



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

Utkommer med fyra nummer per år.
Årgång 29. Nummer 110 från starten. ISSN 0281-4242.

Huvudredaktör och ansvarig utgivare:
Krister Bång 031 – 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 återgivning av
signerade artiklar och illustrationer erfordras dock författarens
och redaktionens tillstånd.

Förutom tidningen Länsumpen 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

Först måste vi få tacka för alla manus som vi har fått. Tyvärr kan inte allt beredas plats i detta nummer utan kommer senare. Anstormningen till **Horisonten Runt** har också varit stor, ja så stor, att vi beslutat att utöka avdelningen till det dubbla. Och då, skall Du veta, har ändå inte allt kommit med. Du är naturligtvis välkommen med både frågor och svar.

Vår publicering av boken **Ångaren** har väckt stor uppmärksamhet. Den kommer att finnas som en central del hela året.

Vi kommer också att fortsätta med våra intervjuer typ **"Halvor berättar"**. Det finns så mycket att ta vara på, att det är svårt att veta var man skall börja. På planeringsstadiet ligger **Sjötorpsskutor** och **Brasilienfiske**.

Nu kommer redaktionen att ta semester en månad innan arbetet med nästa nummer skjuter fart. Det beräknas komma den 10 oktober. Stoppdag för manus är den 2 september. Ha en 'sjön' sommar!

Redaktörerna

Omslagsbilden: SAL:s Kungsholms akterskorsten och akterdäck på någon resa under 1960-talet. Arkiv Sjöfartsmuseet, Göteborg

Innehåll

3	De svenska amerikabåtarna	Bertil Söderberg
6	Catania, Gullbergskajen	Lennart Bornmalm
8	Gamla och nya tankfartyg	Anders Rydberg
12	Bilder ur gamla fotoalbum	Anders Olsson
13	Så kan det bli	Lasse Wallin
16	Böcker på frivakten	Lennart Bornmalm
17	Ångaren	Åke N Williams
29	Båtarna från Lundby	Bertil Söderberg
35	Thea	Sture Appelblom
36	Horisonten Runt	Jan Johansson

SVENSK ILLUSTRERAD SKEPPSLISTA 2000

I år är skeppslistan utökad med ca 160 fartyg, svenska hel- eller delägda handelsfartyg under utländsk flagg.

Övrigt innehåll:

- Svenska handelsfartyg över 149 bruttoton
- Svenska fiskefartyg över 90 bruttoton
- Adresser till svenska rederier
- Sveriges Segelfartygsförenings fartyg
- Signalebokstäver
- Ca 650 svartvita fartygsbilder

Enklast köper du den nya skeppslistan genom att sätta in **270 kronor** på postgiro 439 50 28 – 6 Klubb Maritim Västra Kretsen, så sänder vi Dig skeppslistan 2000.

Du kan även köpa den i Nakterhuset portofritt.

Välkommen med Din beställning.

SVENSKA AMERIKA LINIEN

”GÖTEBORG direkt NEW YORK”

Utställning på Sjöfartsmuseet i Göteborg

17 juni 2000 – 7 januari 2001

De kallades för ”de flytande palatsen” och var de mest mytomspunna fartygen i svenska handelsflottan under 1900-talet: Svenska Amerika Liniens passagerarfartyg.

År 1915 startade trafiken mellan Göteborg och New York, i första hand för att transportera tusentals emigranter som under 1:a världskriget gett upp hoppet om en framtid i Europa.

Redan det första fartyget, s/s **Stockholm**, hade en påkostad inredning och när hon 1920 kolliderade med ett isberg drogs naturligtvis paralleller till **Titanic**...

Utvandringen avmattades efterhand på 1920-talet och istället inriktade sig linjen på förmögna svensk-amerikaner som gjorde återbesök i det gamla landet och kryssningar med penningstinna amerikaner. Nu blev inredningen och lyxen ombord det mest säljande och när m/s **Kungsholm** sattes i trafik 1928 omnämndes det som ”det vackraste kryssningsfartyget i världen”. För utsmyckningen ombord stod en mängd kända konstnärer och arkitekter såsom bl a Edward Hald, Märta Måås-Fjetterström, Simon Gate, och Carl Bergsten.

Historien om de flytande palatsen slutar 1975 då den sista m/s **Kungsholm** såldes. Under de sista åren var kryssningstrafiken dominerande. Flyget hade tagit över trafiken på New York, och det var i stort sett endast ett fåtal atlantresor årligen på linjen Göteborg - New York.

In i det sista var service ett ledord; de 400 kryssningsresenärerna hade betjäning av en besättning på 450 personer...

Utställningen på Sjöfartsmuseet i Göteborg skildrar hur det var att leva ombord på båtarna, både som resenär och anställd. För den vanlige utvandranen i 3:e klass var det en lika spännande resa, fylld med förhoppningar, som för filmstjärnan i 1:a klass.

(Greta Garbo skymtar naturligtvis i utställningen. Inte ens på Atlanten fick hon vara ostörd, trots att hon oftast reste under pseudonym.)

För de anställda ombord var livet något mer oglamoröst – långa arbetsdagar och stormrika amerikaner med besynnerliga vanor. Men stark sammanhållning i besättningen gjorde allt möjligt och dessutom kunde man ju få chans att lyssna på jazz i New York, eller vandra på Samoas stränder. Att ha arbetat ombord på Svenska Amerika Liniens fartyg var en bra merit och ett minne för livet!

ÖPPETTIDER

Juni till 31 augusti Vardagar 9 – 17, lör., sön., helger 10 – 17

September till april 2001 Vardagar tisd., torsd., fred., 10 16 onsd. 10 – 20.

Lörd., sönd., helger 11 – 17.



En klassisk bild med tre SAL-båtar Gripsholm, Kungsholm och Drottningholm. Samtliga vykort på detta uppslag från Bertil Söderberg.



Kungsholms besättning uppställd på akterdäcken för tagning av denna originella bild i början på 1960-talet. Arkiv: Sjöfartsmuseet i Göteborg.





Svenska Amerika Linien M/S Gripsholm.

Gripsholm, byggd 1925, som en konstnär såg henne i hemmahamnen med Masthuggskyrkan och Kampanilen i bakgrunden.



S/s Borgholm var en av de små passagerarångarna som skötte trafiken från länderna på östra sidan av Östersjön, för vidarebefordran med tåg till Göteborg.



På kryssningarna trycktes en tidning ombord för passagerarna. Så här såg tidningens loggo ut på första sidan på *Kungsholms* jordenruntresa 1961.



Julbåten *Kungsholm*, byggd 1966, vid Stigbergskajen på en stämmingsfull bild med fyren vid Sannegårdshamnens västra sida. I bakgrunden Masthuggskyrkan och Kampanilen.



Catania

– det sista fiskefartyget från Peter Peterssons varv

Av Lennart Bornmalm



Catania levererades i september 1962 till Werner Abrahamsson och hemort blev Kungälv. Foto Evert Hafoenström, Göran Ohlssons bildarkiv.

Vi fortsätter här serien om de fartyg som haft eller idag har Gullbergskajen i Göteborg som hemmahamn.

ett av dessa är fiskebåten **Catania**, som byggdes vid det anrika träfiskebåtsvarvet Peter Peterssons varv på Hälsö. Hon beställdes av trävaruhandlaren och tillika sågverksägaren Werner Abrahamsson på Kleva Orust 1961, som delvis ersättning för stora virkesleveranser av ekträ Abrahamsson levererat till varvet åren dess för innan.

Eftersom sillfisket i Nordsjön gav mycket goda förtjänster i början av 1960-talet var Abrahamssons avsikt med **Catania** att äga och reda fiskebåten med en duktig fiskeskeppare som förde båten. Werner Abrahamsson hade under byggandet av **Catania** kommit i kontakt med skepparen Brynolf Lundberg på Klädesholmen – och förhört sig med denne om han var intresserad av att föra fartyget då hon blev klar vid varvet. Brynolf Lundberg hade en något mindre fiskebåt på ca 70 fot tillsammans med sin son (Berne Lundberg) och broder (Knut Lundberg). Denna var byggd vid Bröderna Olssons båtvarv i Skredsvik 1949 som GG 372 **Diana** med Hönö som hemmahamn, men Brynolf Lundberg hade köpt henne från Smögen 1960. Eftersom **Catania** var en ny och större fiskebåt utrustad med en stark modern dieselmotor var Brynolf Lundberg intresserad. Dessutom skulle

han inte behöva köpa båten, då Werner Abrahamsson avsåg att förbli dess ägare.

Brynolf Lundbergs fiskebåt som bar namnet **Certina** såldes genom Sigward Carlsson, Knippla skeppsvarv, till Glommen något halvår efter att **Catania** hade levererats. Där fick hon behålla sitt namn och nya ägare blev Gustav, Rune och Sture Johansson.

Största och sista fartyget från Peter Peterssons varv

Catania, som bar namnet efter den sicilianska staden vid foten av Europas högsta ännu verksamma vulkan Etna, levererades i början av september 1962 med Kungälv som hemort. Detta eftersom Werner Abrahamsson var bosatt där. Distriktsbeteckningen blev GG 207. **Catania** var 85 fot lång och 22 fot bred och utrustad med en 6-cyl Skandia diesel på 660 hk, som var ansluten till en propeller av Bergs fabrikat. Vidare hade fartyget försetts med däck av Oregon pine, vilket var såväl extra fint som hållbart. Däckhuset var av aluminium med fönsterbågar av teak i styrhytten. Valbacken var också i aluminium och av sköppen typ, det vill säga, saknade ett skott i akterkant. I utrustningen ingick också Decca, radiopojl, radiotelefon samt Hudges ekolod med vitlinje. Utrustning som på den tiden ansågs toppmodern, används endast ekolodet idag.

