RING	1890 Torskog	189	129		1925 såld Lettland, ej LR-29
1712	S	ANNA MATHILDA	1874 Simpås	51	44		1925 sjönk "för en gammal skuta går det så med förr eller senare"
1713	S	ANNA CHRISTINA	1866 Nyhamn	43	36		1908 präm, Westerviks Ångslups AB
1714	S	G.v. YHLEN ex VON YHLEN	- FB 93 Rättaregården	28	21		1923 upph
1715	S	MATHILDA	1859 Bäcke varv	145	138		1901 kondemn
1716	S	LINEA	1894 Gräddö	62	52		1952: för sex år sedan upph till ved
1717	S	OLGA	- fb 92 Assarebo	89	85		27.11.1895 strandat Gällenas udde
1718	S	EVA	1894 Gävle	840	769		1.5.1895 övergavs Rosario 4 omkom
1719	SS	Winga ex Ragnborg ex Pirkko ex Ålands Express ex NYA HÅLLSVIKEN	1877 Oskarshamn	175	124		1931 såld Finl, ännu flytande?
1720	S	AUGUSTA	1857 Ytter Selö	41	37		1919, slopad, alldeles förstörd
1721	SS	Logos ex Gyldenlöve III ex ALF ex <b>LIDKÖPING</b> ex BIRGER JARL	1855 Bergsund	207	148		1912 såld Norge, upph 1957
1722	S	JOHAN	1886 Vätö	46	43		1922 upph
1723	SS	WENERN ex EDSVALLA	1873 Karlstad	132	98		1897 upph till bränsle
1724	SS	WERMLAND ex OLOF WENGREN	1877 Torskog	201	134		4.6.1914 brand på Vänern, delar anv till 5742
1725	S	SVEA	1891 Grämkuilla	263	252		27.10.1905 koll Goodwin Sands, sjönk
1726	S	LINA	1880 Roslagsbro	28	23		1906 förstörd
1727	S	LAURA	- fb 89 Sättra varv	43	36		1908 präm
1728	S	Clara Elise ex JOHANNA MATHILDA	1869 Karlshamn	174	158		1929 såld Tyskl. Förlist Ålands Hav 3.09.1932
1729	S	OSCAR	1875 Ekenäs	60	39		1929 upph Åmåls skeppsvarv
1730	SS	<b>FREJA</b> ex Rievaulx Abbey ex Ithaca	1873 Sunderl	1081	745		1935 upph Lindholmen
1731	S	LOVISA	- fb 72 Västervik	49	42		1911 präm Södertälje
1732	SS	Salvage ex POSEIDON	1872 Bergsunds	223	152		1946 såld No. Upphuggen 1964 i Norge
1733	S	Handel ex FRITHIOF	1870 Newcastle	751	563		1899 såld Belgien, förlist 4.3.1904
1734	SS	BUR	1882 Gävle	867	613		23.11.1904 förlist Arkö
1735	S	ANNA	1884 Orust	-	37		2.4.1899 förlist Galtabäck
1736	SS	NYA SANDHAMN ex ÖSTANÅ I ex ÖSTANÅ	1876 Stockholm	157	107		1936 upph Löfholmsvarvet
1737	SS	<b>TOR VII</b> ex TOR III ex ÖSTANÅ II	1886 Motala	131	89		1952 präm, 1954 upph
1738	SS	MERCUR ex NYA LINKÖPING ex ARBOGA I ex ARBOGA ex OSCAR	1858 Motala	176	127		1905 präm, fanns 1942
1739	SS	<b>MÅLAREN</b> ex <b>FENIX</b> ex VESTMANLAND ex ARBOGA II ex KÖPING ex HJO ex HANS BRASK ex GÖTHEBORG	1848 Norrköping	263	188		1951 såld Belgien, upph
1740	SS	ARNE 6 ex SIGNE ex AURA II ex PLANETA ex IAKOR ex AURA II ex RAGNVALD ex ARBOGA III	1893 Hjälmare Docka	134	102		1949 präm, upph 1964
1741	S	AUGUSTA	1874 Gäddvik	52	46		1910 upph till ved
1742	S	MARIA ex SJÖRÉN	1858 Wermdö	49	42		1941 upph
1743	S	MAGNUS ex JOHAN ALEXIS	1887 Sjötorp	84	79		1931 präm, sänkt som vågbrytare 1937 i Väddöbacka
1744	S	E.V. ALMQVIST	1873 Umeå	-	529		17.10.1896 avg Fort LibertÇ, borta m m o a
1745	S	BEDA	1868 Gräddö	37	28		1914 präm
1746	SS	KULLABERG ex OSRIC ex INGVAR ex OTTO ex Sweden	1869 Sunderland	585	423		23.11.1923 strandat Goole, kond
1747	SS	<b>REX</b> ex ESKILSTUNA	1891 Stockholm	200	137		1952 logementsf. upph 1955-56



1748	SS	<b>Mona</b> ex Åland III ex Hangö ex Seiskari ex KVICKSUND ex NYKÖPING ex ESKILSTUNA I	1886 Stockholm	208	151	1942 såld Finl, lustf. 1974, upph 1981
1749	SS	ESAIAS TEGNÉR ex <b>ESKILSTUNA II</b> ex ESKILSTUNA	1868 Motala	162	143	1950 pråm, upph 53
1750	S	NEPTUN	1864 Gävle	93	89	1906 pråm Hargshamn, 1942: sjunken sedan länge
1751	S	GÖTHA LEJON	1857 Arboga	92	88	9.10.1916 avg Arholma, borta m m o allt
1752	S	SVEA ex Nathan	1866 Triest	431	395	1914 såld Finl, 1922 upph Simrishamn
1753	S	WÄLGÅNGEN	1859 Mönsterås	94	82	13.5.1896 kantrat Östersjön, 3 omkom
1754	S	LEKARN	- fb 85 Sjötorp	45	38	1919 pråm
1755	S	AMI	- fb 86 Hjälmare Docka	50	41	5.7.1926 sänkt Mälaren
1756	S	VICTORIA	1888 ö Lagnö	26	22	1917 "lär vara slopad"
1757	S	LINNEA	1884 Norrmansö	31	28	1923 pråm, förstörd
1758	S	<b>ODEN</b>	1878 Oskarshamn	191	169	1914 såld Finl, kondemn 1921
1759	S	MOLAND ex <b>IMES</b>	1880 Västervik	262	235	24.11.1920 påträffad kantrad, minsprängd
1760	S	NORTHUMBRIA	1866 Sunderland	314	305	1896 såld England
1761	S	FAMILJEN	1875 Gräddö	57	49	1910 upph
1762	S	BETHEL	1876 Sundalen, Vätö	51	51	1906 pråm
1763	S	LINUS	1892 Vagnsunda	53	44	1941 förstörd
1764	S	CARL JOHAN	- fb 85 Timmernabben	32	30	1910 pråm
1765	SS	<b>ADOLF</b> ex Brackley ex Anne Smith	1872 Newcastle	853	594	12.2.1917 sänkt av tysk ubåt på Nordsjön
1766	S	MANDIA	1884 Högmarsö	46	40	1928 slopad, sjunken Häknäs
1767	S	ALBIN	1874 Alsvik	30	28	1906: sönderhugen 1902
1768	S	IDA	- fb 83 Assarebo	41	39	1906 pråm
1769	S	GUSTAF II ADOLF	1874 Hasselön	43	40	1910 slopad, delvis upph
1770	S	HENRIK ex Chase	1874 N Shields	283	272	1902 kondemn, såld No
1771	S	NILS MAGNUS	1868 Påskallavik	194	168	15.5.1904 strandat Hemsö, vrak
1772	S	ELLIDA	1866 Gräddö	33	31	1895 slopad
1773	S	NEPTUN	- fb 92 Västervik	59	49	1933 pråm
1774	SS	<b>GAMEO</b> ex LETHAFORS IV ex INGEBORG	1887 S Garn	177	121	1951 förstörd, sjunken Skärhamn
1775	S	ADOLF	- fb 95 Assarebo	49	47	Ej SL-23 "lär ha ändrats till pråm"
1776	S	EMVIKA	1892 Rådmansö	49	45	1924 "lär vara slopad"
1777	S	MARIA	1866 Roslagsbro	58	55	1905 avriggad, sönderhugen
1778	S	SOFIA	- fb 75 Långholmen	48	40	1906 pråm
1779	S	SVALAN	1874 Länna	33	26	1937 avriggad
1780	S	PETRE	1873 Vik, Läna	34	31	1906 upph
1781	S	EMMA	1871 Frötuna	31	28	1905: upphuggen för länge sedan
1782	S	SVALAN	1868 Vätö	42	38	1905 upph
1783	S	LISETTE	1839 Bollsta	-	293	17.5.1895 strandat Hirtshals
1784	SS	Iktisad ex Antonios ex <b>CARL XV</b>	1865 N Shields	1001	788	1914 såld Turkiet, sjönk 15.9.1923
1785	S	KRISTIAN ex Christian	1868 Ekenäs	62	54	1911 pråm
1786	S	BOHUSLÅN ex ?	1853 Sunderland	361	318	1906 upph
1787	S	HYGIEA	1868 Grimstad	257	241	1897 kondemn i Grimsby
1788	S	AMALIA ex AMALIA SOFIA	1867 Skafven	97	84	14.3.1923 sjönk Möen
1789	S	ALGOT	- fb 82 Furusund	36	28	1906 upph
1790	S	LORD NELSON	1850 West Cowes	248	230	1898 kondemn i Grimstad, såld No
1791	S	FRITHIOF	1861 Preussen	83	73	1905 avtacklad och satt på land
1792	S	ESTER	1883 Kilane	37	37	1902 pråm, kasserad 1906
1793	S	AMY	- fb 92 Snäcke	38	30	1915: ligger Karlstad, upph 1921
1794	S	IGELSTA ÅNGSÅG VIII ex ELIDA	1871 Söderbärke	35	33	1905 pråm
1795	S	CARL	- fb 92 Selebol	39	37	1911 upph
1796	S	FORTUNA ex Haabet ex Antagonist	1853 Sunderland	309	287	11.12.1898 sjönk Nordsjön
1797	S	<b>CARMEN</b> ex TENGGRENSTORP II ex HILDUR	1888 Assarebo	56	53	1981 upph, ligger Kållandsö
1798	S	HERMAN	1885 Assarebo	69	65	1961 upph, ligger Ringön
1799	S	<b>TOMAS</b> ex TENGGRENSTORP IV ex ZACHUS	1886 Assarebo	68	65	1969 avförd, förolyckad
1800	S	SVALAN ex TENGGRENSTORP I ex VALBORG	1886 Assarebo	64	60	

## Information om Bogserbåten Herkules

Som du kanske har observerat är inte bogserbåten **Herkules** längre i Västra Kretsens ägo. **Herkules** har överlämnats till **Bogserbåten Herkules Ekonomisk Förening** som nu är ägare av båten.

Konstruktionen av den ekonomiska föreningen är densamma som för de flesta andra museifartyg, som t ex Bohuslän och Isolda som ägs av ekonomiska föreningar. Driftsansvaret läggs ut på en ideell förening som i **Herkules** fall är den samma som när Västra Kretsen var ägare av **Herkules**.

Man kommer att inbjuda till att teckna andelar om 500:- i **Bogserbåten Herkules Ekonomisk Förening**. Det känns skönt att för bara 500 kronor kunna få vara med att bevara denna klenod åt eftervärlden. Västra Kretsen har redan antecknat sig för 8 andelar.

Det beslut som togs av Västra Kretsens årsmöte 1985 att man skulle ta hand om **Herkules**, och på så vis rädda henne undan skärbrännarna eller bli ombyggd till fritidsbåt, är en kulturberedning. Båten är med all sannolikhet säkrad som museibåt för överskådlig tid. Som jag ser det är det helt klart att

projektet **Herkules** har varit positivt för hela Klubb Maritim, inte minst ur PR-synpunkt, trots att Klubb Maritim normalt inte skall syssla med denna typ av verksamhet. Tack vare att dåvarande styrelse i Västra Kretsen var förutseende nog och vågade driva frågan, årsmötets beslut och inte minst de 17 medlemmar som tog på sig ansvaret att sköta **Herkules** i Föreningen **Bogserbåten Herkules**, har denna klenod från en svunnen storhetstid inom den svenska sjöfartsnäringen räddats åt eftervärlden.

Under det gångna året har många Klubb Maritimare givit sitt stöd åt **Herkules** genom ekonomiska bidrag. Flera har valt att bli medlemmar i driftsföreningen, som har fördubblat medlemsantalet under 1999 och var vid årsskiftet 103 personer. Det tyder på ett intresse för **Herkules**.

Det kommer mer information framöver om **Herkules** i Läns-pumpen och hur den nye ägaren ser på framtiden.

Bertil Söderberg

## Möteskalender Västra Kretsen

**Nakterhuset** har som vanligt öppet tisdagar 18.00 till 21.00. Från och med april är lokalen inte öppen på dagtid på torsdagar.

**Torsdagen den 6 april kl. 19.00.**  
Örjan Hellertz visar bilder och berättar om Stenas Koreabyggen.

**Torsdagen den 4 maj kl. 19.00.**  
Bogserbåten **Herkules**. Vi får höra om båtens historia och de planer som **Bogserbåten Herkules Ekonomisk Förening** har för sin bogserare.

**Torsdagen den 8 juni kl. 19.00.** Vi planerar ett studiebesök och efter middagen i **Nakterhuset** beger vi oss i samlad trupp till målet för studiebesöket.

Innan månadsmötena serveras ärtsoppa med bröd och mältdryck. Kockarna Axel och Kenny har middagen klar klockan 18.00.

VÄLKOMNA!

**KLUBB MARITIMS ÅRSMÖTE** är i Skärhamn lördagen den 13 maj. Årsmötesförhandlingarna hålles i B & N huset. Se utförlig kallelse i Båtologen nummer 2 för i år.

Har du några frågor så ring gärna vår klubblokal **Nakterhuset** på telefon: 031-24 65 15.

## Fotosafari på Öresund

### Helsingborg

Reservera Söndagen den 18 juni 2000 för milleniets första fotosafari på Öresund.

Kl 13.00 lägger **ELLINOR** ut från Norra Hamnen och vi är ute ett par timmar på Öresund och fotograferar fartyg. Står vädret oss bi så kan vi utlova en oförglömlig tur med många fina foton. Och Ni, som inte varit med tidigare. Passa på

tillfället. Ni vet inte vad ni går miste om.