Catania blev det sista fiskefartyget av ca 125 som byggdes vid det anrika Peter

Peterssons varv på Hälsö under perioden 1926 till 1962. Fartyget var mycket robust och förstklassigt byggt, men tyvärr kom framför allt pumparna till motorn att vålla besättning och ägare många bekymmer genom åren. Brynolf Lundberg och hans son och broder hade önskat en huvudmotor av Deutz fabrikat framför en Skandia, men Werner Abrahamsson förespråkade en Skandia med motivering att det bland annat skulle vara lättare att få tag på reservdelar i händelse av krig. Idag kanske detta uppfattas som en aningen långsökt anledning att framhålla ett sådant skäl till att välja en svensk motor framför ett tyskt fabrikat. Orsaken till detta var att andra världskriget då inte låg så långt tillbaka i tiden. Dessutom upplevde vi då en av de största kriserna i världspolitiken efter andra världskriget, nämligen Cuba-krisen 1962.

Propellerhylsan lossnade vid flera tillfällen

En annan svag punkt på fartyget var propellerhylsan, vilken lossnade första gången knappt ett år efter att **Catania** levererats från varvet. Detta var en dramatisk händelse, då man vid detta tillfälle höll på att fiska NV om Hirtshals i Danmark. Man lyckades dock ta sig in till Hirtshals för egen maskin, där fartyget reparerades. Tyvärr höll inte propellerhylsan någon längre tid, utan släppte efter en kort tag igen och strax därefter ytterligare en gång.



Catania som HG.236 i Hirtshals 1977. Foto Bertil Söderberg.

Till slut lät man reparera fartyget vid J W Bergs varv & mek verkstad på Hälsö – och därefter höll propellerhyslan.

Fisket

Den typ av fiske som bedrevs var främst sillfiske i Nordsjön med sillbottenrål under sommarhalvåret och flyttrål under vinterhalvåret. Då fiskade man tillsammans med LL 418 **Lister** från Bleket, som var byggd av stål vid Ankerløkkens verft i Florø, Norge 1962.

Under tiden med **Catania** hade Brynolf tillsammans med Berne och Knut Lundberg förutom fisket hand om skötseln av fartyget. För detta hade de en extra halv lott att dela på utöver sina ordinarie lotter från fisket. Det vill säga, tidigare och än idag indelas förtjänsten ombord på en fiskebåt i ett antal lotter beroende på besättningens storlek och kostnaden för båten. Ombord på **Catania** hade man 13 lotter totalt som fördelades mellan besättningen på sju personer och fartyget, så att 5 1/2 lott av förtjänsten avsattes till fartyget, efter att alla driftkostnader var betalda, för finansiering och underhåll. Sju lotter gick till besättningen, plus ytterligare en halv lott till Brynolf, Berne och Knut Lundberg för att de underhöll båten.

Arne Konradsson hyr Catania

Efter drygt fyra års fiske med **Catania** började Brynolf Lundberg fundera över att skaffa en egen fiskebåt igen. Werner Abrahamsson ville gärna att Lundbergs skulle överta båten vilket föll sig naturligt, men eftersom det varit en hel del krångel med framför allt maskinpumparna samt en del andra smådetaljer var Lundbergs inte särskilt intresserade av detta erbjudande. De valde i stället att överta GG 417 **Fagerö** av Torkel Arvidsson. **Fagerö** byggdes av stål vid Lödöse varf 1959 för

bröderna Alban, Edgar och Frans Fager på Klädesholmen och var det andra fiskefartyget av stål som byggdes i Sverige. Hon var ca 83 fot lång och utrustad med en MWM diesel på 460 hk kopplad till en propeller av Seffles fabrikat.

Efter ca fem år i bröderna Fagers ägo såldes **Fagerö** till Torkel Arvidsson i Agnesberg, som hade henne fram till i oktober 1966 då Lundbergs övertog fartyget. De döpte om henne till **Silver Star** med Klädesholmen som hemmahamn.

I anslutning till detta anmäldes **Catania** som ledig. Det var här den kände fiskekepparen Arne Konradsson i Skärhamn kom in i bilden, eftersom han behövde ett fiskefartyg under perioden då han förlängde och bytte huvudmaskin i sin ståltrålare GG 267 **Lissabon**. Detta arbete utfördes vid Bjørneviks slip & mek verksted i Stavanger, Norge under första kvartalet 1967. Därefter hyrde Arne Sahlqvist på Källö-Knippla **Catania** då han bytte motorn i sin ståltrålare GG 183 **Ringenas** mot en 8-cyl June-Munktell om 960 hk. Från 1967 hyrde Vindy Larsson och Gunnar Karlsson på Hönö **Catania**. De hade bland annat intentioner på att använda **Catania** för laxfiske utanför



Catania under bogsering på Rivöfjorden 1986. Foto Bertil Söderberg.

Grönland, men dessa planer genomfördes aldrig. I stället fiskade man i Nordsjön.

Den 3 september 1968 såldes **Catania** till skeppsmäklarfirman R. Ljungsvik & Co AB i Göteborg, som samma dag sålde henne vidare till fiskeskepparen Bjarne Woller i Hirtshals, Danmark. Namnet ändrades till **Milton** och ny hemort och distriktsbeteckning blev Hirtshals respektive HG. 236.

År 1971 installerades en ny huvudmotor, en 6-cyl Aabenraa diesel på 690 hk vid fabriken i Aabenraa, Danmark.

I samband med att Bjarne Woller tog leverans av en nybyggd ståltrålare 1981 ändras namnet till **Johnny Woller** efter att det nya fartyget fått namnet **Milton**. Samtidigt togs **Johnny Woller** ur drift och lades upp i Hirtshals hamn.

År 1982 övertogs fartyget av Nora B Woller.

I augusti 1985 köpte Knippla Fartygsagentur **Johnny Woller** utan huvudmotor. En månad senare såldes hon som präm till Bengt M Stensson, Göteborg (West Shipping). Fartyget återfick sitt urspringsnamn **Catania** och lades upp vid Paddans varv i Göteborg.

År 1986 såldes **Catania** till Hojmak AB (Olle Erlingstam) i Jönköping för 220 000 kronor. Ny hemort blev Jönköping och namnet blev oförändrat. **Catania** övertogs vid Paddans varv, där hon låg upplagd utan huvudmotor och propelleranläggning. Fartygets roder var nedmonterat och låg på fartygs däck. I köpet ingick att roder och propelleranläggning av Seffles tillverkning skulle monteras. Under tiden som detta ägde rum gick Paddans varv i konkurs, så **Catania** flyttades till Knippla och lades upp där i några veckor. Därefter fördes hon till Nya varvet och lades upp. År 1989 flyttades hon till Gullbergskajen, där hon ligger än idag.

I januari 1997 försåldes hon till firma Hojmak efter att Olle Erlingstam i Falköping ombildat aktiebolaget Hojmak till en enskild firma. Ny hemort blev Falköping i övrigt allt oförändrat. ■



På bolagsstämman den 11 maj 2000 togs beslut att namnändra Unitet Tankers AB till Broström Tankers AB. Redan några veckor innan hade fartygen i flottan börjat få prefixet 'United' utbytt mot 'Bro'. Här lämnar **Bro Anton** (ex **United Anton**) Göteborg, efter att ha dockat och bytt namn vid besök på Cityvarvet. Datumet är den 29 april och hon var ett av de första fartygen som begåvats med nytt namn. Foto författaren.

Dagens och gårdagens 17 000-tons tankfartyg

Av Anders Rydberg

För femtio år sedan betraktades tankfartyg på 17 000 ton som stora fartyg. De sysselsattes bland annat med att hämta råolja till Europa ända från Persiska Viken som den kallades på den tiden; benämningen Arabiska Viken är av senare datum. Ofta gick de här fartygen också i trafik över Atlanten med råolja från Karibien till Europa. Tankfartyg i den här storleksklassen kunde förutom att transportera råolja också sysselsättas med att skeppa olika slags raffinerade produkter men då måste de rengöras mycket ordentligt först. Därför gick fartygen normalt under längre perioder antingen i "dirty" eller i "clean" fart.

I början på 1950-talet var Sverige världens näst största skeppsbyggargation, endast överträffat av Storbritannien. De större svenska varven hade alla sina egna konstruktioner då det gällde tankfartyg av den här storleken. 17 000-tonnarna hade föregåtts av tankers på ungefär 15 000 ton som i sin tur hade utvecklats ur 13 000-tonnarna.

Som exempel på en 17 000-tonnare av femtiotalets modell har jag valt **Justus Waller**. Hon färdigställdes vid Götaverken i januari 1954 och var det tjugoförsta i en

mycket lång serie på 33 systerfartyg, som varvet byggde mellan 1939 och 1958. Götaverken var ett av de mest framgångsrika varven i Sverige på den här tiden och tillhörde ofta de varv som hade den största produktionen i världen. Stommen i Götaverkens produktion utgjordes av tankfartyg i olika storlekar. Den vanligaste storleken under första hälften av 1950-talet var just 17 000-tonnaren och många i den storleken hade beställts av svenska rederier, bl a Kihlströms, Onstad-rederierna och bolag inom Transkoncernen.

För att fortsätta med **Justus Waller** så levererades hon till Rederi AB Castella som ingick i Wallers rederier i Göteborg. Wallers rederier var en troget återkommande kund hos Götaverken och **Justus Waller** var deras femte tankernybygge från det varvet. De två första hade varit **Abadan** på 9 620 tdw som blev klar 1928 och som 1931 följdes av **Carina** på 9 920 tdw. Den äldsta var då **Justus Waller** tillfördes flottan redan såld, **Carina** såldes senare under 1954 och kvar fanns då **Junno** på 12 700 tdw från 1942 och **Bellona** på 13 020 tdw från 1951.