Bindande anmälan lämnar Ni till Göran Olsson tel bost. 042 - 229205 eller på tel. arb 042 - 172780. Priset per person är 140:- vilket ni betalar vid ombordstigning. Väl mött önskar Södra kretsen

## FOTOARKIVET • Klubb Maritim Västra Kretsen, Göteborg • OFFERT 14

Foton ur Calle Nyströms negativsamling

Kopiorna görs på plastpapper och levereras i format 10 x 15. **Pris 9 kr/st plus porto och expeditjonskostnader 15 kr.** Betalning vid leveransen. Vid betalning från utlandet tillkommer postgiroavgift på **50 kr eller kontant.**

**OBS! BILDERNA LEVERERAS I ORDNING FRÅN LISTAN!**

<b>SKUTOR</b>								
Hafsten	Oskarshamn	6774	Hövding	Helsingborg	7645	Hood River Valley	Stockholm	10567
Hamlet	Ven	6834	Indus	Stockholm	9218	Husarö	Stockholm	10176
Henriette	Kornö	7706	Inger	Helsingborg	7849	Iberia	Göteborg	9716
Herdis	Stockholm	8539	Ingvar	Stockholm	4975	Indiana	Göteborg	9699
Herman	Göteborg	3887	Julia	Råå	8782	Ingrid Brodin	Stockholm	9678
Hildegard	Edshultshall	5654	Juno	Göteborg	1840	Ingrid Gorthon	Helsingborg	10730
Hulda	Grundsund	4491	Leonardia	Jonstorp	9147	Inland	Göteborg	9166
Johanna	Hunnebostrand	4901	Liana	Helsingborg	9042	Irene	Helsingborg	9662
John	Tegelstrand	5100	Libra	Stockholm	7954	Ivan Gorthon	Helsingborg	9582
John Morley	Hönö	5873	Lister	Trelleborg	6380	I W Winck	Helsingborg	9314
Jonny	Råå	7097	Ljusterö	Stockholm	6208	Jan	Lidköping	9769
Kurt	Lörby	7340	Lungö	Härnösand	577	Joh. Gorthon	Helsingborg	8850
			Lungö	Härnösand	7277	Juno	Göteborg	8514
			Lona	Helsingborg	8782	Lia	Stockholm	8881
			Madeleine	Djursholm	3554	Maj Ragne	Västervik	10175
			Orion	Stockholm	7255			
<b>ÅNGARE</b>			<b>MOTORFARTYG</b>					
Helfrid	Trelleborg	6668	Hjördis Thordén	Uddevalle	9450			
Herma Gorthon	Helsingborg	8122	Hong Kong	Göteborg	9865			
Hernö	Härnösand	7037						
Hunting	Helsingborg	8152						
Hyperion	Stockholm	8677						

Antal foton .....

Fotoarkivet. Klubb Maritim Västra Kretsen, Göteborg Box 12322, 402 43 Göteborg

Namn .....

Adress .....

**Sista beställningsdag**

**30 juni 2000**

**därefter leverans inom 6-10 veckor**

toret och den ringa uppmärksamhet han visat mig under besöket.

De va nog en viktig person han höll på å prata me, tänker jag, när jag börjar gå mot min skola som ligger i närheten. Kanske de va en mäklare, kanske håller han på å få en ny frakt efter resan till Staterna!

Mäklarna vid denna tid var säkert mycket jäktade. Det var ont om fartyg för de laster som var i marknaden. Det gällde för mäklaren att för lastägarens räkning få tag på lämpligt fartyg och i rätt tid. Det gällde också att se till att fraktkostnaderna inte blev orimligt höga. Redarna å sin sida sålde sig dyrt. Det var deras marknad nu.

Jag hade tidigare fått reda på att första resan med s/s **Mirafjord** skulle gå till USA. Pappersmassa dit och kol hem. Skulle det bli fler sådana resor eller var det mer lönande att söka frakter i någon annan del av världen?

Jag går gatan fram och har dessa funderingar i mitt huvud. Men jag kan inte släppa tanken på det torftiga besöket på rederiet. Något kunde väl ha blivit sagt om s/s **Miramar**! Vid fartygets sjösättning i Hälsingborg före kriget hade ju redarens hustru varit gudmor för fartyget och svingat champagneflaskan mot dess stäv. Min morbror Arne hade fått befattningen som förste styrman under utrustningstiden på varvet.

Fartyget hade i god tid före andra världskrigets utbrott kommit ner till Fjärran Östern och satts i fart där. Spännande resor med bland annat kreatur mellan de Indonesiska öarna. Min morbror hade sänt hem fotografier som visade hur de stackars djuren hängde i luften i stroppar när de winschades ombord och iland.

Efter det att japanerna invaderat Franska Indokina och anfallit Pearl Harbour började svårigheterna för s/s **Miramar**. Under resa från Bangkok till Macao med last av ris blev fartyget tvingat in till Saigon där det beslagtogs av japanerna. Min morbror som dessförinnan hade blivit befördrad till kapten blev senare sänd till Japan där han fick det besvärligt.

Att dessa äventyr och ännu mycket mer som redaren, men inte jag, kände till om s/s **Miramar** inte skulle räcka till för lite konversation mellan oss tycker jag är konstigt där jag går på trottoaren fram till min skola.

Det är faktiskt en omständighet ytterligare som retar mig. Det har med min självkänsla och kanske med en begynnande självuppskattning att göra. Jag studerar nu skeppsbyggeri på Tekniska Gymnasiet i Göteborg, av göteborgaren i gemen kallat Chalmers Lägre. Detta har naturligtvis min morbror talat om för reda-

ren, annars hade jag väl inte kommit ifråga att få gå med båten. Dessutom har herr Galeen säkert också blivit informerad om att jag har varvspraktik, just på Helsingborgs Varf, där **Miramar** byggdes.

Att skeppsredare Ivar Galeen så totalt ignorerar de sistränmda omständigheterna är väl det som gör mig mest misslynt. Jag vill bli värderad på något sätt av honom. Han bör åtminstone säga att han uppskattar dessa kvalifikationer. Nu tycker jag att jag snarare blivit nedvärderad, nått och jämnt kompetent att ta ett skitjobb på hans båt.

När jag kommer fram till skolbyggnaden på Vasagatan mitt emot Röhsska museet har jag redan ångrat mina tankar. Galeen är trots allt en rejäl karl. Både min morbror och jag har ju fått jobb hos honom. Jag förstår också nu hans lilla intresse att prata om **Miramar**. Han hade ju i själva verket sålt fartyget till annat rederi ganska snart efter det att det kommit ner till Ostindien. Och vad mig själv beträffar: Jag hade nog börjat få lite för höga tankar om mig själv. Det skulle bli ändring på det den kommande sommaren.

”Men hej! Var har du vatt!”

Min bäste kamrat på skolan, Sven Lindström, vet mycket väl vad jag haft för mig. Han ställer sig i vägen för mig när jag skall gå upp för trappan.

”Ja ska upp till våran sal”, säger jag.

”Sällan, gosse, följ nu me mej över till Flygarns Haga så vi får oss en fika. Å så får du berätta hur de gick hos den där redarn!”

### Landet behöver kol

Kriget hade slutat för bara ett par år sedan. De tömda lagren av kol i Sverige hade inte fyllts upp på långa vägar. Det behövdes en rejäl uppladdning. Nu måste man passa på att köpa hem massor av kol. Det kunde ju hända att det blev oroligt i världen igen. Då kunde det vara för sent att bygga upp lagren.

Andra världskriget hade visserligen upphört men hade övergått i en osäkerhetsperiod där ingen riktigt visste vad som skulle kunna hända. Det heta kriget hade åtföljts av ett kallt krig.

Man var på inget sätt trygg, ansåg många. Kriget kunde blossa upp när som helst. Som skolgrabb fick man det sig itutat gång på gång av äldre människor som tyckte att ungdomarna tog alltför lätt på den närmaste framtiden. Fredsslutets glädjeyra, som alla deltog i, var över. Den hade avlösts av eftertanke, dock i huvudsak endast bland de vuxna.

Företrädare för försvaret hävdade energiskt att det var för tidigt att avrusta.

Utbildning och övningar skulle fortsätta som tidigare. Som ung grabb behövde man inte ens ha kommit upp i värnpliktsåldern för att komma i kontakt med den svenska krigsmakten, trots att det nu var fred.

Medan jag ännu bodde kvar i Hälsingborg fick jag vid nyss fyllda 17 år tillsammans med mina kamrater på läroverket genomgå en dryg veckas värntjänst. Alla rikets gymnasieelever tycktes vara tvungna till detta.

Fänrikar och kadetter från Malmö gick hårt fram med oss på skjutbanor och i diken. Harvandet under värntjänsten blev en bra förberedelse till värnplikten ett par år senare.

En kort tid därefter, under hösten 1945, tvangs jag in i Hemvärnet. Det blev mer skjutande och ålande, med eller utan påsatt bajonett. De släppte mig motvilligt när jag ett år senare flyttade hemifrån till Göteborg. I en garderob i hemmet i Hälsingborg fanns fortfarande, ytterligare ett år senare, uniform, hjälm, tornister och min karbin med tvåhundra skarpa skott.

Vårt land hade igång både kryssare och jagare, om än inte med full krigsbesättning så i alla fall med god stridsberedskap. Minsvepare var igång med att röja upp säkra leder för sjöfarten. Alla större handelsfartyg hade minutkik. I början var de minsvepta lederna smala och alls inte garanterat minfria. Det inträffade då och då vid denna tid att fartyg minsprängdes. Man gick inte säker för drivminor!

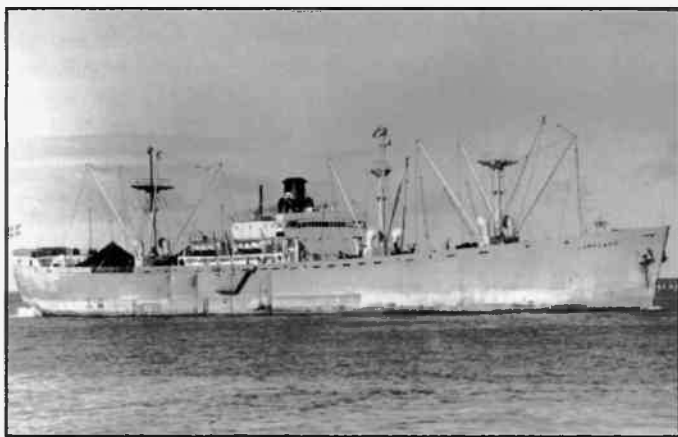
Om nu kriget skulle återkomma gällde det att i god tid före ny eventuell avspärrning ta hem så mycket kol man orkade. Det var mycket stora kvantiteter som skulle skeppas hem för att man skulle komma upp i de reserver som fanns före kriget.

Kol var det dominerande energislaget. Nästan alla fastigheter hade kolpannor. Mycket få hus hade övergått till olja. Eldning med ved och torv var en ren kristidsföreteelse. Det hade man övergett omedelbart efter krigsslutet. Man hade inte ens brytt sig om att förbruka alla de vedtravar som låg uppstaplade lite här och var utefter trottoarerna. Torven var även den impopulär att elda med, nästan lika svårhanterlig som veden.

Trots pågående elektrifiering av järnvägarna var det många banor kvar där tågen var ångloksdragna. Diesellokens och rälsbussarnas antal var inte stort och bidrog därför inte mycket till att minska tågtrafikens kolförbrukning. Industrin behövde kol både till sina ångcentraler och sina processer. Kolslukande gasverk fanns i varje större stad i landet.

Landets energibehov hade naturligtvis stigit kraftigt efter kriget allt eftersom folk





För den transatlantiska kolfarten köpte Broströms ett Libertyfartyg som fick heta **Lappland**. Foto A. Duncan.

ville ha det varmare hemma, transportererna ökade och exportindustrin började komma igång igen på allvar. Så det var inte bara kollagren som skulle byggas upp utan också ett stort löpande behov av kol som måste tillfredsställas.

Det hade kommit igång en viss import av kol från exempelvis Polen och England. Hamnarna där var skadade och kvantiteterna därifrån förmodligen alldeles otillräckliga för att snabbt bygga upp lagren här hemma. De fartyg som vanligen gick i denna trafik var dessutom av tradition små. Lastförmågan var i allmänhet bara omkring 2 000 ton.

Det var heller inte alltför många fartyg som deltog i dessa kolskeppningar från Polen och England. De redare som kunde höll sina fartyg borta från koltrafiken. Det var 'finare' att gå med styckegods i linjefart.

Av fartygen som låg som ett enda långt pärlband utefter Masthuggskajen var det endast ett fåtal som gick med kol. Ändå var de flesta av dessa fartyg just av samma sort som den typiska koltrampen. Gammalt ångfartyg, storlek omkring 2 000 ton.

Fartygen utefter Masthuggskajen gick nästan alla mer eller mindre i linjefart till länderna i Nordeuropa; Tyskland, Holland, Belgien och England. Det var Brattbåtar, Sternhagenbåtar, ångare tillhörande Svenska Lloyd och engelska Wilsonlinjen.

Göteborgarna såg alla dessa båtar under de obligatoriska söndagspromenaderna utefter kajerna. Fartygsnamn som **Adolf Bratt**, **Burgundia**, **Anglia** och **Volo** var välkända för att nämna ett fartyg från vardera av de ovannämnda rederierna. Sjöfolket visste ännu mer om båtarna. Till exempel att av Lloydarna var **Ingeborg** den mest sväreldade. **Bothnia** var den lättaste; där kunde eldarna gå upp och dricka kaffe flera gånger under vakten.

Sjöfarten själv var en stor förbrukare av kol. Av de svenska fartygen i europafart var de flesta ångfartyg, nästan alla koleldade. De av dessa som trafikerade t ex

England bunkrade naturligtvis där men även i Sverige tog man in kol. Vid bunkringskajen i Hälsingborg låg det nästan alltid ett fartyg, svenskt eller utländskt, och tog in bunkers. Rasslet när kolen kom störtande ner i kolboxarna hördes i hela centrala stan.

Att det snart skulle bli tal om att ta hem stora kvantiteter kol hade nog redarna klart för sig. Att det också skulle bli goda fraktrater hade man på känn. Egentligen behövde man inte besvara sig. De fartyg som rederierna allaredan hade i fart gav goda vinster. Men ändå; här kunde det bli ännu bättre överskott.

En del större rederier hade börjat köpa in tonnage lämpligt för kolfrakter. Man ville inte använda sina nuvarande fina fartyg, som förresten redan gick i lönsam linjefart, utan inköpte gamla båtar. Men det skulle vara stora fartyg för fraktvägen var lång. Kolen skulle hämtas i USA.

För denna begynnande transatlantiska kolfart inköpte Broströms ett Libertyfartyg som fick heta **Lappland**. Svenska Lloyd köpte ett betydligt äldre fartyg som gavs namnet **Victoria**. Thores rederier i Jonstorp skaffade sig ett liknande äldre fartyg, **Virginia**. Till denna flotta anslöt sig nu **Mirafjord**. Fler fartyg trädde till, både från stora och små rederier.

Merparten av dessa fartyg var ångfartyg på 8 000–10 000 tons dödvikt, en tydlig lämplig storlek med tanke på export- och importhamnar. En stor utskeppningshamn för kol i USA var Newport News i Virginia. Den helt dominerande importhamnen i Sverige var Göteborg.

De tre sistnämnda fartygen, **Victoria**, **Virginia** och **Mirafjord** var omkring trettio år gamla och mycket lika varandra. Broströms fartyg var som Libertyfartyg byggd under kriget.

Många andra fartyg var med i denna kolfart, både svenska och utländska, men de här fyra fartygen var typiska för den trad som nu hade etablerats och som skulle vara i ett antal år. De hade inköpts speciellt

för att sättas in i denna kolfart och tycktes passa väl för ändamålet.

Inköpspriset för fartygen kunde antagas vara lågt och förtjänsten därför stor. Det ryktades om att fartyg i denna trafik, inköpta billigt, kunde bli intjänade på en enda lastresa.

Nu var trampmarknaden vid denna tid mycket lönsam speciellt för de redare som kunde ställa upp med prompt tonnage. Därför gjordes antagligen inga långa avslut på den här koltransportmarknaden. Så fort en bättre frakt var i utsikt togs båtarna ur traden för att gå i en ännu mer lönsam trafik. Därför övergick aldrig koltraden USA–Sverige till att bli någon slags skytteltrafik med samma fartyg hela tiden.