Justus Waller hade dimensionerna 167,6 meter längd över allt, 156,0 meter längd mellan perpendiklar, bredden var 20,1 och djupet 12,0 meter. Djupgåendet var 9,2 meter och fribordet på full last sålunda 2,8 meter.

På femtiotalet byggdes tankbåtarna med ganska små tankar eftersom skrovet var

delat av två längskeppsskott och många tvärskeppsskott. **Justus Waller** hade lastlådan indelad i så mycket som tjugo olika tankar (tio centertankar plus fem babords och fem styrbords vingtankar) och den sammanlagda tankkapaciteten uppgick till 23 360 kubikmeter. Den genomsnittliga tanken rymde alltså knappt 1 170 kbm. Volymen var då angiven till 100 % som var vanligt på den tiden. Fartyget var inte utrustat med några separata ballasttankar så på returrenorna fyllde man lasttankarna med vatten. Trots sina många tankar var **Justus Waller** inte lämpad som produkt-tanker eftersom hon bara hade fyra pumpar till sina tjugo tankar. Pumparna var placerade parvis i två olika pumprum och kapaciteten var 400 ton per pump och timma, d v s totalt 1 600 ton per timma. Som vanligt var på tankbåtar från den här tiden hade fartyget också ett torrlastrum under backen där man kunde lasta smörjolja eller fett i fat med hjälp av en lastbom på den förliga masten.



Danska 17 000-tonns tankmotorfartyget **Elisabeth Mærsk** ligger i Norrköping 1956. Fartyget var byggt 1951. I förgrunden syns författarens faders bil, en engelsk Morris Minor av 1953 års modell, som hade fått äran att förflytta fader och son från bostadsorten, det lilla samhället Buskhyttan utanför Nyköping, till Norrköping denna dag. Det var för övrigt i Buskhyttan som författarens sjöfartsintresse väcktes eftersom man där skeppade ut sågade trävaror från ortens sågverk. Kustfartyg lastades vid kaj, medan lite större fartyg låg till ankars på redan dit bogseraren **Framåt** drog lasten i pråmar. All lastning skedde med fartygens egna lastbommar. Foto författaren.

Justus Waller hade en 9-cylindrig Götaverken-diesel på 6 750 BHK vilket omräknat blev 4 965 kW enligt Lloyd's Register. Farten var drygt 14 knop som ett genomsnitt på ballastresor och lastresor.

Besättningen var huvudsakligen förlagd i enmanshytter. Däcksbefälen hade sina hytter midskepps medan övriga i besättningen bodde akterut. Bland arrangemangen för besättningen påpekades speciellt att fartyget hade en bastu. **Justus Waller** var enligt en beskrivning "försett med all slags modern utrustning i form av radar, gyrokompass, varvets lastfördelningsapparat Lodicatorm etc."



Justus Waller på väg genom Kielkanalen en tidig julimorgon 1956. Fotot är taget av författaren som befann sig ombord på Norrköpingsångaren **Mathilda** som kaptenens gäst.

Justus Waller överfördes i september 1964 till holländsk flagg men hon behöll namnet eftersom hon fortfarande kontrollerades av Waller-rederierna. 1966 såldes hon till Grekland.

Fartyget kom att segla mycket länge. Hon skrotades inte förrän 1988 i Indien och var då 34 år gammal.

Vad har då hänt med 17 000-tonnaren under det senaste halvsekle? För att göra jämförelsen lite mera levande ska jag jämföra **Justus Waller** med tankfartyget **United Axel** som färdigställdes 44 år senare.

Dagens sjuttontusentonnare beskrivs oftast som produkttankfartyg och/eller kemikalietankfartyg. Givetvis kan de gå i trafik world-wide men oftast sysselsättes de i närtrafik. Vanliga fartområden för svenska tankfartyg i den här storleken är Nordsjön och Östersjön samt övrig Europafart.

Om man hade kunnat se **Justus Waller** och **United Axel** ligga intill varandra hade man slagits av stora skillnader i utseendet. Det mest markanta är att **Justus Waller**, i likhet med de flesta tankers från den tiden, hade två överbyggnader, en midskepps och en akterut. Midskeppshuset var fyra däck högt och akterut fanns en två däck hög överbyggnad ovanpå poopen. **United Axel** har maskin och all inredning akterut och huset är fem däck högt, stående på poopen. Betraktar man fartygen akterifrån kan man konstatera att **Justus Waller** hade en låg, rundad skorsten som var placerad i centerlinjen medan **United Axel** har en hög och kantig skorsten som är förskjutet åt babord. Sedda förifrån märker man att det äldre fartyget hade rundade frontskott i överbyggnaderna medan det nya har ett alldeles platt. Det verkar alltså som om strömlinjeform var viktigare för ett halvsekel sedan ovan vattenytan men går man



Justus Waller fick ett långt liv och skrotades 34 år gammal. Här ses hon som grekiska **Aghios Haralampos** i Helsingborg. Foto Bertil Zandelin.

Motortankern **Amphion** tillhörde Stockholmsrederiet med samma namn och var en av många tankers i 16 000/17 000-tonsklassen som byggdes av Kockums i Malmö. Vid leveransen 1953 angavs hennes storlek till 16 785 tdw som omräknat blir 17 050 dwt. **Amphion** såldes 1959 utomlands till ett bolag som lät bygga om fartyget till bulklastare och som sådan sattes hon i fart året efter. Skrotning skedde 1977 i Port Kelang. Vykort, foto från rederiet.



ned till undervattensskrovet så har det nya skeppet en stor rundad bulbstäv medan det gamla hade en vass stäv. **Justus Waller** hade öppna bryggvingar medan **United Axel** har en helt inbyggd kommando-brygga.

United Axel färdigställdes i augusti 1998 vid Pan-United Shipyard i Singapore för United Tankers, Göteborg. **Justus Waller** mätte 17 400 tdw (vilket omräknat motsvarar knappt 17 700 dwt). **United Axel** har en lastförmåga på 16 839 dwt, alltså

något mindre. Bruttot är däremot något högre för **United Axel** eller 11 324 ton jämfört med 10 795 på **Justus Waller**.

Den moderna 17 000-tonnaren är mycket kortare, ganska mycket bredare och något djupare än 1950-talets **United Axel** har en längd av 144,2 meter över allt vilket är drygt 23 meter kortare än **Justus Waller**. Med en perpendikellängd på 133,8 meter skiljer det drygt 22 meter på det nya och det gamla fartyget. Å andra sidan är **United Axel** nästan tre meter bredare med

sina 23,0 meter och djupet är också större, 12,4 meter eller ungefär en halv meter mer. Däremot är djupgåendet hos **United Axel** en halv meter mindre eller 8,7 meter och fribordet följaktligen nästan en meter högre på full last.

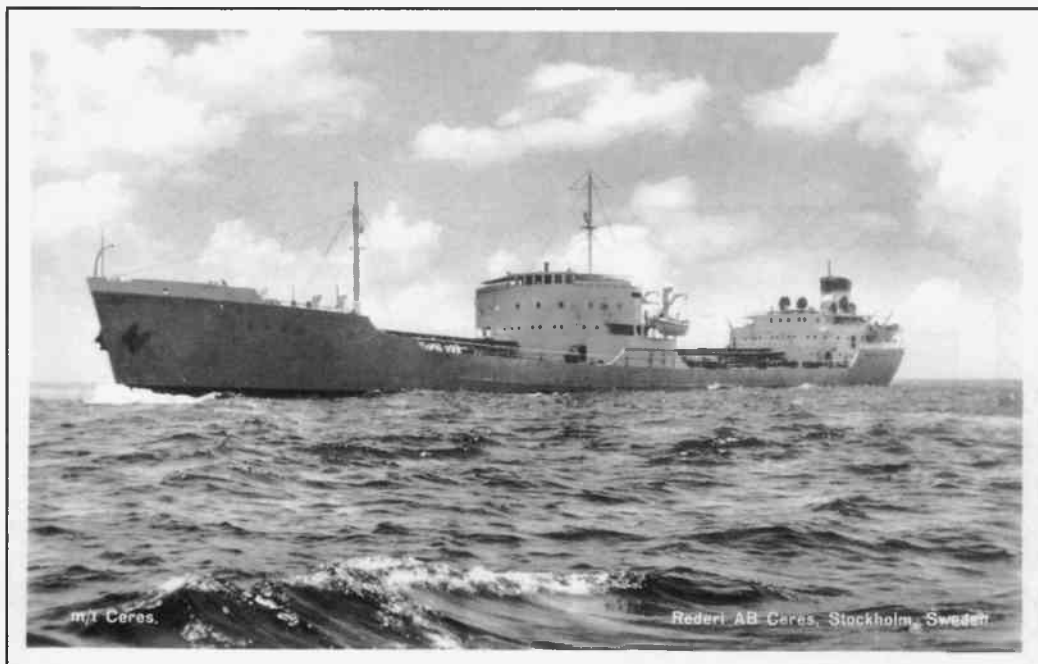
United Axel har tanklådan indelad i tolv tankar, vilket är åtta färre än på det äldre tankskeppet, och fartyget har bara ett enda längskeppskott i tanklådan. Å andra sidan har **United Axel** dubbelskrov medan **Justus Waller** givetvis saknade det. **United**



Ek-tank AB hör hemma på Donsö i Göteborgs södra skärgård och förfogar över flera kemikalie- och produkt-tankfartyg. Ett av dem är norskbyggda **Ek-River** från 1994 på 17 259 dwt. Här ligger kemikalietankern vid Cityvarvet i Göteborg den 13 maj 1997. Foto författaren.

Rederi AB Ceres i Stockholm tog 1951 emot tankmotorfartyget *Ceres* från Furness Shipbuilding i Haver-ton Hill-on-Tees i England. Samma år levererades också *Saturnus* från samma varv till Rederi AB Saturnus, också i Stockholm. Lastförmågan på dessa systrar var ungefär 16 400 tdw vilket motsvarar knappt 16 700 metriska ton. *Ceres* slutade sina dagar 1976, efter flera namnbyten, som italienska *Efthycia C* hos en upphuggare i Brasilien. Vykort från rederiet.

Källor: Lloyd's Register of Ships, Ocean Ships 1966, Svensk Sjöfarts Tidning, egna anteckningar.



Axel, som beskrivs som en produkt- och kemikalietanker, är försedd med en pump till varje tank. Varje pump kan pumpa 300 kubikmeter per timma. Den maximala pumpkapaciteten då pumparna används samtidigt är 1 800 kbm per timma vilket ungefär är i nivå med *Justus Waller*. Observera dock att antalet pumpar i det nya fartyget alltså är tre gånger så stort!

Tankkapaciteten inklusive sloptankar anges till 19 055 kubikmeter vid 98 % fyllnadsgrad. Omräknat till 100 % motsva-

rar det i genomsnitt ungefär 1.600 kbm per tank eller nästan 40 % mer än på den gamla tankern. En viktig skillnad är att *United Axel* har sina tankar ytbehandlade med epoxyfärg. Det nya fartyget kan samtidigt ta sju olika sorters laster i sina tankar. Nivåmätningen i tankarna sker med radarbaserad utrustning. För att få släta tankar inne i fartyget ligger förstyvningarna uppe på däck. Denna moderna tanker sysselsätts med att transportera rena petroleumprodukter i Europafart.

United Axel drivs av en MAN B&W dieselmotor på 4 800 kW som ger en fart på 13,5 knop. Hon är alltså obetydligt långsammare än sin äldre kollega.

Femtioalets tanker var givetvis mycket mer personalkrävande att driva. *United Axel* klarar sig med ungefär en tredjedel så stor besättning men denna har å andra sidan mycket mer teknisk utrustning till sin hjälp och också mycket mer kvalificerade kunskaper för att kunna hantera fartyget. ■



United Axel ligger i Lundbyhamnen i Göteborg i oktober 1998. Hon hade då börjat gå i Europafart efter att på jungfruresan ha transporterat en last av vegetabiliska oljor från Indonesien och Malaysia. Leveransen hade skett två månader tidigare från varvet i Singapore. Foto författaren.

BILDER UR GAMLA FOTOALBUM



Bakom bilden på denna gamla, upp-seglade och delvis nedriggade skuta kan man ana en tidigare skönhet. Fotot är taget på **Zenitha** (reg-nr 7221) hemmahörande i Hälleviks-strand. Det var en snöig och blåsigt dag i december 1963 vid Tofte pappers-bruk i Oslofjorden som jag fick denna talande bild. Kanske den förmår återge lite av nostalgin från denna tidpunkt när alla visste att skutornas tid snart var ute.

Hon formades en gång (1906) av ingen mindre än J. Ring Andersen i Svendborg till en vacker, relativt stor tremastad klipperskonare och sattes som nybyggd i atlantfart. Efter första världskriget kom svåra tider för sjöfarten och många skutor blev upplagda. Många kom att säljas ut och flera kom till Sverige. **Zenitha** kom t ex 1924 till Karlskrona.

Intill 1931 var hon ren seglare, men då fick hon sin första motor. Våren 1933 såldes hon till bröderna Fritz och Lars Andersson i Hälleviks-strand som kom att äga henne under hela 33 år.

Större motorer insattes två gånger. Först en June

Munktell på 120 hk och sedan en 210 hk Skandia. Hon fick ny styrhytt, riggen kortades ned, fick motorwinschar, större luckor och kom att bli en vanlig lastdragare på Östersjön. Hon lastade 350 ton dw. Hon klarade sig under kriget och försörjde hela tiden gott de två bröderna med familjer.

Några gånger efter andra världskriget fick hon dock åter komma ut på världshaven. Då på drivgarns-fiske norr om Island.

På fotot är läsen till vedmagasinets länsor öppnade och **Zenitha** (liksom vår **Elsa**) med aktern förre insläpade i vedförrådet. I snögloppet vräks bara pappersveden överbord och snart är både den höga däckslasten som rumslasten i havet.

Efter utlossning gick **Zenitha** hem för uppläggning för vintern. Och jag tror att det kom att bli hennes sista resa under svensk flagg. 1966 blev hon såld till USA, men kom inte längre än till utanför Falkenberg där hon drev iland i augusti samma år.

Anders Olsson



S/s *Arnold Bratt* har just passerat Clifton Suspension Bridge på sin väg uppför floden Avon mot destinationen Bristol. Copyright: Per-Erik Johnsen.

Så kan det bli

Av Lasse Wallin

Det här är egentligen en ganska oskyldig historia. Huvudingredienserna utgörs av så alldagliga ting som en ask med choklad och en flaska hårvatten, nåja, den senare kanske av litet speciellt slag. Men ändå skapade dessa saker förutsättningar för en minnesvärd episod.

Det var före andra världskriget. Jag var en femtonårig läroverksgrabb, som drömde om att få skapa min framtid till sjöss. Mina föräldrar var inte eniga med mig om denna mitt livs målsättning. Mitt tjtalande ledde ingen vart. Det blev nej och åter nej. Men ödet visade sig vara på min sida. En barndomsvän och tillika skolkamrat, Tore, hade en pappa, som var befälhavare i Brattrederiernas ångare **Arnold Bratt**. Tore berättade vid ett tillfälle för mig att han skulle få följa med sin pappa under en resa till England den kommande sommaren. Detta fick till följd att nästa gång Tores pappa besökte sin familj, så uppsökte jag honom. Jag berättade för honom om min önskan att pröva på livet till sjöss och frågade slutligen om vilka möjligheter det fanns att som elev få följa med på hans fartyg. Jag anförtror honom också om mina föräldrars motvilja. Han lät mig

förstå, att sjömansyrket var ett i alla avseenden hedervärt och intressant yrke, vilket han varmt rekommenderade mig att pröva. Tyvärr fanns inte någon elevplats upptagen i besättningslistan för hans fartyg, men det trodde han nog att han skulle kunna ordna med rederiet. Och dessutom, tillade han, kunde det ju bli trevligt för Tore att få sällskap av en jämnårig kamrat när han skulle följa med. Detta lät ju inte så omöjligt så jag började hoppas litet grann, och ännu mera hoppfull blev jag när han lovade att när han fått rederiets medgivande, så skulle han tala med mina föräldrar. Det gick vägen. Tores pappa besökte mina föräldrar och berättade då, att jag kunde få medfölja som maskinelev på hans fartyg, och att han personligen skulle hålla ett öga både på sin egen och deras son. Mina föräldrar, påverkade av Tores pappas förtroendeingivande och belevade sätt, gav med sig, om än motvilligt.

Så blev det då bestämt. En dag tidigt i juni skulle Tore och jag infinna oss på centralstationen i Stockholm, vid vilken vi skulle hämtas för transport till Värthamnen, där fartyget låg klart för avgång. Det lyckades oss båda att få ledigt från skolan de sista dagarna före vår avslutningen, och med förmaningar från rektorn att hedra vår skola genom att sköta oss väl, och ett ömt farväl från mamma och pappa och önsknings om lycka till satte vi oss på tåget till Stockholm. Som förströelse på resan och som del i färdkosten skickade min vänliga mamma med en stor ask med god choklad. Resan gick som planerat och sent på eftermiddagen anlände vi till Stockholm, blev mötta och transporterade och anlände ombord timman innan den planerade avgången. Med last i under rummet av hyvlade bräder stävade vi mot Hallstanäs vid Ångermanälven, där vi skulle komplettera till full last med pappersmassa. Tore och jag anvisades en hytt babord akter i däckshuset midskepps. Här skulle vi bo tillsammans, vilket jag tyckte var jättetrevligt. Hytten var mycket enkelt möblerad. Två järnsängar som kojor, den ena ovanpå den andra, ett tvättställ och ett värmelement vid ytterskottet och ett par klädkrokar akter om kojerna på inner-skottet. Våra resväskor fick placeras på däck under underkojen. Ovan om varje koj fanns en liten hylla för personliga

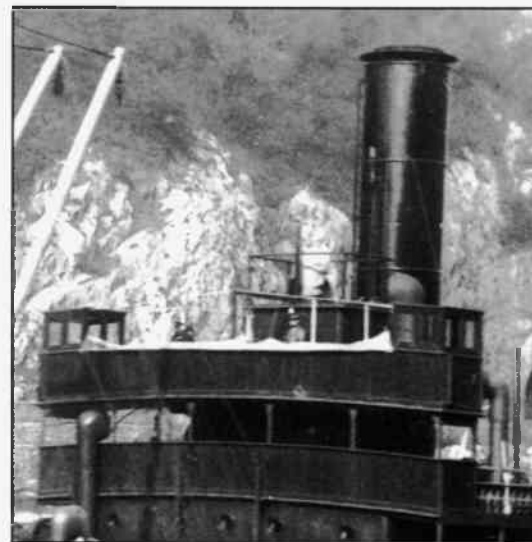
tillhörigheter och i min hamnade nu chokladasken, som ännu inte blivit öppnad.

Första kvällen fick jag fritt. Men dagen därpå började jag mitt liv som maskinelev. Det var intressant och jag satte mig snabbt in i mina åligganden att under ledning av ansvarsmännen på respektive ställen, raka kol i boxarna till läge för eldaren, följa med vid smörjning av ångmaskinens rörliga delar, tömma den från eldrummet upphissade askbyttan överbord etc. Jag fick också litet teoretisk undervisning om hur ett ångmaskineri fungerade och naturligtvis också vilka andra maskiner ombord som tillhörde maskinchefens ansvarsområde; lastvinschar, styrmaskin, ankar-spel m m.