Den transatlantiska linjesjöfarten kom efterhand in i kolfarten och tog laster då och då, mest som komplement. De moderna linjefartygen med öppet shelterdäck var inte alls lämpade för kollaster. Men frakten var god.

Det gick ju trots allt att efter en kolfrakt få dessa fina, vita fartyg rena till nästa utresa med styckegods och passagerare. Många av de nybyggda linjefartygen hade en påkostad inredning för tolv passagerare.

Kollasten på de shelterdäckade linjefartygen fick bara föras i underrummen. Fartygens hela kubikinnehåll kunde därför inte utnyttjas. Som kolfartyg var de gamla fartygen med slutet shelterdäck effektivare.

Under denna intensiva period var det framför allt Sannegårdshamnen i Göteborg som importen gick över. Trängseln var stor vid kajerna där. De stora fartygen som kom in i hamnen fullastade eller dellastade med kol fick vackert ligga och vänta i bojarna på sin tur.

## Ångare

När jag första gången såg s/s **Mirafjord** låg fartyget i Uppläggningshamnen. Där hade hon varit i flera månader. Reparationsarbetena hade kommit igång. Bland annat hade ångmaskinens vevaxel tagits upp och sänts till Motala Verkstad. Man hade upptäckt sprickor i godset på delar av axeln. Om detta var en obehaglig överraskning för redaren eller i förväg känt fick jag inte reda på. Hur hade förresten fartyget kunnat gå över Atlanten med sprickor i vevaxeln, frågade jag mig själv.

Uppläggningshamnen låg avsidet i Göteborgs hamn. Hit nådde inga hamnflanörer. Här kunde fartygen se ut precis hur som helst utan att redaren behövde skämmas däröver.

**Mirafjord** såg säkert anskrämlig ut när



hon kom till Göteborg. I synnerhet om fartyget varit upplagt hela tiden efter krigsslutet vilket det säkert hade.

Just i fredsögonblicket bortföll ett stort transportbehov. Alla de tusentals fartyg som fraktade krigsmaterial blev plötsligt arbetslösa.

I vikar och uppe i floder fanns det i USA vid denna tid, ett par år efter kriget, ett stort antal skeppskyrkogårdar. På varje ställe kunde det ligga upp till hundratalet fartyg och vänta på sina kommande öden. En dominerande fartygsklass var Libertyfartygen som det hade byggts mängder av under kriget.

*Libertyfartygen var andra världskrigets lastdragare till sjöss. Ca 2 500 sådana fartyg byggdes med modernaste teknik på Henry Kaisers många varv i USA. De färdiga skrovsektionerna svetsades snabbt samman på fartygsbäddarna så byggtiden var enormt kort. Rekordet lär ha varit ett antal dagar, mindre än en vecka. Man skämtade om detta, särskilt i England där det säkert fortfarande tog lång tid att nita ihop ett fartyg. På en teckning i en engelsk tidning står gudmodern uppe på tribunen på ett Kaiservarv med dopflaskan i handen och säger: "I can't see any ship!" Varvschefen svarar: "Swing the bottle, madame! The ship will be there in time!"*

Många av fartygen på de stora upp-läggingsplatserna i USA var närapå skrotfärdiga. De var hårt medfarna av konvojfarten som inte tillät något underhåll av varken skrov eller maskin. En del fartyg var helt slutkörda. Var de då också gamla kom de knappast i fart igen.

De många upplagda Libertyfartygen var emellertid bara några år gamla. De blev snart eftertraktade eftersom tonnagebehovet snabbt började växa en tid efter krigsslutet.

Det var inte bara Broströms som var över och botaniserade bland de många Libertyfartygen. De grekiska redarna, gamla och nytillkomna, köpte i stor skala upp Libertyfartyg för att efter minsta möjliga upp-rustning sätta dem i fart.

Billiga fartyg och låga besättningslöner gjorde att de grekiska båtarna snart kom att dominera trampfarten. Trots tillskottet av fartyg hölls frakterna på hög nivå i många år. Behovet av sjötransporter var stort.

Libertyfartygen var egentligen gammal-modiga till sin konstruktion. De var långsamma, hade ångmaskin och presterade bara omkring tio knop på last. De var minimalt utrustade och hade enkel inredning.

Det enda som var modernt med Libertyfartygen var att pannorna var oljeeldade.

Förmodligen var samtliga Libertyfartyg oljeeldade. I Staterna var det inte brist på olja under kriget.

Att det just var de grekiska redarna som köpte upp många av Libertyfartygen berodde på att Grekland efter kriget gick hårt in för att skaffa sig en stor flotta av trampfartyg.

Libertyfartygen dög i trampfarten med enkla bulklaster men inte som linjefartyg förande styckegods. Detta är förklaringen till varför det var ytterst få bland de skandinaviska rederierna, där linjesjöfarten dominerade, som skaffade sig dessa fartyg.

På s/s **Mirafjord**, som vid denna tid låg ensam där borta i Uppläggningshamnen, hade man monterat ner det värsta av skrovet som syntes, nämligen kanonerna och lavetterna. Lite svart färg här och var på utsidan av skrovet hade det också kommit på när jag först gick ombord på båten.

Ångfartygen av **Mirafjords** storlek var nu i stort sett försvunna ur den svenska handelsflottan. Det hade något årtionde tidigare funnits ganska många kvar i de stora bolagen, bland annat i rederierna tillhörande Broströms- och Transkoncernerna.

Dessa stora långsamma ångare gick då i linjefart tillsammans med de nya motorfartygen som gjorde flera knop högre fart.

Ång- och motorfartygen kom i otakt med varandra på traden så de kvarvarande ångfartygen avyttrades i snabb takt.

Resten av den en gång så stora svenska ångfartygsflottan utgjordes nu huvudsakligen av de mindre ångtrampfartygen i Östersjö- och Nordsjöfart. De var vanligen på omkring 2 000 ton och kunde med den storleken även gå in i de mindre hamnarna. En stor del av dessa fartyg hade Hälsingborg och orter i Kullabygden som hemmahamn.

Bland undantagen fanns Ostasiatiska Kompaniets **Ceylon**, en ångare av **Mirafjords** storlek och ålder. Dess besättning höll det vackra fartyget rent och snyggt, säkert inte utan svårighet, så att det inte skilde sig allför mycket från de övriga vita och rena motorfartygen på traden till Fjär-ran Östern. Denna efterslänrare fanns kvar i rederiet i många år till, konstigt nog.

Alla ångfartyg hade övre delen av aktermasten, från salningen och uppåt, svartmålad. Det var ett säkert tecken på att det var en äkta ångare. (Det fanns tillfällen då man inte med säkerhet kunde avgöra om det var ett ångfartyg eller ett motorfartyg man såg). På de flesta ångare var även skorstenen målad svart överst så att inte sotet skulle märkas.

Den helt ljusgula skorstenen med Tre Kronor på, Ostasiats stolta emblem, var



Uppläggningshamnen var belägen mellan Frihamnen och Götaverken. Idag har **Stena Scanrail** sin kajplats just här. Foto Curt S Ohlsson 24 maj 1947.



ordentligt nedsotad när s/s **Ceylon** kom ångande in i Göteborgs hamn efter en långresa.

Andra större rederier som hade kvar ångfartyg av denna storlek var bland andra Rexbolaget i Stockholm. Detta var ett genuint 'steamrederi', alla deras fartyg hade tysta, pysande ångmaskiner. Fartygsnamnen slutade på ö; **Vindö**, **Fogdö**, och så vidare. När rederiet sent omsider köpte sitt första fartyg med larmande dieselmotor, det var Broströms gamla m/s **Hemland**, döptes fartyget om till **Bullerö**.

Annars bestod de stora linjerederiernas fartygsflottor strax efter kriget enbart av motorfartyg. Storleken 8 000–10 000 tons dödvikt var helt förhärskande.

Det fanns ungefär lika många diesel-drivna som ångdrivna handelsfartyg i landet vid denna tidpunkt om samtliga lastfartyg räknas in. Tonnagemässigt var naturligtvis motorfartygen i dominans eftersom varje motorfartyg var så mycket större. Men när det gällde Nord- och Östersjöfarten var ångfartygen i majoritet, både till antal och tonnage.

Endast undantagsvis byggdes nya ångfartyg. Dessa var då alltid oljeeldade vilket betydde mindre maskinbesättning. Men det hjälpte inte, de var ändå betydligt dyrare i drift än motorfartygen.

Varför det överhuvudtaget byggdes ångfartyg berodde på att en del varv, särskilt i England, varken ville eller kunde bygga motorfartyg. Dessa varv hade egna verkstäder där de sedan länge enbart byggt pannor och ångmaskiner. Varven hade lätt att få order så det var bara för redaren att acceptera ett ångfartyg ifall han överhuvudtaget ville bygga sitt fartyg på just det tillfrågade 'ångvarvet'.

Anledningen till att det fanns så många mindre ångfartyg kvar i den svenska handelsflottan var att trevaktssystemet ännu inte hade börjat tillämpas på det mindre tonnaget i begränsad fart. Man gick fortfarande vakt om vakt, vanligtvis med 4-5-6 vakter.

*Att gå 4-5-6 vakt till sjöss innebär för en vaktgående besättningsman att han till exempel börjar sin sjövaktt med en 4-timmarsvakt. Han kan sedan sova 5 timmar, gå vakt 6 timmar, sova 4 timmar, vakt 5 timmar, sova 6 timmar, och så vidare. Detta system anses vara bättre än 4-4 vakter, som också tillämpas, eftersom man har chansen att då och då få sex timmars obruten sömn.*

Man kunde med tvåvaktssystemet på dessa mindre ångfartyg undvara en styrman, en maskinist och ett antal andra

vaktgående bland maskin- och däcksmannskapet. Det gjorde mycket på besättningskostnaderna och var avgörande för dessa fartygs konkurrensförmåga gentemot det modernare tonnaget.

På de utgående fartygen i oceanfart var trevaktssystemet gällande sedan flera år.

Som koleldad ångare hade s/s **Mirafjord** haft nio eldare (firemen), sex lämpare (trimmers) och tre sopare (wipers). Arton man bara för att hålla fyr under pannorna!

Efter konvertering till oljeeldning någon gång före eller under kriget reducerades dessa arton eldare, lämpare och sopare till tre stycken firemen som i tre vakter höll ordning på oljebrännarna, vaktade brännolja-pumparna, sotade tuber och höll ett vakande öga på manometern som visade ångtrycket.

Sotningen måste utföras manuellt och fick göras tillsammans med vaktens smörjare som då kom in i pannrummet och hjälpte eldaren med den otympliga utrustningen för ångsotning.

**Mirafjord** hette från början **Bakersfield** efter platsen nära Seattle där fartyget byggdes år 1919. Ett senare namn som fartyget hade var **Chagres**. Om detta namn var det sista före försäljningen till Sverige tog jag aldrig reda på.

### Rosthackning och rent under durkarna

Vid pass notiden på förmiddagen går jag upp för den branta landgången upp på akterdäcket. S/s **Mirafjord** ligger högt på vattnet. Ingen last, inga bunkers har fartyget.

Det är dagen efter skolavslutningen. Jag har från Majorna, där jag har mitt hyrda rum, cyklat in till stan och tagit färjan från Residensbron ut till Götaverken. Uppläggningshamnens pir ligger en bit öster om färjeläget.

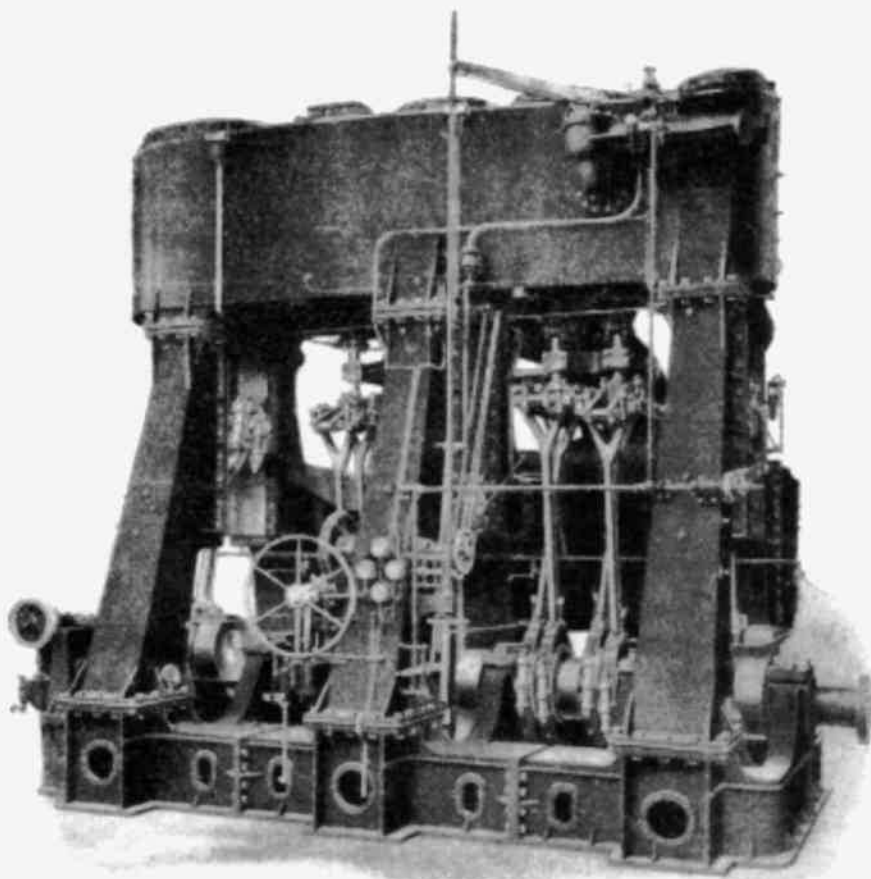
Jag kommer upp på däck och ser mig runt. En man i blåställ kommer fram mot landgången. Han skall gå iland och jag flyttar mig lite åt sidan så han kommer förbi. Mannen håller i några rörstumpar som ligger över hans axel. Det syns att han är rörläggare; en massa fläckar av mönjan på byxbenen och blånor hängande ut från fickorna. Han tar naturligtvis ingen notis om mig men jag försöker hejda honom:

"Vet du va chieffen e nånstans?"

Rörläggaren, som tydligen bara har något tillfälligt arbete ombord, ser butter ut och låter sig inte hindras. Medan han tar de första kliven ner på landgången gör han en otydlig rörelse bakåt med tummen.

"De e la han som står dä botte!"

Det var också ett besked!



Triple-expansionsångmaskinens manöversida. Ena gaveln på kondensorn, som är på baksidan, syns till höger. Maskinen är tre 'våningar' hög. Bild ur Blomgren-Ahnbergs maskinlära 1922.



Det är gott om folk som arbetar uppe på däck. Det är skräpigt. Det målas, det svetsas, det knackas rost. Ett par ventilatorhuvar ligger tillknycklade vid masten. Här och var ligger det halvtrutna träluckor och rostiga skärstockar. En bom tillhörande aktermasten ligger losstagen halvt på tvären över däck och bidrar till oordningen.

Jag har inte blivit mycket klokare av det rörläggaren muttrade. Jag får försöka klara mig själv.

Några män står lite längre bort och pratar med varandra. Det var ditåt rörläggaren hade pekat. Jag närmar mig en av dem. Han är klädd i en sjaskig overall som en gång antagligen varit vit. Jag vet sedan tidigare att chiefar brukar visa sin värdighet med att ha vitt överdrag.

Man har tydligen pratat färdigt med varandra för de andra ger sig av när jag frågar:

"E de maskinchef Andersson de här?"

"Ja, va e de om?"

"De e ja som ska börja här i da. Ja ska arbeta i maskin!"

"Vi ska nog faen se till att du får jobb! Va har du för papper me dej?"

Chiefen är en till synes illmarig gubbe, i ålder omkring sextio år och med plirande små ögon. Han är kortväxt och tjock men ser inte direkt elak ut. Han tar emot pappret jag har med mig, tittar på det en stund och säger vänd till mig:

"Jaså, han kan jobba med va som helst!"

Jag väntar mig därefter något i stil med: Ner i kölsvinet me dej!

Hans blick var sådan.

Chiefen blir nu avbruten av en man som frågar efter något. Den andres ärende är tydligen viktigare än min enkla person. Jag blir lämnad ensam när de båda männen går sin väg. Man får tydligen sköta sej själv en stund!

De här e nåt annat än de små ångarna på varvet hemma i Hälsingborg, tänker jag, när jag börjar se mig omkring. Va stort allting e! Men så e de här också en åttatusentonnare!

Att allt är större än vad jag sett tidigare märker jag särskilt när jag från däck kliver in på toppgretingen i maskinrummet. Långt, långt ner ser jag maskindurken. Det är många lejdare och gretingar dit ner.

Maskintoppen med de tre cylinderlocken av olika storlek når bara halvvägs upp till där jag står på näst översta gretingen. Ändå är det en stor och hög ångmaskin. En tripleexpansionsmaskin med hela 2 800 indikerade hästkrafter! Båtarna på varvet i Hälsingborg hade som mest bara 800, de flesta inte mer än 400–600 hästkrafter.

*I en triple-expansionsmaskin expanderar ångan i tre cylindrar efter varandra. Ångan som lämnar en cylinder har ökat sin volym så att nästa cylinder måste vara större. Den sista cylindern före kondensorn, 'lågtryckaren', får därför ansenliga dimensioner, i fallet Mirafjord nära två meter i diameter. I kondensorn kyls den färdigexpanderade ångan ner och övergår till vatten som återmatas till ångpannorna.*

När jag omsider efter mycket hasande utför lejdare kommer ner på durken och tittar upp är det som om skyligheten högst upp i maskinrummet är halvvägs upp till himlen.

Efter en rundvandring i maskin blir jag snart klar över att det här också är en gammal skorv liksom båtarna på Helsingborgs Varf, fast större.

Förfallet i maskin är minst lika stort som på däck. Skitigt och rostigt överallt! Här och var är durkplåtarna i maskinrummet borta och man tittar då ner på tanktaket en meter längre ned. Ett virrvarr av rör, kletiga av gammal olja, och däremellan en massa rost orsakat av läckande kondensvatten från alla pumpar och ventiler.

Jobbet blir som jag anat: Skittorkning under durkarna och rosthackning på skotten.

Jag får två olycksbröder i arbetet, den ljuse och öppne Arne och den mörke och försupne Lundkvist. De är båda några år äldre än jag.

Lorten under durkarna i maskin och pannrum är decimetertjock. Det är fett, smörjolja, stelnad brännolja och gammalt trassel uppblandat med rost och årtiondens annat skräp. Värst är det i rännsternarna i sidan. Där har man på olika ställen pinkat rätt ner, där luktar det allra värst. Under de veckor vi har på oss innan fartyget går till sjöss får vi upp bara en bråkdel av denna modd.

Då tycker vi att det faktiskt är bättre att banka loss rost på skotten i pannrummet. Dit får vi gå när vi är i vägen för gubbarna i maskin. Rosthacka och stålborste är de enda redskap vi har plus penslar och grämönja som vi använder efteråt. Inte heller här kommer vi någon vart. Bara femton, tjugo spantfack allt som allt. Det mesta återstår. Det skulle ta månader att få alla skotten i pannrummet klara.

### Måndag förmiddag ombord.

"Fy faan va vi va fulla i går!"

Lundkvist står bredvid mig med rosthackan i hand. Han ser bedrövlighet ut. Ögonen är svullna och ansiktet mosigt.

Arne och jag slutar att banka med hackorna. Inte för att vi vill lyssna på

Lundkvist utan för att vi är trötta i armarna. Vi vet att han kommer att berätta något som liknar det vi har hört förut.

"Vi lura snutarna! Di hade korn på oss men vi smet ut på Karl Johansgatan å då fick di jävlarna ente tag på oss!"

Han fortsätter och berättar med lallande stämman om hur han i helgen hade varit med om ett nattligt fylleslag. Det hade hänt i en obebodd kåk som ligger, vad jag förstår, i gyttret av förfallna små hus mellan Karl Johansgatan och Gröna Gatan. Kvinnor hade också varit med, även de förfallna.

"Hon va lia knall som ja! Men nå ja skulle krypa på na så reste hon på saj å sa att nu e de vesst dags å åka te Kåå!"

"Harre javlar! Kan ni tänka er vecke setaschoon!"

Vi hör att det är någon som kommer in i pannrummet där vi står sida vid sida vid var sitt spantfack. Lundkvist slutar med sitt prat. Hackorna börjar ljuda igen och det bruna dammet står åter som ett moln runtom oss.

"Nå, hur går de här då!" frågar chiefen barskt.

Arne och jag står tysta. Chiefen har naturligtvis hört att rosthackandet hade återupptagits just när han inträdde i pannrummet. Han betraktar oss misstroget. Men Lundkvist stagar upp sig:

"De går fint som faan, chiefen!"

Arne, Lundkvist och jag håller på med att hacka rost och ta upp sörjan från tanktak och rännstenar i ett par veckor i sträck. De borthackade rostkokorna från skotten låter vi försvinna ner i rännstenen i pannrummet medan den bortskrapade modden slevas i spänner som vi får ta upp på däck.

Bland all annan bråte på akterdäcket står det ett antal uppbrutna tomma oljefat där vi nu håller i skiten från maskin- och pannrum. De blir snabbt fulla men nya tomfat kommer ombord hela tiden.

Vart tar de fyllda oljefaten vägen, tänker jag. De e väl ingen idé å fundera vidare på den saken! Men jag kan inte låta bli att fråga mig själv; hur gör man sig av med sån lort?

Den goda ångvärmen som jag kommer ihåg från barndomens färder med de vita skärgårdsångarna finns inte ombord på Mirafjord. Hela fartyget känns iskallt trots att det är sommar. Allt ombord är ju avsläckt. Till och med spisen i byssan är utan eld.

Det är ganska mycket folk som springer omkring i fartyget, även i maskin- och pannrum. Det är mycket som skall plockas isär och repareras. Så är till exempel en av 'lysmaskinerna' helt nedmonterad och ligger där i sina delar. Bredvid står en





gammal fotogenmotor. Man tänker tydligen ge sig på att byta ut ångmaskinen som driver dynamon mot en begagnad båtmotor.

Den till Motala Verkstad uppsända vevaxeln är tillbaka ombord. När jag börjar arbeta på **Mirafjord** har den just kommit på plats igen. Ett antal erfarna verkstadsarbetare har med detta arbete att göra.

Samtidigt håller andra arbetare på med att lägga ny isolering runt de tre stora ångpannorna. Det är också ett omfattande arbete.

Det är folk både från varv och mindre verkstäder som är ombord. Antagligen överväger de senare eftersom varven inte gärna vill släppa ifrån sig sina gubbar, och särskilt inte sina skickliga maskinmonter, till arbeten utanför det egna varvet.

Tydligt är det också många ombord som, liksom jag själv, är anställda av rederiet direkt. Det är naturligtvis billigast för rederiet eftersom varven och småfirmorna gör ordentliga pålägg på kostnaderna för sin personal.

Att många som jobbar ombord är avlönade av rederiet förstår jag första fredagskvällen. Då står chiefen där på akterdäcket och delar ut ett större antal lönepåsar. Till mig också.

Två personer finns ombord som skiljer sig från de övriga jag ser. Det verkar som om de redan 'tillhör' båten. De uppehåller sig mest i fartygets maskinverkstad som ligger på däck under midskeppshuset om styrbord. De håller sig för sig själva och talar utländska. En är ganska stor och tjock, den andre tunn, avtård och skygg. De är båda flyktingar från Baltikum.

### "Där gick mynjbältet!"

När jag arbetat ombord på **Mirafjord** i bortåt tre veckor är det dags att förhala till Eriksberg för bottenmålning. Vi har under denna tid hunnit städa upp fartyget någorlunda.

Bogserbåtarna stretar och drar. Att backa ut **Mirafjord** från Uppläggningshamnens pir är väl snart gjort. Sedan tar den fortsatta färden till Eriksbergs Varv lång tid.

Det är en helt död båt som skall dras genom hamnen i nästan hela dess längd. Den stora ångmaskinen är inte klar ännu, pannorna är fortfarande kalla. Allt hänger på bogserbåtarnas förmåga att hantera det stora, otypliga fartyget. Hamnlotsen kan ge sina distinkta order till bogserbåtskepparna men har inget eget maskineri att lita till.

*Nästan all längre bogsering av stora fartyg inne i hamnen sker med fartygens huvudmaskiner i 'stand-by'. Stand-by i maskin*

*innebär att maskinrummet är bemannat och huvudmaskinen klar att starta. Det betyder i sin tur att hamnlotsen när som helst kan beordra till exempel 'halv fart fram' när han tycker att fartyget under bogseringen går för långsamt fram. Han kan också ge order om 'full fart back' om bogserbåtarna manövrerar oskickligt och är på väg att försätta fartyget i en farlig situation.*

Både stora och små röjningar ombord är gjorda. Lastrummen och däcken är befriade från den värsta bråten. De många järnsängarna i kanonservisens förläggning på huvuddäck midskepps om babord har kastats ut. Minst trettio man har varit inkvarterade där, packade som sillar.

Flyktingarna från Baltikum håller ihop och jobbar flitigt i fartygets verkstad. De håller på att ställa i ordning den fotogenmotordrivna generatorn. Avsikten är antagligen att aggregatet skall alstra elström när ångpannorna inte är påeldade. Åtminstone gissar jag det. Jag har tidigare sett

utrymme som saknar fönster. För sent hör vi att guiden smäcker igen låset för dörren och går vidare med de övriga i sällskapet. Turligt nog är det helgdag så snart kommer en ny guide med sitt sällskap. Utanför hör vi honom säga:

"Ja, här inne förvarades dom andra förbrytarna, dom som inte redan hade spärrats in i fångcellerna vi såg för en stund sedan. Nu låser jag upp här så ni kan se hur dessa fångar hade det!"

Där står vi tre grabbar innanför dörren med blinkande ögon och blir utskrattade av sällskapet utanför.

"Här har vi ju några fångar! Haha! Har ni varit utan mat länge? Haha!"

Jag är rädd för att någon i det muntra sällskapet skall anmärka på att åtminstone en av oss ser mycket avtård ut. Någon kanske till och med säger att han ser ut som en Belsenfänge.

Dessbättre sker inte detta. Båda bröderna i mitt sällskap har suttit på koncentrationslägret Bergen-Belsen. Den yngre



*Mirafjord vid en av pirarna vid Eriksberg Mekaniska Verkstad i juni 1947.*

den gamla båtmotorn stående på en plattform nere i maskin. Hade jag frågat chiefen vad det var för grejer hade han väl antagligen sagt att det har jag inte med att göra.

När vi anländer till Eriksberg är det fullt vid pirarna, både med reparationer och nybyggen. Vi skall tydligen gå direkt in i en av flytdockorna. Jag ser att den mellersta dockan ligger nedsänkt. Det är dit vi skall.

På midsommardagen hälsar jag på ett par klasskamrater som bor ute i Marstrand över sommaren. De är bröder och är från Tjeckoslovakien. De kom till Sverige för något mer än ett år sedan och har varit med om en hel del under kriget.

Vi är uppe på Carlstens fästning och går i sällskap med andra och tittar på torn, bröstvärn, salar och fångceller. Vi kommer på efterkälken och blir själva fångar i ett

arbetade i köket och klarade sig därför bättre än brodern.

Helgen efter midsommar är jag ute i Göteborgs södra skärgård och paddlar tvåmankanot. Jag har blivit kompis med en grabb i min ålder som med motorcykel brukar köra ut mjölk till folket nere i Fiskhamnen. På sin runda i övriga Majorna tar han även en sväng upp om området ovanför Timmermansplatsen där jag bor.

Några veckor tidigare ringer han på och frågar om jag vill ha mjölk satt utanför dörren på morgnarna. Själv bor han på Vinbergsstigen, tidigare hette den Svinbergsstigen, en liten tvärgatsbacke till Karl Johansgatan. Han hyr också ett rum i ett litet fallfärdigt hus på Kåkbensgatan, säger han.

Eftersom jag bor ensam i lägenheten, min värdinna är ute på sjön med sin man, så nappar jag på erbjudandet att få hem mjölk vid dörren.



Motor-tankern *Gustaf Reuter* vid leveransen 1948. Arkiv Svensk Sjöfarts Tidning.

## Svenskflaggade tankfartyg på 2 000–3 000 ton dw

Av Lennart Rydberg

I storleksklassen 2 000–3 000 ton finns eller har funnits sammanlagt 24 fartyg i svenska handelsflottan, varav två finns redovisade i intervallet 3 000–4 000 ton nämligen *Stella Atlantic/Bellona* och *Ekfjord/Sirius*. En del rederier har haft flera fartyg t ex haft OT 2 st, Thun 4 st med flera.

Svenska varv har varit flitiga byggare av fartyg i denna storleksklass. Falkenbergs Varv har byggt *Thun-tank 11*, *Thun-tank 4*, *Flipper*, *Marga*, *Thungas 1*, Karlstads Varv har byggt *Tärnsjö*, *Dalavik*, *Brevik*, och *Tärnvik*, Lödöse Varv *Tudor*, och *Thule*, Sölvesborgs Varv *Credo*, Ekensbergs Varv *Gustaf/Ingegerd Reuter*, Bröderna Ekroths Varv i Norrköping/Karlskronavarvet *Petrotank*, Karlskronavarvet *Sten Ragne* och Oskarshamns Varv *Stella Atlantic*. Tre fartyg är byggda i Norge; *Ekfjord*, *Thun-tank 12*, *Redonia*, två i Tyskland; *Neptun*, *Bituma*, två i Holland; *Shuttle Göteborg*, *Shuttle Karlstad* och ett i Danmark; *Stardex*. Elva fartyg har byggts om med förlängning och/eller förhöjning och

flyttats upp från storleksintervallet 1 000–2 000 ton dw. Här följer de individuella fartygens historik.