Ja så förflöt min tid. Vi lastade pappersmassan i Hallstavik såsom planerat. Vi fick ligga kvar där under midsommarhelgen och jag fick uppleva den säregna stämning som blir kring midsommardans på en brygga, då musiken utgörs av de dansandes sångröster enbart. Jag minns ännu sången: *Bei mir bist Du schön*. Så kom vi då iväg och med åtta knop ångade vi iväg sydvart med lite slagsida än åt styrbord, än åt babord beroende på vindriktningen och förorsakad av däckslasten akter över treans och fyrans luckor. Vi rundade Skagen så småningom och fick litet sämre väder. Detta sinkade oss något, men vi kom så småningom fram mot mynningen av Themsen. Tore hade berättat för mig att vi skulle inhämta order om lossningshamn utanför Themsen, och så blev det också. Sent en kväll fick jag order att vara stand by vid ankarspelet, beredd att lägga av ett ankare om så skulle erfordras. När jag kom upp var det lite smådisigt och ovanligt mörkt för att vara mitt i sommaren. Jag såg många fartyg runt omkring oss och medan jag gjorde klart ankarspelet hörde jag att befälhavaren var på bryggan och att han samtalade med andre styrmannen, som hade vakten. De verkade tveksamma om något som hände föröver, så jag vände mig om och såg då ett mindre fartyg med en vit lanternna över en röd på masten, en lotsbåt. Den signalerade med en morse-lampa mot oss och jag uppfattade ordet 'anchor'. För att inte störa samtalet på bryggan, väntade jag litet, men när jag tyckte det blev tyst däruppe, ropade jag att jag trodde dom ville att vi skulle ankra. Det väckte väl något uppseende däruppe på bryggan, för jag hörde befälhavaren säga: "Vad säger han, pågen där framme? Skall vi ankra!" Det blev emellertid ingen ankring. Lotsbåten kom upp långsides och lämnade över en kasse eller vad det nu var, varefter vi girade runt och lämnade Themsen.

Dagen därpå blev jag kallad till bryggan,

Rorgångaren stod helt oskyddad för väder och vind på Arnold Bratts öppna brygga. Delförstoring av fotot på föregående sida.



och jag väntade mig en tillrättavisning över mitt tilltag att lägga mig i vad som förhades på bryggan. Men därav blev intet. Det var befälhavaren som hade kallat. Han frågade vänligt var jag lärt mig morsering, och han ifrågasatte att jag tänkte bli maskinist. Jag borde i stället tänka mig att läsa till sjökaptan, och sist frågade han om jag kunde styra och kunde kompassen. Jag berättade om vad jag lärt mig hos sjöscouterna om signalering och om undervisningen i navigation samt att jag kunde styra en båt men aldrig provat detta på ett fartyg. Samtalet avslutades med beskedet att jag från och med nu skulle lära mig styra efter kompass och vad därmed kunde höra samman, som det uttrycktes.

Redan samma dag fick jag uppleva min första rortörn. Fartyget hade en öppen brygga, så rorsmannen stod utomhus och styrde. Och det var ju fint, för det var en solig dag. Jag njöt i fulla drag, inte minst med tanke på hur jag upplevde kontrasten mot mitt normala jobb nere i det mörka maskinrummet. Men den luftiga platsen vid ratten kanske inte skulle upplevas lika positivt vid annan och sämre väderlek, det förstod jag. Det enda väderskydd som fanns på bryggan var en liten kur på vardera bryggvingen, och dess placering väckte inte till liv några tankar om att de var ditsatta för rorgångarens skull. Emellertid, den matros som skulle ge mig vägledning i hur man höll fartyget på kurs kunde sitt jobb, och innan min första rortörn var avslutad klarade jag det riktigt hyggligt. Sedan blev det många rortörnar allt medan vi styrde västvärt längs Englands kanalkust med målet att så småningom runda Lands End och styra upp mot Bristolkanalen och Bristol, där vi skulle lossa vår last.

Nästa rortörn fick jag gå utan övervakare, och jag tyckte att jag klarade mig riktigt bra. Jag lyckades hålla henne på

angiven kurs på någon eller några grader när, men det måste medges, styrmaskinen fick jobba en hel del eftersom jag ännu ej lärt mig att hantera ratten med små och lugna rörelser. Styrmaskinen, som var placerad på båtdäck akter om salongsinredningen fick arbeta så den nästan hoppade och detta störde naturligtvis vår befälhavare, som fann det angeläget komma upp till mig för att lära mig att bättre hantera styrmaskinen. Efter att ha givit mig en del goda tips som t ex att inte bara stå och stirra ner i kompassen utan att också iaktta hur förstaget rörde sig efter horisontlinjen, tystnade han plötsligt, och stirrande på mina axlar så sa han: "Men Lasse då, så förfärligt du mjällar! Detta måste vi göra något åt. Så där får det inte se ut. Kom ned till mig när du blivit avlöst, så skall vi se vad som går att göra åt saken." Jodå, han hade så rätt, vår befälhavare. Mjällbildning i håret var ett bekymmer för mig, och hemma tillhölls jag att tvätta och borsta mitt hår minst en gång i veckan. Men min snälla mamma var inte med här ombord för att kontrollera hur jag skötte min hårhygien, och jag måste medge, att jag nog inte varit så noggrann som jag borde. Hur som helst, när jag blivit förfångad gick jag ned till befälhavarens hytt och knackade på. Jag bjöds träda in i salongen och när jag väntat där ett ögonblick kom han in och överräckte en flaska med, som han sa, hårvatten. Jag såg nog litet frågande ut, för flaskan jag fick hade en mycket vacker etikett som angav att innehållet var fransk cognac. Den rymde väl bortåt en liter och var drygt halvfylld med en gulaktig vätska. Han skrattade åt min frågande uppsyn och berättade att flaskans innehåll till största delen utgjordes av ricinolja, men att han hållt i litet cognac också för att ta bort lukten av ricinoljan. Han berättade hur jag skulle behandla mitt hår och smörja in det varje morgon, så skulle mjället snart försvinna.

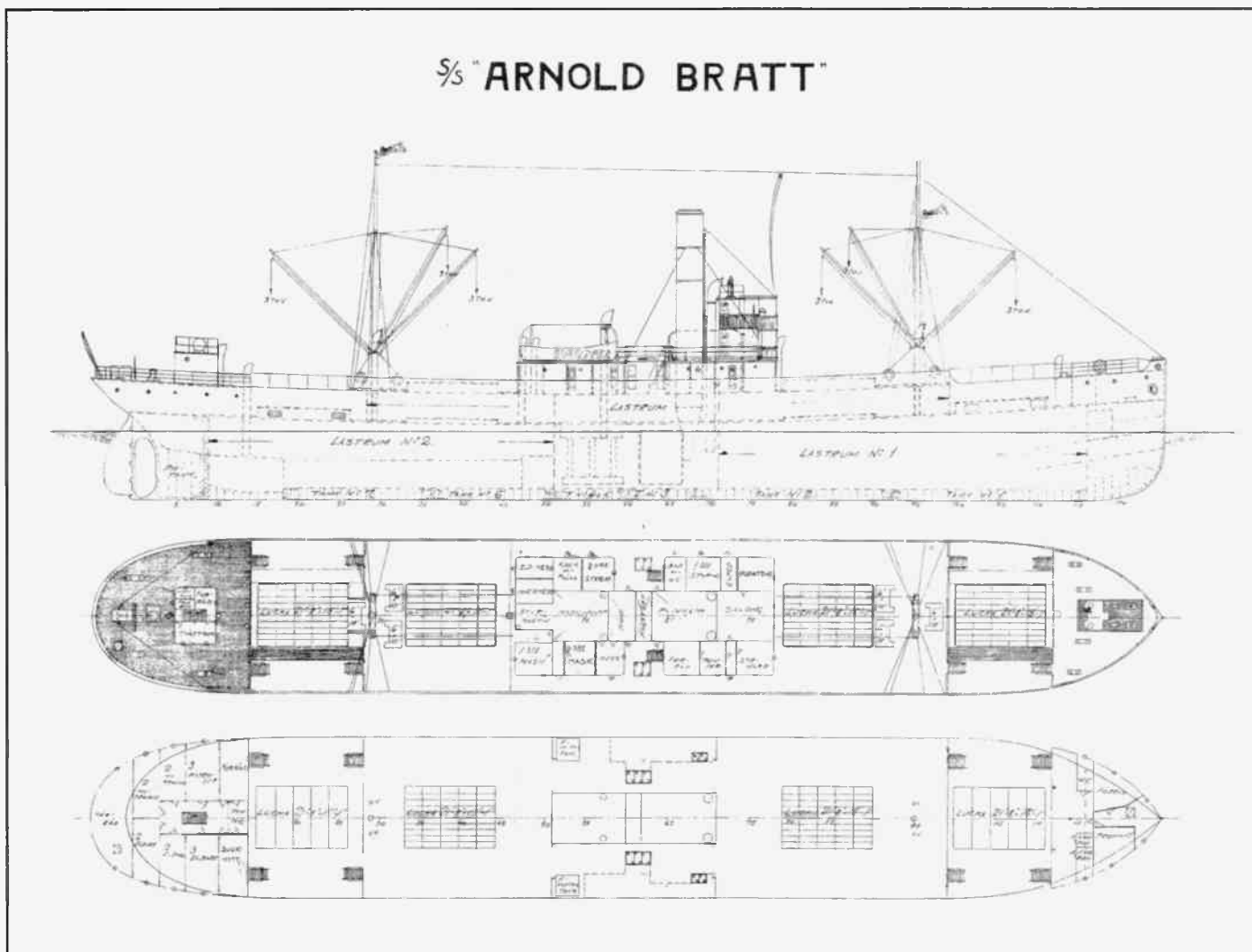
Jag tackade för den visade omtanken om mitt hår, tog mitt fina hårvatten och begav mig till hytten där jag ordnade en sjögångssäker plats åt flaskan genom att placera den på däck under våra sängar och inklämd mellan min resväska och inner-skottet. Så kom vi upp i Bristolkanalen och närmade oss Portishead, där vi väntade oss att få lots ombord innan vi skulle gira in i floden Avon, som ledde upp till Bristol. Jag hade rortörn när lotsbåten kom och såg två civilklädda och två uniformerade herrar klättra ombord, en äldre och en yngre av varje sort. Av befälhavarens kommentarer förstod jag att de uniformerade herrarna representerade det brittiska tullverket. De civilklädda herrarna visade sig vara lotsen och hans biträde. Den senare avlöste mig vid rodret. Jag fick senare höra att lotsarna i England nästan alltid hade rorgångare med sig, eftersom man i England vid ordergivningen till rorsman av tradition fortfarande förutsatte att man styrde med rorkult. Styrbord med rodret innebar alltså att fartyget girade åt babord, men genom att ha med sig egen rorgångare så kunde missförstånd undvikas. Efter det jag blev avlöst fick jag order att stanna kvar på bryggan för att hjälpa till med vad som

kunde bli nödvändigt. De båda tulljänstemännen kom också upp på bryggan, där de hälsade på befälhavaren och, vad jag förstod, förklarade vad de hade för önskemål. Den yngre av dem fick sedan direktiv om vad han skulle ägna sig åt, och den äldre åtföljde därefter befälhavaren ned till salongsinredningen.

Så girade fartyget in i floden för att om ett par timmar förtöja i Bristols hamn. Under färden uppför floden studerade jag omgivningen med stor nyfikenhet. Det var ju första gången jag såg engelskt land och engelska byggnader. Längre upp över floden såg jag en imponerande hög och stor hängbro, Clifton Suspension Bridge. Så plötsligt stördes jag i mitt tittande av att någon ropade mitt namn. Det var stewarden, som anmodade mig att infinna mig hos befälhavaren i salongen.

Jag hörsammade naturligtvis omgående kallelsen och skyndade mig nedför lejda-ren och in till salongen. Där inne satt befälhavaren tillsammans med den äldre tulljänstemannen med tekoppar framför sig på bordet tillsammans med diverse papper med stämplor på. Men mitt på bordet, och just nu i centrum för att han inte tyckte det var bra att en så ung man, han pekade på mig, ägnade sig åt vad som

kunde rubriceras som smuggling, och som dessutom tycktes var hemfallen åt bruk av starka drycker. Så blev det tyst, och alla tittade nu åt mitt håll, väntande att jag skulle säga något. Vad skulle jag säga? De få engelska ord som jag kunde var nu spårlost försvunna ur mitt huvud, då befälhavaren som förstod min situation anmodade mig att tala svenska så skulle han översätta. Så berättade jag om chokladkartongen och om hur den kommit ombord, och att jag inte hade en aning om att det var förbjudet att ta med sig choklad till England. Och flaskan, den visste han ju vad den innehöll. Så berättade han på engelska vad jag sagt, och det föranledde en del kommentarer från de andra närvarande. Jag såg att befälhavaren antecknade något på en papperslapp, samtidigt som han litet vid sidan, liksom, sade till mig: "Var inte orolig, det här skall vi ordna" på svenska, och därefter på engelska: "Stuert, kom in med ett glas, jag tycker den här unge tullaren skall ha en drink som lön för sitt tjänstenit". Ja, ungefär så uppfattade jag orden. Stewarden kom in med glas som fylldes på frikostigt. Tydligt skulle jag straffas och få en nyttig varning för mitt kommande liv, ty döm om min förvåning, när den flaska som greps för att hålla en



drink ur, var mitt hårvatten! Ännu mer förvånad blev jag när jag såg att en papperslapp smusslades över i stewardens hand, samtidigt som jag trodde mig se en blinkning åt mitt håll från befälhavarens ena öga. Den unge tulltjänstemannen tog glaset som erbjöds honom och med en blick på sin förman tömde han det i ett svep, varefter vi båda lämnade salongen.

Jag gick upp på bryggan igen för att fortsätta att vara till hands och att beundra och undra över vad jag såg. Vi passerade snart under den, som jag upplevde det, fantastiska bron, vilken jag tidigare sett på avstånd och av bebyggelsen i land kunde jag förstå att vi närmade oss en storstad. När jag tittade ned på vårt fartyg, såg jag att stewarden haft ett eller annat att bestyra. Han kom klättrande över däckslasten och hade tydligen haft något ärende till skansen där akteröver. Jag undrade ett

ögonblick över detta men eftersom det inte angick mig, glömde jag det strax.

Så kom vi in i dockorna, i själva hamnen, och de berörda i besättningen började törna till på back och poop för att förbereda förtöjningsvagnar, fendrar etc, vad som hörde till. Samtidigt förmärktes en ökande aktivitet hos den yngre tulltjänstemannen. Jag såg honom med raska steg ila omkring nere på däck, och som det lät, ryckande i dörrar, som inte ville låta sig öppnas. Han tycktes mer och mer otålig, men hans försök att få svar på de frågor han ställde till besättningsmedlemmar han stötte på gav tydligen inget resultat. De skakade bara på sina huvuden och skyndade vidare, nu inför förtöjningen upptagna av sitt. Vår nitiske tullare sågs slutligen skynda iväg över däckslasten bort till poopen där han försvann in i däckshuset för att strax komma ut igen och snabbt

klättra över däckslasten tillbaka mot mitt-skeppet. Tyckte jag inte att kroppsspråket antydde visst lidande. Kanske. Under tiden svängdes fartyget runt för att förtöja med sin styrbords sida mot kaj. Jag följde tilläggningsmanövern med stort intresse och glömde för ett ögonblick den uppenbarligen betryckte unge tulltjänstemannen. När jag så lyfte blicken igen fick jag se honom skynda bort efter kajen. Han sprang inte. Intrycket var snarare att han förflyttade sig i någon form av galopp, och såg jag kanske fel, men var det inte med korsade ben!

Någon dag senare hade jag ett ärende till salongsentryt. På bänken låg en skrynklig papperslapp slängd. På den hade någon skrivit: "Läs toiletterna och tag ur nycklarna."

Ja, så kan det bli!

BÖCKER



på frivakten

Trollhätte kanal 200 år

Bengt Lindström

Rikt illustrerad, 112 sidor, inbunden.

Förlag: Sjöfartsverkets Repro & Tryck, Norrköping 2000.

ISSN 91-86502-17-4

Pris: ej bekant

År 1800 öppnades en för landet viktig vattentransportled, nämligen den genom de första slussarna i Trollhättan. Tillkomsten av Trollhätte kanal möjliggjorde att större fartyg kunde ta sig från Väneren till Västerhavet via Göta älv. Detta har betytt oerhört mycket för befolkningen och industrin runt Väneren, längs Göta älv och givetvis även i Göteborg. Ännu idag, hela 200 år efter att transportleden invigdes, har den stor betydelse för såväl näringslivets utveckling som den alltmer ökande turistnäringen. Dessutom är kanalerna mycket miljövänliga och relativt billiga transportleder jämfört med huvudkonkurrenterna; landsvägar och järnvägar.

Föreliggande bok är skriven i artikelform och belyser i högre grad händelser och drömmar i anslutning till kanal- och slussarbetena än till själva teknikhistorien runt kanalen och dess tillkomst. Kort sagt mer om livet på och kring Trollhätte kanal

än själva kanalen som sådan.

Ett smakprov på vad som behandlas i boken är t ex övriga slussanläggningar längs Göta älv och deras tillkomst, samt om kanalvägar, som planerats men ännu ej har blivit byggda. Vidare behandlas kanalens gods- och passagerartrafik på ett trevligt och intressant sätt, och vi får en inblick i såväl äventyrliga som nöjesfyllda händelser. Allt är insvept i ett rikt historiskt bildmaterial av svartvita fotografier och illustrationer, som lättar upp och förhöjer stämningen vid läsandet av boken.

I bokens avslutning finner man en bildsvit med många vackra miljöbilder i färg från kanalens omgivning.

Lennart Bornmalm



Trollhätte kanal 200 år

På nästa sida fortsätter den uppskattade berättelsen "Ångaren" av Åke N. Williams. Den började i förra numret av Länspumpen. Ytterligare två avsnitt återstår efter detta.



Vid ett senare tillfälle kommer vi att prata mera med varandra. Vi bestämmer oss då för att ta hans kanot och paddla i Södra skärgården den sista helgen i juni.

Kanoten och vi själva transporteras till Önnereds brygga med hans Harley Davidson motorcykel med sidflak. Eftermiddagstimmarna har gått fort så när kanoten kommit i sjön är det redan kväll men fortfarande ljust. Solen har inte gått ner ännu.

Den torra våren har övergått i en ännu torrare och varmare försommar. Så vi fryser inte när vi i solnedgången i god fart paddlar utefter nordsidan av Styrso. Vi tar oss fram en bit till men nu börjar det bli mörkt så vi går iland på en ö och slår upp tältet.

Det står skyltar lite här och var utmed stranden. "Dom får vi titta på i morgon bitti", säger jag.

Sömnen är god natten igenom ända tills någon tittar in i tältet tidigt på morgonen.

"Här får ni inte vara! Vet ni inte att det är militärt område! Ni får genast lämna ön!"

Uppsyningsmannen är bister men inte otrevlig. Efter en kort stunds parlamentarande får vi till och med lov att stanna kvar på ön och laga frukost.