### Gustaf Reuter

En tanker med dramatisk historia var *Gustaf Reuter*, reg-nr 9011, byggd 1948 vid Ekensbergs Varv i Stockholm för Rederi AB Reut, Kungsbacka. Hon hade vid leveransen en längd ö.a. på 69,2 m, bredd 10,8 m, djupgående 4,6 m. Dödvikten var 1 750 ton och bruttot 1 290 ton. Hon var utrustad med en 6-cylindrig tvåtakts enkelverkande Atlas-Polar diesel utvecklade 960 hk och gjorde 11 knop. Hon exploderade den 25 december 1953 och sjönk i Ryahamnen i Göteborg då hon låg på utsidan av norska 24 000-tons tankern

*Credo*. En man omkom vid olyckan. Hon bärgades den 1 februari 1954 och byggdes om 1956 av Eriksbergs Mekaniska Verkstad och Göteborgs Varv och återlevererades som *Ingegerd Reuter*. Hon fick ny längd ö.a. 80,2 m, ny dödvikt blev 2 175 ton och brutto 1 474 ton. Hon såldes 1959 till Bulgarian Tanker Fleet, Bourgas i Bulgarien och döptes om till *Komsomoletz*. 1976 överfördes hon på Navigation Maritime Bulgare, Varna. Hon högs upp i juni 1976 i Shabla.

### Tudor

Den 23 oktober 1962 levererades från Lödöse Varv den första av två systrar till OT-rederierna, Skärhamn. Hon döptes till *Tudor*, reg-nr 10339. Hennes längd ö.a. var 75,70 m, l.pp 69,42 m, bredd 11,54 m, djup 5,21 m och djupgående 4,88 m. Dödvikten var 2 125 ton och bruttot 1 573 ton. Utrustad med en 6-cylindrig 2-takts enkelverkande Nohab-diesel på 1 575 hk

gjorde hon en fart av 12,5 knop. Efter 10 år såldes hon 1972 till A/S Westshipping, Bergen och sattes under norsk flagg med namnet **Westnor**. Hon vidare såldes till Panter Trading & Shipping Co Ltd, Fama-gusta men seglade vidare under samma namn. Senare under 1973 såldes hon till Northern Chemical Carriers Ltd, Fama-gusta, fortfarande med namnet **Westnor**. 1979 såldes hon till Sealink Maritime Inc, Pireus och döptes om till **Tine**. Under 1982 hamnade hon på västra halvklotet hos Transfuel C.A., Guayaquil, Ecuador. Hon fick därvid namnet **Rio Java** under vilket hon fortfarande seglar.

### Thule

Syster nr 2 döptes till **Thule**, reg-nr 10384 och levererades 5 april 1963 från Lödöse Varv till OT-rederierna, Skärhamn. Måtten var identiska med **Tudors**. Tonnage 2 200 ton dödvikt och 1 585 bruttoton. Hon utrustades med en 8-cylindrig 4-takts enkelverkande MWM-diesel på 1 500 hk som gav en fart av 12 knop. Hon såldes 1971 till Rederi AB Castor, A Mengvall, Uddevalla för 3,4 milj kr och döptes om till **Svanfjord**. Hon byggdes om 1976 varvid djupet blev 6,10 m och djupgåendet 5,76 m. År 1980 såldes hon till ett partrederi i Kalmar, Göran Häggerud för 7,1 milj kr och döptes om till **Sundex**. Hon såldes åter 1987 till Product Carriers Ltd, Gibraltar för 0,55 milj USD. I oktober 1988 registrerades hon på Ajax Marine Services Ltd, Rowbot-ham Tankshipping, London, Grimsby och fick namnet förlängt till **Sundex**. I maj 1992 döptes hon till **Anita** i och med att hon inköptes av BT Shipping Services Ltd, Georgetown. Hon seglar nu med Sankt Vincent-flagg. Ny ägare från 1998 anges till Dolphin Marine Charterers Ltd, Kingston.



*Tudor i Helsingborgs hamn. Foto C-G Nyström. Fotoarkiv KMKV.*

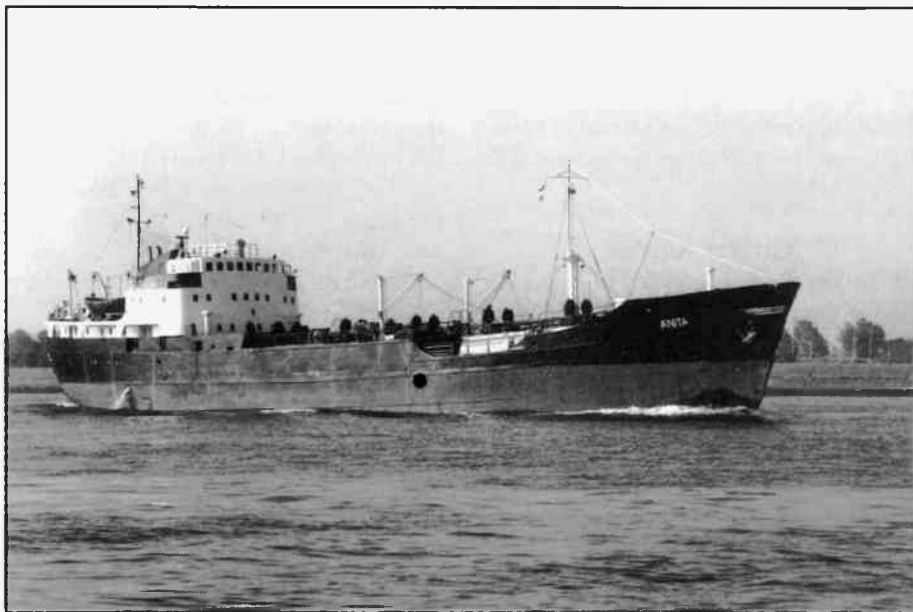
### Thuntank 11

Från det egna varvet i Falkenberg levererades 25/1 1964 **Thuntank 11**, reg-nr 10452 till Erik Thun AB, Lidköping. Hennes mått vid leveransen var längd ö.a. 65,30 m, l.pp 59,80 m, bredd 9,45 m, djup 4,05 m och djupgående 3,75 m. Dödvikten var 1 085 ton och bruttot 499 ton. Försedd med en 8-cylindrig 4-takts enkelverkande Deutz-diesel på 980 hk medgavs en fart av 11,5 knop. Hon byggdes om på Falkenbergs Varv 1971 och fick då måtten längd ö.a. 74,94 m, l.pp 69,42 m, bredd 9,45 m, djup 5,97 m och djupgående 5,08 m. Dödvikten ökade till 2 030 ton och bruttotonnaget till 999 ton. Hon såldes 1980 till Jan Tornås Västkusttank AB, Göteborg för 6,6 milj kr och fick då behålla namnet. 1981 bytte hon namn till **Splendid**. I augusti 1982 såldes hon till Kithira Shipping Co, Pireus och fick behålla namnet under grekisk flagg.

Hon vidare såldes 1982 till Ghawar Nav. Co Ltd, Jeddah, och sattes under Saudiflagg med namnet **Sara Ghawar**. Under 1995 såldes hon till Sekavin Tria Shipping Co, Pireus, och döptes om till **Siros** under grekisk flagg.

### Sten Ragne

**Sten Ragne**, reg-nr 10540 levererades 1 december 1964 från Karlskronavarvet till Rederi AB Ragne, Västervik. Tankern var det första handelsfartyget sedan varvets tillkomst 1697. Längd ö.a. 60,6 m, l.pp 55,3 m, bredd 10,22 m, djup 4,1 m och djupgående 3,8 m. Dödvikt 1 035 ton och brutto 499 ton. Hon utrustades med en 6-cylindrig 4-takts enkelverkande Deutz diesel på 900 hk som gav en fart av 11,2 knop. Hon såldes 1969 till partrederiet Algot Johansson i Göteborg för 2,3 milj kr och döptes om till **Alvi**. Våren 1973 förlängdes hon på Falkenbergs Varv. Hennes nya mått blev längd ö.a. 78,09 m, l.pp 72,90 m. Dödvikt blev 2 134 ton och bruttot 999 ton. Hon såldes i april 1973 till Vänertank Johnson & Co, Göteborg för knappt 2 milj kr och behöll då namnet. Hösten 1976 var det dags för ny ombyggnad varvid däcket höjdes. Nytt djup blev 7,01 m. och djupgåendet 4,91 m. Ny dödvikt blev 2 240 ton och bruttot 1 199 ton. Hon såldes i november 1983 för 3,75 milj kr av konkursboet till AB Grundstenen 12658, Falun som ändrade namn till Rederi AB Vänertank. Tankern behöll namnet. Hon såldes 1993 till Russobalt Shipping Co Ltd, St. Petersburg för 1 milj USD och sattes under rysk flagg med namnet **Russobalt-I**. Under våren 1996 såld till Bila Shipping, Lund, och hon skall ha varit inregistrerad dag i svenska handelsflottan innan hon såldes vidare till Abila Shipping Ltd, Kingston för 0,2 milj USD. Namnet ändrades då till **Alvina**. Hon förde först St. Vincent-flagg



*Thule heter numera Anita och hör hemma i Kingston.*



*Sten Ragne* hörde hemma i Västerвик 1964-1969. Här passerar hon Marieholm den 13 november 1965. Foto Krister Bång.

men omflaggades till Panama under 1997.

### Tärnsjö

**Tärnsjö**, reg-nr 10554 levererades 19 december 1964 från Karlstads Varv till Tärntank Rederi AB, Donsö. Hennes längd ö.a. var 57,57 m, l.pp 55,30 m, bredd 10,22 m, djup 4,09 m, djupgående 3,57 m. Dödvikten var 1 090 ton och bruttot 499 ton. Hon utrustades med en 8-cylindrig 4-takts enkelverkande Deutz diesel på 1 060 hk som gav en fart av 11,5 knop. Hon såldes i maj 1970 till partrederiet Joel Backman på Donsö för 2,4 milj kr och döptes om till **Cortina**. Hon förhöjdes och förlängdes 1971 i Karlstad varvid mätten blev längd ö.a. 74,35 m, l.pp 68,99 m, bredd 10,20 m, djup 5,77 och djupgående 4,56 m. Ny dödvikt blev 2 174 ton och brutto 999 ton. I december 1977 såldes hon till ett partrederi på Vrångö, Claes-Göran Karlsson för 5,4 milj kr. Hon döptes om till **Sibell**. I december 1979 såldes hon till partrederiet Hans Eriksén i Stockholm för 7,35 milj kr. Hon skulle döpas om till Smaragd men blev i maj 1980 istället **Arholma**. Hon såldes 1985 till Rederi AB Heron, Trensrum vid Karlshamn för 1,7 milj kr och blev **Candy**. 1990 var det dags för ny försäljning, nu till Nordtank Shipping Aps, Köpenhamn för 4,5 milj kr. Hon fick först dansk flagg under namnet **Candy I**. Hon flaggades senare ut till Douglas, Isle of Man. Under våren 1995 bytte hon namn till **Haahr Trumf** i samband med time charter till Haahr Petroleum.

Beträffande **Stella Atlantic**, reg-nr 10 617, hänvisas till beskrivningen av **Bellona** i storleksintervallet 3 000–4 000 ton dw.

### Dalavik

**Dalavik**, reg-nr 10694 levererades 18 maj 1966 från Karlstads Varv till Rederi AB

Dalavik, Styrso. Hennes mått var längd ö.a. 60,83 m, l.pp 55,40 m, bredd 10,20 m, djup 4,30 m och djupgående 4,00 m. Dödvikt 1 040 ton och brutto 499 ton. Hon utrustades med en 8-cylindrig 4-takts enkelverkande Deutz diesel på 1 320 hk som gav en fart av 11,5 knop. Hon fördjupades och förlängdes i Falkenberg 1971 varvid längden ö.a. blev 78,09 m. och djupgåendet 4,64 m. Ny dödvikt blev 2 131 ton och nytt brutto 999 ton. Hon såldes i juni 1987 till Rederi Delta K/S Aalborg, Danmark för 5,7 milj kr och sattes under panamaflagg med namnet **Delta I** hos Atlantic Chartering & Pacific Ltd, Monrovia. I december 1989 flaggades hon om till Liberia men bibehöll samma namn. 1995 såldes hon till Alkionos Shipping Co.,



*Tärnsjö* var ett karlstadsbygge från 1964. Foto Tomas Johannesson.



*Dalavik* vid Lurö på Vänern den 1 juni 1966. Foto Tore Granath.





*Brevik av Öckerö fullastad på väg genom Öresund den 28 juli 1981. Foto Örjan Kronvall.*

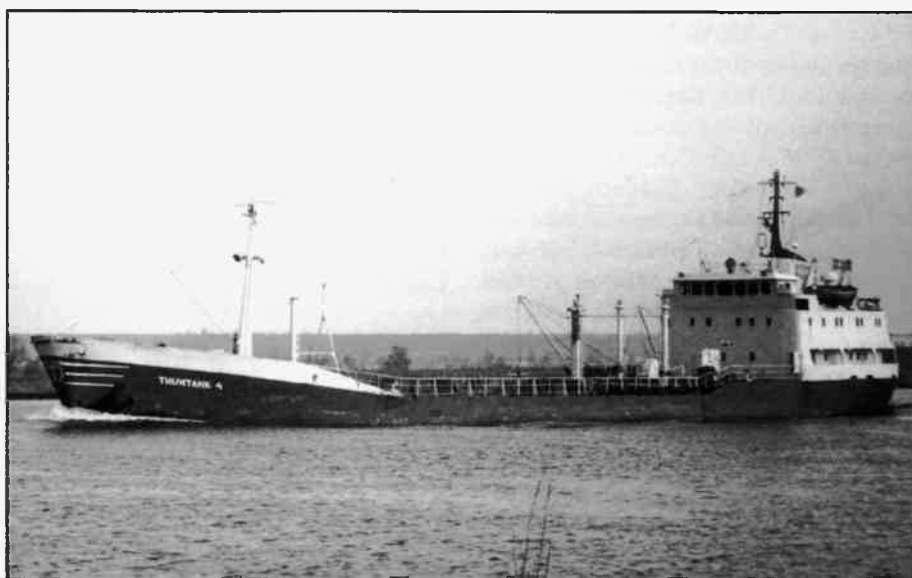
Piraeus och döptes om till **Saint Raphael II**. Klassen i Lloyds upphörde 26/5 1995 på ägarens begäran.

### Brevik

**Brevik**, reg-nr 10836, syster till föregående, levererades 12 juni 1967 från Karlstads Varv till Rederi AB Brevik, Öckerö. Hon sjösattes som *Venern* för Ahlmarks. Längden ö.a. var 60,83 m, l.pp 55,30 m, bredd 10,20 m, djup 4,30 m och djupgående 4,00 m. Dödvikt 1 150 ton och brutto 499 ton. Hon försågs med en 8-cylindrig 4-takts enkelverkande Deutz diesel på 1 060 hk som gav en fart av 11,5 knop. Hon förlängdes och fördjupades 1972 i Karlstad och fick måtten längd ö.a. 74,56 m, l.pp 68,97 m, bredd 10,22 m, djup 5,77 m, djupgående 4,87 m. Hennes nya dödvikt blev 2 104 ton och bruttot 1 199 ton. Hon såldes 1995 för 6,75 milj kr till Torben Østergaard Nielsen, Middelfart Danmark och döptes om till **Haahr Bridge**.