Jag går ner till en av skyltarna vid stranden och läser:



Den var undertecknad av Kommendanten i Älvsborgs fästning

Senare under söndagen går vi runt på Styrso och försöker få någon att ge oss en liter vatten på vår medhavda flaska. Det lyckas inte förrän efter en mängd förfrågningar. Torkan har redan slagit till. Man säger till oss att alla brunnar redan har börjat sina.

När jag kommer hem på söndagskvällen letar jag upp en karta. Ön vi hade övernattnat på var Känso, den mest förbjudna ön i hela skärgården. Det var en bussig uppsyningsman som inte bötfällde oss!

Efter bottenmålningen i grann röd färg ser s/s *Mirafjord* rätt så prydlig ut, åtminstone på själva utsidan upp till däck. Tidigare har båten fått lite svart färg på skrovet ovanför lastvattenlinjen. Fortfarande inte någon ny färg på däck och överbyggnader.

Det blir inget mer målat heller. När vi senare går till sjöss är för- och akterdäck bara hjälpligt rengjorda. De större ytorna med rost är provisoriskt övermålad med en färg som bryter av mot den kvar-

varande grå.

Överbyggnaderna, däckshuset med bryggan och däckshuset runt maskinkappen förblir militärgråa. Den lilla styrhytten med bara tre fönster uppe på kommandobryggan är dock vitmålad sedan tidigare. Den smutsgula färgen på skorsten och master sitter kvar och har inte bättrats på. Detsamma gäller toppen på skorstenen och överdelen av aktermasten som är reglementsensligt svarta. Det typiska rökröret från byssan i köket är helsvart och går ända upp i höjd med skorstenens överkant.

Fartyget ser bara halvrenoverat ut när vi senare lämnar varvet.

De som inte redan är påmönstrade åker över till sjömanshuset och ordnar med detta den 1:e juli. Jag följer med, får min första sjöfartsbok och blir mönstrad maskinelev ombord. Lundkvist mönstrar eldare men Arne mönstrar inte alls. Han skall sluta när båten går från varvet, säger han.

Jag tycker det är synd att Arne inte följer med. Han är en bra grabb, skötsam och raka motsatsen till Lundkvist. Han talar inte om varför han går iland men jag misstänker att han ogillar båten. Om han vill mönstra ut kan han säkert få en bättre båt. Men Arne säger ingenting om vad han tänker göra.

Nu är det bara en vecka kvar tills vi skall gå till sjöss, sägs det. Det är mycket som återstår att göra. Vi tre grabbar får gå upp i dagsljuset och jobba med lite av varje nu. Bland annat får vi vara med om att montera bort en massa grov elkabel i lastrummen.

Jag får lätt svindel när jag klättrar ner i de djupa lastrummen. Man får klänga som en apa på stegpinnarna som vid luckarmen går uppåt bakåt.

Kablarna går genom alla lastrummen. De utgör en slags elektrisk slinga som alstrar ett magnetfält som är motsatt fartygets eget magnetfält. Detta ger skydd mot magnetminor.

Så ungefär talar chiefen om för oss att magnetskyddet fungerar. När han är på humör kan han vara pratsam.

Alla avlopp midskepps i fartyget är igensatta. Om inte förr börjar man nu komma underfund med detta elände. Köket skall börja fungera men det är stopp i vaskarna. Hytterna flyttar man in i men det rinner över i tvättfaten och duscharna. Alla går till chiefen och klagar.

Vi håller i kilovis med kaustik soda i avloppen. Avloppsroren går till ett par stora utloppsventiler i sidan strax ovanför vattenlinjen. Det fräser och bubblar i avloppen men ingenting händer. Vi öser i mera.

Chiefen står vid relingen och väntar på resultat. Vi har hållit i all kaustik soda vi har ombord så nu bör något hända. Förste maskinisten ansluter sig efter en stund som åskådare. Chiefen och han diskuterar om kaustik soda är ett förträffligt medel eller inte mot stopp i avloppet. Jag hör när jag kommer ut på däck att chiefen varmt förordar metoden.

Plötsligt upplöses en propp som tydligen sitter alldeles innanför en av utloppsventilerna. En massa goja forsar ut och sedan kommer den rykande luten. Den tar all färg med sig, även den nya bottenfärgen ovanför vattnet.

Lundkvist kommer också ut på däck. Han ställer sig bredvid mig:

"Harre javla! Hele skiten komme' ju stöttande!"

Chiefen står vid relingen lite längre bort. Han lutar sig ut, vänder sig sedan till försten och säger:

"Där gick mynjbältet!"

"Livbåtsmanöver!"

Fartygets nye tredje styrman går runt på båten och sammankallar den nu kompletta besättningen. Jag förmodar att livbåtsmanövern är tvingande för alla och skyndar upp på båtdäck. Kapten står där redan och de flesta av däcksbesättningen. Bland de sista som kommer upp är chiefen som muttrar:

"Va faen ska de här va bra för!"

Det är tydligen andre styrman som skall leda livbåtsmanövern. Han går fram till en av livbåtarna och ruskar i block och linor. Båtsman går fram och hjälper honom med att rubba en av dævertarna som kärvar. Man lättar lite på presenningen över livbåten och tittar ner i den.

Livbåten som vi står framför sjösätts inte, vilket jag hade trott. Den blir inte ens utsvängd. De båda andra styrmännen går för syns skull också fram till livbåten. De tycks granska båtens inre. Är det spriten i reservprovianten de kikar efter, undrar jag för mig själv.

Vi andra står bara och ser på. Kapten står för sig själv vid förkanten av båtdäcket och säger ingenting. Han verkar nästan frånvarande.

"Nä, nu e de bra! Nu går vi ner å jobbar igen, gubbar!" säger chiefen plötsligt och börjar demonstrativt gå sin väg. Övriga besättningen lommar efter.

Den obligatoriska livbåtsövningen som varje ny besättning skall genomgå är över.

"Du har tjuvmönstrat, din jävel!"

Mirafjord börjar så vackert bli klar att gå ut på haven. Dock ännu ingen fyr under



pannorna men enligt chieffen skall det bli fyrstickning bara om några dagar.

Hela besättningen är nu ombord och börjar bli hemmastadd på båten. Det är vatten i kranarna, avloppen fungerar och byssan levererar mat till skans, mäss och salong.

Manskapet, dit jag som maskinelev hör, har blivit påmönstrat sist. Det var då vi åkte över till sjömanshuset med andre styrman och bevittnade såväl glans som elände. Vi såg både Albatrossexpeditionens glada och förväntansfulla forskare och den illa behandlade gumman som frågade efter sin försvunne son.

Under en av de sista dagarna innan vi går till sjöss blir jag en förmiddag kallad upp till salongen. Det är en av lättmatroserna ombord som ropar på mig. Han är dansk och vi har redan döpt honom till Peder Skram.

"Du, djævle maskinelev, du skal op til salonen!"

"Till salongen? Va ska ja göra där?"

"For helvede mand! Du skal dit øjeblikkelig!"

Jag förstår på dansken att det inte är kapten som skall bjuda mig på kaffe. Men va sjutton kan de va fråga om, tänker jag, medan jag hastar upp till salongen som ligger strax under kommandobryggan.

Där sitter chieffen vid ett av borden tillsammans med en man med fränstötande utseende. Han ser rentav hemsk ut, tycker jag. Han stirrar intensivt på mig.

Jag känner att mannen skall säga något obehagligt. Jag erfar samma skräck inför denna människa som jag som nioåring kände för min lärare i tredje klass på Magnus Stenbocksskolan i Hälsingborg, han som klöste mig och lyfte mig i håret.

"DU HAR TJUVMÖNSTRAT, DIN JÄVEL!"

Jag råkar nästan i panik. Va e de karln säger? Nu kommer ja ju inte ut me båten! Hela min värld rasar samman.

Chieffen, som annars minsann har en barsk och myndig uppsyn, sitter där och ser spak ut. Det gör att jag genast morskar upp mig. Inte ska vi två, chieffen å ja, va rädda för en sån, tänker jag. Jag börjar förstå att det är någon sorts ombudsman vi har att göra med.

"DU HAR TJUVMÖNSTRAT!" skriker han igen.

"Jaså, har ja de?"

Jag ser antagligen oberörd ut när jag svarar för nu ser han ännu mer ilsken ut när han fortsätter:

"DU SKA Å BÅTEN ME EN GÅNG, DIN JÄVEL!"

"Va e de som e fel då?"

Jag behåller fattningen för att den andre

inte skall få alltför mycket övertag. Han blir rasande för att jag inte ens ser rädd ut nu.

Jag har med tiden blivit van vid sådana här situationer, både vid konfrontation med förmän, lärare och rektorer. Jag har lärt mig att, om möjligt, inte visa rädsla för då blir ens plågoande ännu elakare. Ombudsmannen lugnar faktiskt ner sig:

"Du har ju ente gått genom förmedlingen. Å så e du ente ens me i juniorn!"

Va mena han me juniorn? Det förstod jag inte.

"Vadå juniorn?"

Jag lät antagligen snorkig för nu exploderar han:

"Du e ju för faen ente me i förbundet en gång, din jävel. NU SKA DU Å BÅTEN!"

"Hur ska man komma me i förbundet då?"

"Ja, då ska du ha vatt till sjöss!"

Inte ens inför denna sista ordväxling vågar chieffen visa sina innersta tankar.

Jag far in till sjömansförmedlingen vid Masthuggstorget med en gång efter tillåtelse av chieffen. Vad han tyckte om situationen sa han inte. Det verkade som om han inte alls brydde sig om ifall jag åkte iland.

När jag kommer till 'Gården' bakom Masthuggstorget ropar de precis upp:

"Maskinelev till Mirafjord!"

Innan jag hinner fatta något kommer det ut en grabb från expeditionen med ett papper i handen. Han har redan fått jobbet. Han skall nu åka över till Mirafjord.