### Thuntank 4

**Thuntank 4**, reg-nr 11041, levererades 31 januari 1969 från Falkenbergs Varv till Thunrederierna. Hennes mått var längd ö.a. 82,05 m, l.pp 76,10 m, bredd 11,50 m, djup 5,40 m och djupgående 4,9 m. Dödvikt var 2 500 ton och bruttot 1 195 ton. Hon blev utrustad med en 16-cylindrig 2-takts enkelverkande V-diesel från Falk-Brons på 1 600 hk som gav en fart av 12 knop. Hon byggdes om i Falkenberg 1971 varvid djupgåendet ökade till 5,42 m och tonnage till 2 880 ton dw. resp 1 599 ton brutto. Hon såldes 1980 till Dahllöfs Bränsle AB, ETAB, Lidköping och döptes om till **Naven**. 1981 stod Anders Lancing som huvudredare och efter 1987 Jan Källson. Hon såldes åter 1988, denna gång till Hjuvik Rederi AB, Sinbad Shipping AB, V



*Thuntank 4 i brittiska vatten. Foto A Duncan.*



*Flipper utanför den holländska kusten en solig sommardag.*

Frölunda, Göteborg m fl för 5,9 milj. kr och bytte namn till **Falco af Göteborg**. I april 1993 såldes hon till Ariadne Shipping SA, Panama för 7 milj kr och namnet förkortades till **Falco** under panamaflagg.

### Flipper

**Flipper**, reg-nr 11069, var en parcel tanker och levererades 18 juni 1969 från Falkenbergs Varv till Kihlbergs Fartygsagentur AB, Göteborg. Måtten var längd ö.a. 81,50 m, l.pp 76,09 m, bredd 11,50 m, djup 6,89 m, djupgående 5,42 m. Dödvikt var 2 820 ton och bruttot 1 599 ton. Hon utrustades med en 16-cylindrig 2-takts enkelverkande Falk-Brons V-diesel på 1 600 hk som gav en fart av 12 knop. Hon såldes 1979 till ett partrederi på Vrångö med Claes Göran Karlsson som huvudredare och döptes om till **Sinvik**. 1982 såldes hon till Messolongi Shipping, Pireus för knappt 0,9 milj USD

och döptes om till **Theodosia III** under grekisk flagg. 1983 ändrades namnet till **Etolos**. I september 1983 döptes hon om till **Niger River**, fortfarande med samma ägare och flagg. 1984 återfick hon namnet **Etolos**. I mars 1993 stod Parenzio Shipping Co Ltd, Antigua som ägare av fartyget som omnamnades till **Flipper** under Antiguaflagg.

### Petrotank

**Petrotank**, reg-nr 11074, 'solvent tanker', levererades 16 juni 1969 från Bröderna Ekroth, Norrköping och Karlskronavarvet till Partrederiet Petrotank, Skärhamn. Måtten var längd ö.a. 82,0 m, l.pp 75,0 m, bredd 13,0 m, djup 6,0 m och djupgående 5,35 m. Dödvikten var 2 700 ton och bruttot 1 599 ton. Hon utrustades med en Deutz 8-cylindrig 4-takts enkelverkande diesel på 1 600 hk som gav en fart av 11,8 knop. Hon såldes 1973 till The Mahe Shipping Co Ltd, Victoria, Seychellerna för 6,8 milj kr. 1981 såldes hon vidare till Transport Investments Shipping Co Ltd, Georgetown och med namnet **Spirit of Mahe** seglade hon under Cayman Islands flagg. 1983 blev det ägarbyte till Aekos Shipping Co SA, Panama och namnbyte till **Abdul K** under panamaflagg. I oktober 1990 ändrades namnet till **Vemaoil** med Ginmar Nav. Co Ltd, Diana Shipping Agencies SA, Panama som ägare.

### Credo

**Credo**, reg-nr 11084, shelterdäckad tanker, levererades 16 september 1969 från Sölvesborgs Varv till Donsötank, Donsö. Hennes mått var längd ö.a. 75,15 m, l.pp 69,30 m, bredd 12,00 m, djup 4,90 m och djupgående 3,48 m. Dödvikten var 1 405 ton och bruttot 499 ton. Hon försågs med en 12-cylindrig 4-takts B&W Alpha diesel på 1 470 hk som gav en fart av 12 knop. Tankern såldes 1974 till partrederiet Helge



*Credo var lätt att känna igen med sina två skorstenar.*



*Petrotank seglade under svensk flagg under åren 1969 till 1973.*

Källsson i Lidköping för 6,05 milj kr och döptes om till **Thuntank 10**. Som sluten shelterdäckare fick hon en lastförmåga av 1 875 ton och bruttot 886 ton. Hon byggdes om 1977 i Karlstad till kemikalietanker varvid hon förlängdes och däckets höjdes. Nya mått blev längd ö.a. 87,18 m, l.pp 82,10 m, bredd 12,01 m, djup 6,30 m och djupgående 5,10 m. Ny dödvikt 2 991 ton och brutto 1 564 ton. Hon såldes 1990 till Sky Trader I ANS, Karmsund, Norge för 11,45 milj. kr och döptes då om till **Sky Trader**. Under 1998 överfördes hon till Bahamasflagg.

### Neptun

**Neptun**, reg-nr 11093, shelterdäckad tanker som levererades 6 september 1969 från Rolandwerft GmbH, Bremen till Rederi AB Brevik, Öckerö. Måtten var längd ö.a. 74,25 m, l.pp 71,24 m, bredd 12,27 m, djup 5,21 m och djupgående 3,52 m. Dödvikt 1 460 ton och brutto 499 ton. Utrustad med en 6-cylindrig 4-takts enkelverkande MaK-

diesel utvecklande 1 400 hk gjorde hon en fart av 13 knop. Hon förlängdes 1975 och ändrades till produkttanker. Hennes nya mått blev längd ö.a. 86,98 m, l.pp 84,03 m, bredd 12,20 m, djup 5,21 m och djupgående 4,27 m. Ny dödvikt blev 2 417 ton och brutto 1 199 ton. Våren 1993 övertogs hon för 10 milj kr av Tanker Line, Donsö och bytte därvid namn till **Älvtank**. Hon slutade klassa i Lloyds 31/5 1995 på ägarbasnägäran.

### Marga

**Marga**, reg-nr 11096, margarin- och oljetanker, levererad 25 september 1969 från Falkenbergs Varv till Stockholms Rederi AB Svea. Längd ö.a. 72,00 m, l.pp 66,60 m, bredd 11,80 m, djup 3,60 m, djupgående 3,56 m. Dödvikten var 1 340 ton och bruttot 499 ton. Hon blev utrustad med en 12-cylindrig Deutz 4-takts enkelverkande diesel på 1 400 hk som gav en fart av 12 knop. Däckets höjdes 1971 – djup 5,49 m, djupgående 4,71 m – vilket gav en ökning av dödvikten till 1 996 ton och bruttot till 999 ton. Hon såldes 1977 för 5 milj kr till ett partrederi i Karlstad med Lars-Erik Johnsson som huvudredare, och döptes om till **Margareta**. Hon förlängdes och förhöjdes samma år i Falkenberg och fick de nya måtten längd ö.a. 85,88 m, l.pp 81,01 m, bredd 11,51 m, djup 6,20 m och djupgående 4,70 m. Ny dödvikt blev 2 600 ton och brutto 1 199 ton. Hon såldes 1985 på auktion till Haggerstone Maritime Ltd, Hornchurch men registrerades på Syndicate Tankships Ltd, Gibraltar och döptes om till **Syneta**. Hon förläste 26 december 1986 efter en grundstötning på östra Island varvid 12 människor omkom.

Beträffande **Eckfjord**, reg-nr 11132, hänvisas till historiken om Sirius i storleksintervallet 3–4 000 ton dw.

## Tärnvik

**Tärnvik**, reg-nr 11148, levererades 2 juli 1970 från Karlstads Varv till Tärntank Rederi AB, Donsö som varvets sista nybygge. Måtten var längd ö.a. 74,51 m, l.pp 69,48 m, bredd 10,22 m, djup 5,75 m och djupgående 4,87 m. Tonnaget var 2 100 ton dw. och bruttot 999 ton. Hon hade en 8-cylindrig 4-takts enkelverkande Deutz diesel på 1 060 hk som medgav en fart av 11 knop. Hon såldes 1978 till Lindtank Rederi AB, Donsö för 1,5 milj SEK och bytte namn till Lindvåg. 1990 såldes hon till John Whitaker (Tankers) Ltd, Hull för 1,12 milj USD och döptes om till **Whitide** under brittisk flagg.



*Tärnvik på väg ut ur Helsingborgs hamn under överinseende av C. G. Lindqvist.*



*Thuntank 12 gick 1964 till 1972 under norsk flagg. Här syns hon i Göta Älv den 17 juni 1967. Foto Krister Bång.*

## Thuntank 12

**Thuntank 12**, reg-nr 11284, levererades 14 maj 1964 från Vaagens Verft, Kyrksäteröra till Thunbolaget A/S, Oslo. Måtten var längd ö.a. 66,21 m, l.pp 59,56 m, bredd 9,45 m, djup 4,04 m och djupgående 3,83 m. Dödvikt var 1 100 ton och bruttot 499 ton. Hon utrustades med en 6-cylindrig Deutz diesel på 980 hk som gav en fart av 11,5 knop. Hon överfördes 1972 till svensk flagg och byggdes om (förlängdes och förhöjdes) i Falkenberg samma år. De nya måtten blev längd ö.a. 76,00 m, l.pp 69,98 m, bredd 9,45 m, djup 5,77 m, djupgående 5,07 m. Ny dödvikt blev 2 028 ton och

brutto 999 ton. Hon såldes 1980 för 5,75 milj kr till ett partrederi i Karlstad med Lars-Erik Johnsson som huvudredare och döptes om till **Margita**. 1981 såldes hon igen till ett partrederi i Ulricehamn, Hallén, Thormann & Bohlin, för 6,12 milj kr med hemort oförändrat Karlstad. 1983 såld till Granada Shipping Co Ltd, Cayman Islands för 6,7 milj kr. Hon blev omnamnad **Granada Star** under brittisk flagg. I oktober 1985 överfördes hon på Luzon Stevedoring Corp., Manila. Hon bibehöll namnet men fick Panama-flagg. Hon skrotades i Cartagena, Colombia med början januari 1988.

## Thungas 1

**Thungas 1**, reg-nr 11468, klor/kloretylentanker, levererades 16 november 1967 från Falkenbergs Varv till Norsk Hydro-Elektrisk Kvaelstofaktieselskab, Oslo, som **Porsgrunn**. Måtten var längd ö.a. 72,95 m, l.pp 66,02 m, bredd 12,10 m, djup 6,02 m, djupgående 5,43 m. Hon lastade 1 810 ton och mätte 1 200 bruttoton. Hon blev utrustad med en 8-cylindrig 4-takts enkelverkande Deutz diesel på 1 650 hk som gav en fart av 12,5 knop. Hon inköptes 1974 av Thunbolagen och döptes om till **Thungas I** samt byggdes om till kemikalietanker 1975 vid Falkenbergs Varv. Hon



Bituma är lätt att känna igen med sin höga överbyggnad.

döptes i samband med detta om till **Thuntank 7**. Dödvikten blev 2 006 ton och brutto 1 216 ton. I maj 1991 döptes hon om till **United Tanja** i och att hon övertogs av United Tankers. Hon såldes i slutet av 1994 för 270 000 USD till Chemsy Navigation, Piraeus och fick då namnet **Chemsy**.

### Stardex

**Stardex**, reg-nr 11527, byggdes 1968 som **Lone Wonsild** för Brødsgaard I/S, Wonsild & Søn, Köpenhamn vid Frederikshavn Vaerft & Tørdok A/S, Frederikshavn. Måtten var längd ö.a. 60,58 m, l.pp 55,27 m, bredd 10,19 m, 5,59 m och djupgående 4,16 m. Dödvikt var 1 221 ton och brutto 499 ton. Hon utrustades med en 6-cylindrig 4-takts enkelverkande MaK-diesel på

1 100 hk som gav en fart av 11 knop. Hon köptes 1975 av ett partrederi i Kalmar med Göran Häggerud som huvudredare och döptes om till **Stardex** under svensk flagg. Hon förlängdes och fördjupades i Karlstad 1975. Nya mått blev längd ö.a. 74,30 m, l.pp 68,97 m, bredd 10,22 m, djup 5,74 m och djupgående 4,83 m. Ny dödvikt blev 2 144 ton och bruttot 999 ton. Hon övertogs 1979 av Rederi AB Furenäs, Donsö m. fl. och döptes om till **Furenäs**. 1990 såldes hon till Torben Østergaard m fl, Holbæk för 6 milj SEK och döptes, under panamaflagg, om till **Furena**. I april 1991 övertogs hon av John H Whitaker (Tankers) Ltd, Hull. Under brittisk flagg seglar hon vidare med namnet **Whitstar**.

Reg	namn	ex	nytt namn	anm
9011	Gustaf Reuter		Ingerd Reuter, Komsomoletz	Skrotad 1976
10339	Tudor		Westnor, Tine, Rio Java	I fart
10384	Thule		Svanfjord, Sundex, Sundexe, Anita	I fart
10452	Thuntank 11		Splendid, Sara Ghawar, Siros	I fart
10540	Sten Ragne		Alvi, Russobalt-I, Alvina	I fart
10554	Tärnsjö		Cortina, Sibell, Arholma, Candy, Candy I, Haahr Trumf	I fart
10694	Dalavik		Delta I, Saint Raphael II	I fart
10836	Brevik	Venern	Haahr Bridge	I fart
11041	Thuntank 4		Naven, Falco af Göteborg, Falco	I fart
11069	Flipper		Sinvik, Theodosia III, Etolos, Niger River, Etolos, Flipper	I fart
11074	Petrotank		Spirit of Mahe, Abdul K, Vemaoil	I fart
11084	Credo		Thuntank 10, Sky Trader	I fart
11093	Neptun		Älvtank	I fart
11096	Marga		Margareta, Syneta	Förlist 1986
11148	Tämvik		Lindvåg, Whitide	I fart
11284	Thuntank 12		Margita, Granada Star	Skrotad 1988
11468	Thungas 1	Porsgrunn	Thuntank 7, United Tanja, Chemsy	I fart
11527	Stardex	Lone Wonsild	Furenäs, Furena, Whitstar	I fart
12924	Bituma			I fart
13856	Shuttle Göteborg			I fart
13900	Shuttle Karlstad			I fart
14038	Redonia	Sletfjord		I fart

Beträffande **Lurö / United Tina / Nordic Tiger / United Tiger**, reg-nr 12832, se tidigare artikel om svenska tankfartyg i storleksklassen 4 000–5 000 tdw (Läns-pumpen 1996:4). Hon såldes i december 1997 till Brevik Tankers och fick namnet **Brevik**.

### Bituma

**Bituma**, reg-nr 12924, asfalttanker som levererades 1981 från Werft Nobiskrug, Rendsburg till partrederiet Bituma, Kungsbacka. Hennes mått var längd ö.a. 86,98 m, l.pp 80,60 m, bredd 12,41 m, djup 6,02 m och djupgående 5,04 m. Dödvikten var 2 750 ton och bruttot 1 599 ton. Hon blev utrustad med en 6-cylindrig 4-takts enkelverkande Krupp-MaK diesel utvecklande 2 450 hk som gav en fart av 12,5 knop. Hon går fortfarande under detta namn.

### Redonia

**Redonia**, reg-nr 14038, är en asfalttanker byggd 1981 som **Sletfjord** vid Aukra Bruk A/S för K/S A/S Trim, Fredrikstad, Norge. Hennes mått är längd ö.a. 76,92 m, l.pp 71,61 m, bredd 12,70 m, djup 6,81 m, djupgående 5,76 m. Dödvikten är 2 950 ton och bruttot 1 577 ton. Hon är utrustad med en 6-cylindrig 4-takts enkelverkande MWM-diesel utvecklande 3 000 hk vilken ger en fart av 12,5 knop. I oktober 1986 såldes hon av Skips A/S Karlander, Fredrikstad till Thomé & Co Pte, Singapore (Comexpress Shipping SA, Panama) och sattes under panamaflagg med bibehållet namn. Hon inköptes 1990 av Torkel Hermansson m fl, Skärhamn för 5 milj USD och fick namnet **Redonia** under svensk flagg.

### Shuttle Göteborg och Shuttle Karlstad

Under 1989 levererades från Scheepswerf Ravestein BV, Deest, Holland två märkliga farkoster till Vänerlinjen AB, Göteborg. Det är två skyttelfartyg specialbyggda för trafik från Göteborg och till Vänern med styckegods alternativt oljelast. Lastförmågan för olja är 2 450 kbm. Fartygen är på 2 040 ton dw och har ett bruttotonnage på 3 545 ton. Längden ö.a. är 87,5 m, bredden 13,06 m och djupgåendet 3,60 m. De är utrustade med 6-cylindriga Volvo Penta dieslar på tillsammans 2 000 kW. Det första fartyget fick namnet **Shuttle Göteborg**, reg-nr 13856 och det andra **Shuttle Karlstad**, reg-nr 13900. Efter 10 år går båda enheterna kvar på traden.

Inga fartyg i denna storleksklass finns i beställning för registrering i svenska handelsflottan och de svenska varv som byggde ovan beskrivna tankfartyg är sedan länge nedlagda. ■





Ahlmarks s/s *Unden* passerar Garn norr om Lödöse på sin resa uppför Göta Älv mot Vänern. Foto Lars Alfredsson.

# Trafiken på Göta Älv i slutet på 1950-talet och tjugo år senare

Av Ingvar Holmqvist

Nyligen bortgångne Ingvar Holmqvist skrev denna artikeln för Länspumpen och den publicerades i nummer 1:1980. Upplagan var då endast 350 exemplar. Idag är upplagan 2 000 ex och således får nu många fler ta del av Ingvars skrivande om trafiken på Göta Älv.

För att hedra Ingvar, som var en duktig båtolog och utförde ett idogt arbete för Västra Kretsen, inte minst för lokalen som stod honom varmt om hjärtat, vill vi publicera denna artikel igen. Artikeln är i originalutförandet och således är idag i artikeln lika med år 1979.

Redaktionen

I slutet av 1950-talet bodde jag i Älvängen ca 300 meter från Göta Älv, och detta torde i hög grad ha bidragit till att mitt sjöfartsintresse väcktes redan då under skoltiden. I rummet som vette mot älven låg alltid en kikare stand by och en anteckningsbok, där jag noterade passerande fartyg. Även om totala godsmängden på älven inte skiljer sig så mycket idag mot för tjugo år sedan, var trafiken betydligt tätare då. Fartygens medelstorlek har nämligen kraftigt stigit med åren. Ett

40- till 50-tal passerande fartyg per dygn var ganska vanligt.

Vilken art av fartyg rörde det sig då om? Ja, då som nu var kusttankers från Göteborg och dess skärgård ett dominerande inslag. Det fanns även några tankers från Tjörn och andra platser i Bohuslän. Thun-rederiernas tankfartyg var också ofta synliga på älven, men Thun hade på den tiden bara 3-4 tankers. Thun uppvisade för övrigt en brokig samling fartyg, allt från små motorseglare till nybyggda paragrafa-

re och tankbåtar. År 1957 gav man sig även in på passagerartrafiken på Göta Kanal.

Vid sidan av Thun var Ahlmarks det andra stora rederiet med trafik på Vänern. Medan Thun arbetade med kontrakts- och trampfart, upprätthöll Ahlmarks linjefart mellan Vänern och kontinenten/England. Samma är ju förhållandet idag. Tyvärr har Ahlmarks ej längre några egna fartyg kvar under svensk flagg. Man arbetar helt med inchartrat tonnage och har endast minoritetsposter kvar i ett par skärhamnsbåtar. Idag förekommer även ett samarbete mellan de två rederierna i Vänertrafiken.

De största fartyg som passerade älven var i regel Ahlmarks. Dessa var i storleksordningen Aspen och Immen samt ångarna Unden och Mangen. År 1958 levererades dock det dittills största fartyget för Vänertrafik: m/s Noren. Detta fartyg som helt fyllde upp slussarnas längd och bredd var dock ganska sällan sedd gäst på älven då man p g a djupgåendet endast kunde

utnyttja ca 2/3 delar av fartygets lastförmåga.

Av dagens inchartrade Ahlmarks-tonnage seglar huvuddelen under västtysk flagg. Det kan tyckas egendomligt att tyskarna kan driva fartygen billigare med tanke på den dyra tyska marken, men här torde förklaringen ligga i mindre bemanning.

Som exempel kan nämnas att fartygen **Norrland**, **Dalsland**, **Götaland**, **Värmland** och **Sunnanhav** (mycket kubikdryga fartyg på ca 2 300 tdw, byggda i Japan 1977 och chartrade av Ahlmarks) under tysk flagg har skeppare och en styrman, medan man i samma fartyg under svensk flagg skulle behöva skeppare plus tre styrmän.

En typ båt som idag helt har försvunnit som lastdragare, men som på femtiotalet var en vanlig syn på älven, var motorseglarna. Dessa var vanligen hemmahörande på Kållandsö eller i Lidköping, men också andra ortnamn runt Väneren eller på Bohuskusten kunde läsas på namnbrådan i aktern. Frakterna på nordgående utgjordes till stor del av gödning från Norge, men även kol och koks och salt m m fyllde lastrummen. På sydgående hade man ofta papper till Göteborg eller Danmark och ibland var man på långresa ända till Tyskland. I Göteborg skedde omlastning till



*Vielle Montagne II strax norr om Marieholmsbron den 6 augusti 1959. Föröver går s/m Vanda av Gerlesborg. Foto Tore Granath.*

oceangående fartyg. De minsta lastfartygen på älven var båtarna byggda för Dalslands kanal. Dessa syntes dock alltmer sällan så långt söderut som i Älvängen. Deras sista arbetsuppgifter i slutet av femtio- och början av sextiotalet blev att dra kvarts från Dalsland mestadels till smältverket i Vargön, men även till Vänersborg för omlastning till större tonnage.

Det var vanligt förr att bruken runt Väneren och Vättern ägde eget tonnage,

något som helt försvunnit idag. Mestadels rörde det sig om småtonnage som i allmänhet endast gick till Göteborg för omlastning av brukens produkter till större fartyg. Dock hade Uddeholmsbolaget ett par större fartyg, **Storfors** och **Munkfors**, som gick direkt på kontinenten och England. Storfors kom sedan att tillhöra de båda vänerrederierna. Först Ahlmarks som **Gapern** och senare köpte Thun henne och det blev omdöp till **Sunnanhav**.

Bruken hade dock ingen större fantasi när det gällde att ge namn åt sina små flytetyg, utan det blev oftast brukets namn plus en romersk siffra. Här kan nämnas Skoghall och Munksjö. För Wargön och Billerud var namnserien densamma, men här rörde det sig om pråmar. Wargöns bruk hade bogserbåten **Rånnum** som drog pråmarna med papper till Göteborg, och på returresan hade man ofta kol. Billerud hade i samma syfte bogserbåten **Thor**. **Olof Trätälja**, som också tillhörde Billerud, var dock en skuta med egen motor, likaså hade Wargön även motorseglaren **Peter**.

Även bruken längs Dalslands kanal hade tidigare haft kanalbåtar. I slutet av 1950-talet hade dessa nästan helt försvunnit, dock kan nämnas **John** och **Fengersfors**, vilka tillhörde, just det, Fengersfors Bruk.



*Motorfartyget Noren passerar Garn. Foto Lars Alfredsson.*



*Aspen vid Göta den 30 april 1961. Foto Tore Granath.*



*Rössvik med full last vid Tingstad. Foto Krister Bång.*



*Nordgående Brandsfjord vid Bohus. Foto Bo Malmbrink.*

Frågan är dock om inte de mest välkända 'bruksbåtarna' på älven var de tre **Vieille Montagne II, III och IV**. Dessa tillhörde det belgiska bolag som äger zinkgruvan i Åmmeberg och drog zinkmalm därifrån och till Göteborg för omlastning till i allmänhet Rederi AB Göthas båtar för vidarebefordran till Antwerpen. Returresan företogs alltid i ballast. Dessa båtar gick varje år i denna skytteltrafik från Göta Kanals öppnande till isen tvingade kanalen att stänga. Båtarna såldes sedan till privata skeppare som fortsatte zinktrafiken, men nu endast till Otterbäcken där omlastning skedde.

Ytterligare ett par skutor deltog i denna trafik och man höll ut i det längsta, för att få ett positivt besked om utbyggnad av Göta Kanal. Som vi vet blev det tyvärr intet av detta och resultatet blev att båtarna såldes och trafiken med zinkmalm fördes över till landsvägen mellan Åmmeberg och Otterbäcken.

Till sist några ord om ytterligare en grupp fartyg som helt försvunnit och det gäller ångarna. Redan i slutet av femtioalet hade antalet ångare decimerats starkt och efter leveransen av Noren sålde Ahlmarks sina sista tre koleldade ångare **Saxen, Gapern och Visten**. Även de båda moderna oljeeldade ångarna **Unden och Mangel** bjöds ut till försäljning. Dessa fick dock en respittid under svensk flagg, **Mangel** hamnade som **Nordanö** i Härnösand, medan man fortfarande några år kunde se **Unden** i älven, först som **Tanus** tillhörande OT i Skärhamn, och därefter blev Thun ägare och då hette hon **Eos**. En av de sista, för att inte säga den allra sista, koleldade ångaren på älven var **Vibeke Christensen** av Trelleborg. Hon sysselsattes huvudsakligen med kalkstenslaster från Furillen på Gotland till Trollhättan. På utresan från Väneren hade hon ofta malm från Otterbäcken till Tyskland/ Holland. Hon var i trafik på älven t o m 1962. Vid den hårda isvintern 1962 - 1963 blev hon fast i isen



*Zeus av Vänersborg, får representera alla skutor som gått på älven. Foto Curt S Ohlsson 1945.*



*Den gamla koleldade ångaren Vibeke Christensen i Väneren den 28 juli 1962. Foto Tore Granath.*

vid Vejle i Danmark i över två månader. Pengarna tröt för skåningarna och rederiet trädde i likvidation, varvid Vibeke Christensen försåldes. ■

**Här en lista över passerande fartyg i Göta Älv en dag år 1957.**

<i>Nordgående:</i>	<i>Sydgående:</i>
<b>Patria</b> av Skärhamn	<b>Hawila</b> av Hönö
<b>Rössvik</b> av Hälsö	<b>Ångö</b> av Skärhamn
<b>Lilly</b> av Kållandsö	<b>Ann-Britt</b> av Bleket
<b>Thell</b> av Uddevalla	<b>Ekerö</b> av Öckerö
<b>Tankbjörn</b> av Styrso	<b>Benida</b> av Göteborg
<b>Tankbritt</b> av Skärhamn	<b>Valborg</b> av Vänersborg
<b>Brandsjord</b> av Göteborg	<b>Tempo</b> av Bleket
<b>Delia</b> av Lidköping	<b>Aspen</b> av Karlstad
<b>Runo</b> av Donsö	<b>Tankfors</b> av Öckerö
<b>Greta</b> av Kållandsö	<b>Barken</b> av Karlstad
<b>Munksjö II</b> av Jönköping	<b>Olof Trätälja</b> av Säffle
<b>Zeus</b> av Vänersborg	<b>Thuntank III</b> av Lidköping
<b>Dagny</b> av Säffle	
<b>Gullmartank</b> av Lysekil	
<b>Aranäs</b> av Arnäs	

**En höstdag 1979 passerade följande fartyg.**

<i>Nordgående:</i>	<i>Sydgående:</i>
<b>Älvtank</b> av Donsö	<b>Margareta</b> av Karlstad
<b>Eifel</b> av Göteborg	<b>Skandia</b> av Göteborg
<b>Sylvan</b> av Skärhamn	<b>Tankvik</b> av Öckerö
<b>Brevik</b> av Öckerö	<b>Neptun</b> av Öckerö
<b>Thuntank 7</b> av Lidköping	<b>Kristina</b> av Skärhamn
<b>Thuntank 2</b> av Lidköping	<b>Ewaria</b> av Kungälv
<b>Silvia</b> av Askerön	
<b>Solvik</b> av Donsö	
<b>Petra</b> av Gråbo	
<b>Thuntank 12</b> av Lidköping	
<b>Pia-Marie</b> av Lidköping	

Utlandsregistrerade fartyg har här utelämnats. Deras antal har succesivt ökat med tiden och torde 1979 utgöra uppskattningsvis runt 40 %.

När jag i Båtologen 5:1986 på sista sidan fick se bogserbåten **Marie Lamey** erinrade jag mig en dag på hösten 1954. Redaren och fartygsinspektören i ett engelskt rederi hade köpt ångbogserbåten **Diana** av Grängesberg-bolaget. Hon hade legat upplagt i Oxelösund en tid efter att i många år varit stationerad i Narvik.

Redaren ville ha en provtur i vår hamnbassäng och det fick han med mig som skeppare. Någon större erfarenhet av detta fartyg hade jag ej, det var första gången jag stod på bryggan. Vid rundsvängning i hamnen behövde hon hela hamnområdet för att komma runt. Vid back och fram på propellern var hon mycket trög, varvid redaren direkt till mig talade om att det inte skulle vara något problem för hans skeppare i Newcastle. Ingen 'hard feeling' från min sida varefter vi hade en trivsam afton kvällen efter i vårt hem, där Gordon-flaskan spred stämning om sjön med 'talk about things'.

**Diana** byggdes i Lübeck och levererades den 27 mars 1923 till Bugsier, Reed & Bergungs AG i Hamburg med namnet **Diana**. Den 5 januari 1927 inköptes hon till Sverige av Grängesberg-bolaget för £ 8 750



Ångbogseraren **Diana** i Oxelösunds hamn i början av 1950-talet. Foto Åke Olofsson.

## Grängesbogserare – både nära och fjärran

Av Bengt Ahlin

och stationerades i Narvik. Under striderna i Narviks hamn 1940 sänktes **Diana**. Där efter låg hon på botten i tre månader innan hon bärgades och iståndsattes av tyskarna. Efter kriget återlämnades **Diana** till Grängesberg-bolaget, som 1950 förflyttade henne till Oxelösund. Här blev hon reservbåt och låg mestadels upplagd.

Inte fullt så dramatisk som händelsen 1940 i Narvik, blev resan då vi tog ner henne till Oskarshamn's varv för bottenbesiktning. Vi plockade ihop en besättning här i Oxelösund. Axel Janson, vår maskinist, mönstrade chief. Steward blev Larsson på läsestugan för sjömän, han var f d steward i Grängesberg-bolaget. Engelsmännen skulle ha personlig service enligt engelsk standard. Vi övriga enligt svensk bogserbåtsmodell: mathållning ur egen matkorg.

I närheten av Häradsöskär kom chiefen upp på bryggan och skrek:

— Sätt henne på land, vattnet står över durken i stockhälet.



Efter att **Diana** sålts till Liverpool bar hon först namnet **Momentum** och sedan **Marie Lamey**. Det var här jag återsåg henne 1961. Foto John Clarksson.





Bogserbåtar byggda på varvet P K Harris & Sons Ltd i arbete med indockning av göteborgstankern **Juno**. Foto Bengt Ahlin.



**William Lamey** var byggd på varvet som vi besökte. Hon var lättmanövrerad konstaterade vi. Foto Bengt Ahlin.

Hårt styrbord beordrades varefter jag dök in i karthyttan för att söka lämplig strandsättningsplats. Jag tittade därefter ner i maskinrummet och konstaterade att full aktivitet rådde. Land närmade sig snabbt och min tid med att bestämma en bra strandsättningsplats krympte minut för minut. Då plötsligt chiefen uppenbarade sig och meddelade att det var matarvattnet som tagit fel väg. — Ja sånt händer på sjön, sa chiefen, bördig från Roslagen, varvid vi återupptog vår resa sydvart. Vad de engelska herrarna tänkte vet jag ej, då de förmodligen inte förstod vad vi sade.

Efter dockning med besiktning av **Dianas** undervattensskrov övertogs **Diana**, som fick behålla namnet, av sin nye ägare Ridley Steam Tug Co Ltd i Newcastle. Köpeskillingen var 123 420 kronor och affären gjordes upp den 20 april 1954. På resan till England lär hon ha råkat ut för dåligt väder utanför Tyneroveret, blev bärgad och bogserad iland enligt uppgift.

På hösten samma år såldes hon till J H Lamey Ltd i Liverpool, och döptes till **Momentum**, vilket påföljande år ändrades till **Marie Lamey**. Under detta namn åter såg jag henne 1961, då jag var i Liverpool i samband med en eventuell beställning av bogserbåtar för Lamcos räkning.

### Bogserbåtar för Lamco i Liberia

Civilingenjör Erik Bruce i Grängesbergsbolaget och jag flög till London den 6 juni 1961 för att bl a besöka varvet P K Harris & Sons Ltd, Appledore i North Devon. Uppdraget gällde bogserbåtar för Lamcos räkning med placering i hamnen Lower Buchanan i Liberia.

Tillsammans med representanter för Seawork i London, gjordes den 8 juni provturer med bogserbåtarna **Hazelgarth** och **William Lamey** i Liverpool. Båda bogserarna var byggda på varvet i Appledore och hade sk hydroconic-skrov. Denna typ av skrov besitter utmärkta manövringssegenskaper och kommer väl till pass för bogserbåtar. Jag fick själv tillfälle att handha och manövrera båtarna. Vidare

studerade vi indockningen av två fartyg varav den ena var göteborgstankern **Juno**.

Den 9 juni besöktes varvet i Appledore, efter vi haft diskussioner med chefskonstruktören dr E.C.B. Collbert, som konstruerat hydroconskrovet. Först gjordes en rundvandring på varvet som hade två stapelbäddar och en byggnads-/torrsättningsdocka. Vid vårt besök var fyra bogserbåtar under byggnad på bäddarna



**Svarta Björn** stationerades i Narvik, där hon ännu är i tjänst. Foto Thore Levin.



*Pollux och Castor i hemmahamnen i Lower Buchanan i Liberia. Foto Erik Bälldal.*



*På denna bild från 20 augusti 1987 är bogserarna helt orangemålade. Foto Håkan Eriksson.*



*Svarta Björn och Rombak vid kajplatsen i Narviks hamn den 9 juli 1999. Foto Bertil Söderberg.*

och två under utrustning. Dessutom en trälare och en 'hopper dredger', samtliga med hydroconic design.

I London hos Seaworks genomgicks punkterna i den av TGOJ uppgjorda listan bl a ritningsspecifikationer och G.A., för de två bogserbåtarna för Lamco. Vidare berördes möjligheterna av beställning av ytterligare en bogserbåt med placering i Narvik, dock med nödvändiga ändringar för rådande förhållanden därstädes.

Vi lämnade London den 11 juni och reste till Rotterdam, för studie av bogserbåtarna Schouwenbank och Steenbank, ägda av Smith Slepe & Berging Dienst Maasluis. Dessa bogserbåtar var utrustade med dieselelektriskt maskineri samt hade två roder. Båtarna utgjorde genom det dieselelektriska maskineriet en kontrast till de i England besökta bogserbåtarna. I första hand då på grund av den omfattande utrustningen som är nödvändig vid ovanstående maskintyp. Maskinrummet var mycket trångt och bullersamt i förhållande till de engelska bogserbåtarna.

Det blev varvet P K Harris & Co Ltd som tog hem ordern på båtarna. Under byggnationen kom varvet i ekonomiska svårigheter och dåvarande inspektören Erik Gidlöf i Grängesbergbolaget, fick genomdriva byggnationen så att båtarna kunde levereras. År 1962 levererades Svarta Björn till Grängesbergbolaget med Narvik som hemmahamn. Sedan kom Castor i januari och Pollux i april 1963, som mottogs av Liberian American Swedish Minerals Co. & Bethlehem Steel Corp., Monrovia i Liberia.

Svarta Björn är fortfarande i Tjänst i Narviks hamn. De båda Lamco-båtarna har haft ett mer äventyrligt leverne i Liberia. År 1971 övertogs dom av Lamco Joint Venture & Liberian Bethlehem Iron Mines Co., Monrovia. I november 1989 lämnade Lamco över verksamheten till liberianska regeringen. Man ändrade namnet till Limco och ett engelskt team hjälpte/samarbetade med regeringen. Oroligheter och krig i landet medförde att under 1992 bombades hamnen varvid Pollux träffades och började brinna samt blev obrukbar. Castor klarade sig dock och var i kördugligt skick. I november 1992 stängdes all utskeppning från Lower Buchanan och vad som därefter hänt med bogserbåtarna är för mig ovisst.

Nämnas bör en tredje bogserbåt som hette Taurus I och ingick i bogserbåtsflottan. Denna båt var byggd i Amerika och lär ha använts som flyktbåt undan striderna i hamnen.

*Känner någon till båtarnas vidare öden så sänd gärna några rader till Läns pumpens redaktion.* ■





Dopet av det dittills största fartygsbygget i Sverige t/t Mobil Brilliant på 97 000 ton dw, ägde rum den 23 april 1963. Samtliga foton detta uppslag från Eriksbergs fotografer.

dockan var den första kölsträckningen som försiggick under livligt intresse för eriksbergare av alla kategorier. Kölsträckningen i sig själv var en ovanlig och ny byggnadsmetod, inte enbart kölplåtarna blev utlagda, utan till dessa hade också fogats de två närmaste stråken på båda sidor till 10 x 15 meters stora plåtflak med 40 tons vikt. Kölsträckningen blev därigenom nästan en hel bottensträckning.

Det då kölsträckta fartyget blev det första av de fem fartyg som Eriksberg hade i beställning för Mobil Tankships Limited, U.S.A. Rederiets tekniske dir. var Mr Lisenden, och teknisk expert under hela byggnadstiden var Mr R.C. Berger från U.S.A.

Med andra ord kan man säga att Eriksbergs stora byggdocka inledde en 'ny svensk varvsepok'. Framför allt var dockans fördelar framför den vanliga stapelbädden mycket påfallande. Även en långt driven rationalisering präglade den nya anläggningen där bl a sektionsmetoden kunde utnyttjas effektivare än någonsin. Även dockporten byggdes av E.M.V som ett sektionsbygge.

Fartygen byggdes med fören mot dockporten, vilket var mest praktiskt p g a att det mesta arbetet skedde i akterskeppet, där bl a maskineriet skulle installeras. Man fick på så vis plats framför det växande skrovet med att bygga sektioner till fartyget.

Till sist kanske någon undrar hur man löste dopceremonien gentemot den traditionella vid stapelavlöpningar. Japanerna har ju bl a seden att släppa upp en massa duvor när nybygget flyter ur byggdockan. Man löste det så att Gudmodern och gäster

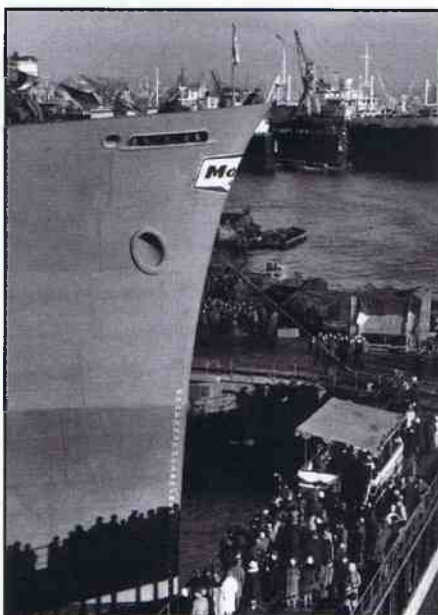
## Minnen från Eriksbergs varv

Av Gustaf Gustafsson

För en gammal skeppsbyggare är det en underbar känsla att efter många verksamma år få ägna sig åt minnenas tid. Då först fattar man hur mycket man har varit med om.

För min egen del har det varit en fan-

tastisk utveckling inom hela varvsindustrin världen över. Särskilt intressant för Eriksbergs del har varit byggandet av den stora byggdockan som påbörjades i augusti 1957. Den gjordes 280 m lång och 45 m bred, och det som blev premiär för



Den 14 september 1961 döptes Mobil Endurance från dockporten.



Kyllastaren Lake Eyre glider av stapelbädden efter att ha döpts på traditionellt sätt den 18 maj 1961. Längst till höger syns akterskeppet på Mobil Endurance.



stod på dockporten och fullgjorde sitt värv, så att nybygget begåvades med ett namn.

Nb	Namn	tdw	leverans
558	<b>Mobil Enterprise</b>	50 700	24/3 1961
559	<b>Mobil Endeavour</b>	50 700	28/9 1961
560	<b>Mobil Endurance</b>	50 700	12/4 1962
561	<b>Mobil Energy</b>	50 700	8/11 1962
562	<b>Mobil Brilliant</b>	97 000	26/10 1963

Det är nu 38 år sedan Eriksberg levererade den första Mobil-båten. Ja, det är helt otroligt vad tiden ändå går fort. När man tänker på att det är 21 år sedan jag själv gick i pension från Eriksberg och 42 år sedan byggdockan började byggas. Idag finns som bekant bara dockan och bockkranen kvar för andra ändamål och som ett minne av en svunnen storhetstid inom den svenska varvsnäringen. ■

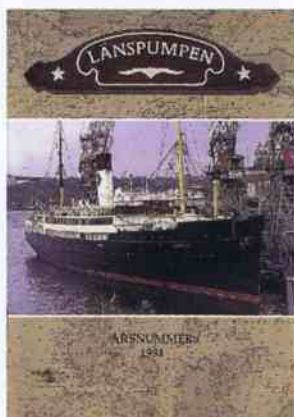


*Full fart under prooturen med Mobil Energy den 8 november 1962. Mobil-båtarna hade en för svenska förhållanden ovanlig färgsättning.*



*Det är vår 1963 och Mobil Brilliant är nästan färdigbyggd i dockan. Hon är stor, tar nästan upp hela dockans längd och bredd. Full aktivitet råder på varvet på staplar och i verkstäder. Dockan kom sedan att breddas och förlängas innan varvsepoken var till ända.*

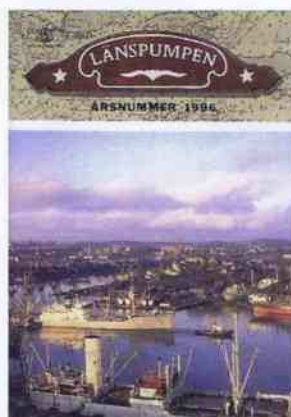




1994: Foton tagna av Curt S Ohlsson under tidsperioden 1939 – 1962. 28 sidor varav 4 i färg.



1995: Ur Calle Nyström stora negativsamling har vi valt ut fartygsfoton tagna på 1940- och 1950-talet.



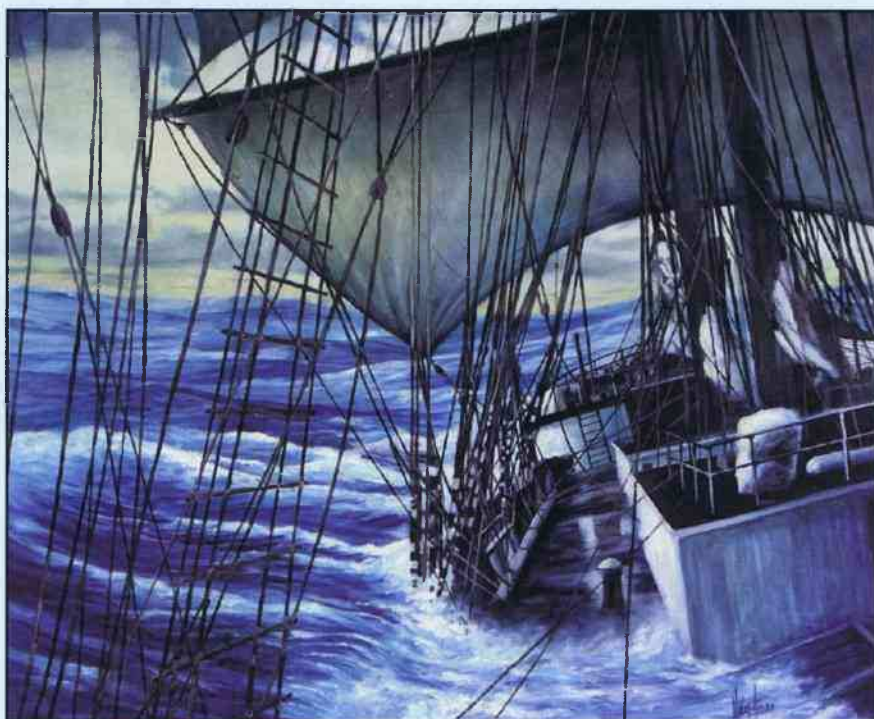
1996: Göteborgs och Stockholms hamnar på 1950- och 1960-talet m m. Helt i färg. Av A Sundström och B Söderberg.



1998: Röda Bolagets 127-åriga historia skriven av Bertil Söderberg. 24 sidor varav 12 i färg.

• Vi erbjuder speciellt alla våra nya läsare **Länspumpens Årsnummer**. Åren 1994 och 1995 kostar 50 kr per nummer, 1996 och 1998 kostar 75 kr per nummer. Paketpris för alla fyra är 180 kr inklusive porto.

Sänd in din beställning på postgiro: 81 57 68 – 7 Tidningen Länspumpen, så sänder vi snarast din order. Märk talongen 'Årsnummer' och glöm ej skriva vilka årsnummer du vill ha.



Heavy load, 55x50 cm



Förlisningen av Glenbervie, 70x50 cm



Sophocles, 70x50 cm



Lötsen lämnar skeppet, 50x70 cm

**Reproduktioner av oljemålningar målade av Niklas Amundson**

Bilderna är numrerade och signerade i en begränsad utgåva upp till 300 exemplar. Kan även beställas ramade med träram, glas och passparto.

Pris 185 kr. Ramade 925 kr + porto.

Tavlorna beställs genom insättning på postgiro 110 16 90 - 4.

Specialserie: från nr 1 till nr 40 i 300 grams grafiskt papper och handkolorerade, d v s konstnären har målat på trycket. På grund av ev slutförsäljning av dessa serier, ta kontakt med konstnären före beställning.

Pris 1 200 kr + porto. (För beställning av originalmålningar var god ring 0303 – 60 817.)

**Niklas Amundson, Rosenstigen 2,  
44 030 Marstrand**

E-post: windjammer@telia.com



Backefisket, 55x50 cm