En annan grabb slår följe med honom. Denne skall till en båt som också ligger på Eriksberg. Jag hänger med dem. På färjan över kommer vi att resonera om olika jobb ombord. Av någon anledning, mitt inne i något vi pratar om, säger den andre att befälselever INTE går genom sjömansförmedlingen utan anställes direkt av rederierna.

Vi följs åt ombord, den nye maskineleven som har fått mitt jobb och jag. Jag går med honom upp till chieffen som fortfarande befinner sig i salongen. Ombudsmannen från Sjöfolksförbundet har givit sig av.

Chieffen tar nykomlingens sjöfartsbok och ögnar igenom den. Han finner tydligen att anställningstiden i båtarna är kort:

"Vi vill inte ha några fjortondarsgrabbar ombord här! Du kan gå tillbaks!"

Så fort jag får höra detta lämnar jag salongen och springer det fortaste jag kan nedför landgången. Jag rusar längs piren bort till varvsporten nära färjan för där vet jag att det finns en telefonhytt.

"Kan jag få tala med direktör Galeen!"

Trots att jag är andfädd och säkert låter

upprörd släpper tjänsteanden fram mig.

Jag föreslår med bestämd röst att jag vill ha ändrad befattning ombord; från nuvarande maskinelev till maskinbefälselev. Skeppsredare Ivar H. Galeen verkar acceptera min framfusighet.

Jag känner på mig att jag inte helt kan förklara sammanhanget för honom och är nära till panik igen. Men Galeen svarar vänligt att han skall tala med en viss Gunnar Karlsson.

Efter telefonsamtalet blir jag ännu mer förbryllad. Jag har för mig att Sjöfolksförbundets ordförande heter just Gunnar Karlsson. Men samma namn har också Redareföreningens ordförande, det vet jag säkert. Redarordföranden har dock efternamnet stavat med C.

Vem direktör Galeen nu än kontaktade så får jag dagen efter reda på att jag skall ommönstras till maskinbefälselev med hyran 60 kronor i månaden.

Katten också! Där rök halva hyran! Min tidigare månadshyra var ju 120 kronor. Men jag är naturligtvis själagläd över att det har ordnat upp sig. Tänk vilken nesa om man skulle blivit körd iland av den där avskyrde ombudsmannen! I stället känner jag att jag har vunnit över honom.

Att det var just dansken som på sitt speciella sätt sa åt mig att gå upp till ombudsmannen förstod jag efteråt. Han kom naturligtvis direkt från salongen med budet till mig efter att först ha blivit förhörd om sitt medlemskap i Sjöfolksförbundet.

Ombudsmannen hade säkert också utforskat hur det stod till med den finländske smörjaren Engblom och de båda männen från Baltiska Staterna. Några andra utlänningar har vi inte ombord.

Att jag nu är befälselev på s/s Mirafjord och inte vanlig simpel elev förändrar ingenting. Jag väntar mig inte det heller. Jag har inga som helst illusioner om att jag skall gå omkring på båten och utföra finare sysslor och vara välklädd som en riktig 'prentis'.

Annars har jag sett i engelska sjöfartstidningar vilken fin, vit uniform en befälselev, en 'apprentice', har på sig ombord på ett engelskt linjefartyg.

Så när det ett par dagar före avgång beordras skansrent akterut så är det jag som tar maskinfolkets hytter och en jungman däcksmanskapets. Pyts, levang, rotborste och skurtrasor får jag av båtsman, 'båsen'. Såpa och soda i erforderliga mängder hämtas nere i maskin. Det får gå undan, förstår jag. Det är många hytter som skall skrubbas och jag har bara eftermiddagen på mig.

"Spar på sodan!" säger båsen till mig.

Varför han uppmanar mig till denna

sparsamhet förstår jag efter en stund när jag börjar göra precis tvärtom. Jag ser nämligen att det blir lättare rent om jag tar mer soda.

Det är skitigt i hytterna så jag öser i ordentligt med soda. Det behövs styrka i skurvattnet. Nu lägger jag märke till att den vita färgen på skotten löses upp och börjar rinna. Resultatet blir en randig och flammig blåvit yta påminnande om blåsur mjölk. Jag blaskar på med mera skölvatten så att det rinner av bättre men blir själv både blöt och vitflammig på overallen.

När mitt arbete med att göra skansrent hållit på någon timme hör jag en hög röst i gången utanför den hytt jag befinner mig i.

”Manskapets bostäder har renoverats och är i utmärkt skick!”

”Vi fortsätter längre fram här i gången så får vi se på manskapets mäss!”

”Mässen har också fräschats upp ordentligt! Nya bänkar och nya bord!”

Det är redaren som har kommit ombord. Jag känner igen ordsvallet och den fylliga, ljudliga rösten. Med sig har han någon som med ett muttrande kommenterar alla lovorden. De har nu hunnit längre in i gången och upptäcker mig.

”Och här har vi fartygets maskinbefälselev! Han studerar på gymnasium! Han skall medfölja fartyget under sina ferier!”

Skeppsredare Ivar H. Galeen visar upp mig med en pompös åtbörd som om jag vore en betydelsefull person på fartyget.

Jag torkar av högra handen hjälpligt och hälsar, först på redaren och sedan på en äldre, distingerad herre med bister uppsyn. Dennes min övergår i en grimas när han får syn på mig i smutsig och våt overall, svettig i ansiktet av värmen och håret på ända. Jag förstår att jag inte ser särskilt presentabel ut.

Den äldre herrn verkar liten och spenslig där han står bredvid den bastante Galeen. Han visar också alla tecken på att han så fort som möjligt vill ut ur de sodadoftande skansutrymmena.

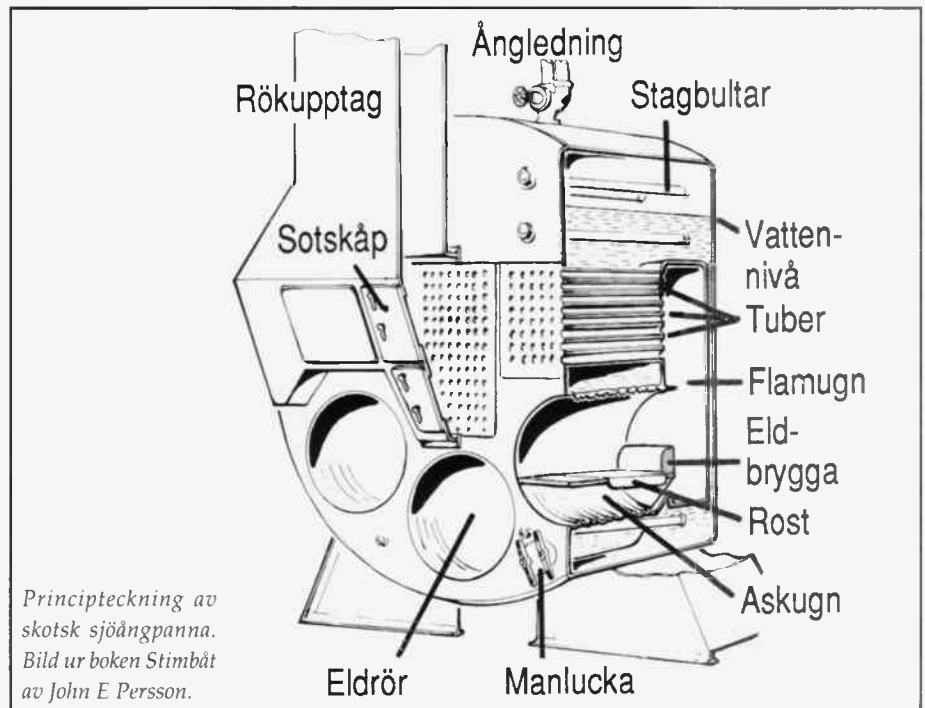
Innan de båda går vidare slår redaren ut med sina armar i en gest mot mig och säger:

”Det var direktör Adler som Ni hälsade på!”

Jag blir imponerad vilket naturligtvis var meningen. Tänk, att ha hälsat på en av Göteborgs förmögna män! Trots att jag har bott i Göteborg endast ett år så vet jag att han är en rik knös.

Andra tankar infinner sig omedelbart:

Kan undra om inte den där Galeen lurat Adler att satsa pengar på den här gamla skorven! Han såg verkligen inte överväldigad ut. Förresten, de va väl ingen som



såg att ja hälsa på redaren?

Jag ser mig omkring och lyssnar om någon kan ha varit vittne till sammanträffandet men upptäcker inget. Det hade varit besvärligt att förklara varför redaren skulle hälsa på just mig. Jag hör bara jungmannen som mittöver mässen skrubbar durken i gången utanför matrosernas hytter.

Jungmannen som stödar på andra sidan kallar vi för Kubiken, en stadig och robust urgöteborgare. Han är ett par år äldre än jag men är liksom jag obefaren. Därför har han bara fått mönstra jungman trots att han har åldern inne för att bli lättmatros.

Det där med ’juniorn’ får jag klart för mig senare. ’Den Hemske’ var så gammal som ombudsman att han var med på den tiden då det fanns engelskklingande benämningar på olika facksammanslutningar. Ett exempel på det var Svenska Eldareunionen. Unionen var ett svåruttalat ord så det blev ’juniorn’.

Fyr under pannorna

Så är det då äntligen dags att sticka fyr. Alla förberedelser är gjorda. Den tjockflytande pannbrännolja är uppvärmd och finns nu i särskilda dagtankar där den värms ytterligare. Sedan pumpas oljan fram till brännarna, en i vardera av de nio eldrören.

Fartyget har tre skotska ångpannor. Det är stora pannor, diametern över manteln är närmare fem meter. Varje panna har tre eldrör. Pannorna upptar nästan hela fartygets bredd så det är bara smala passager på fartygets sidor när man från maskinrummet skall gå in till pannrummet eller ’stockhållet’.

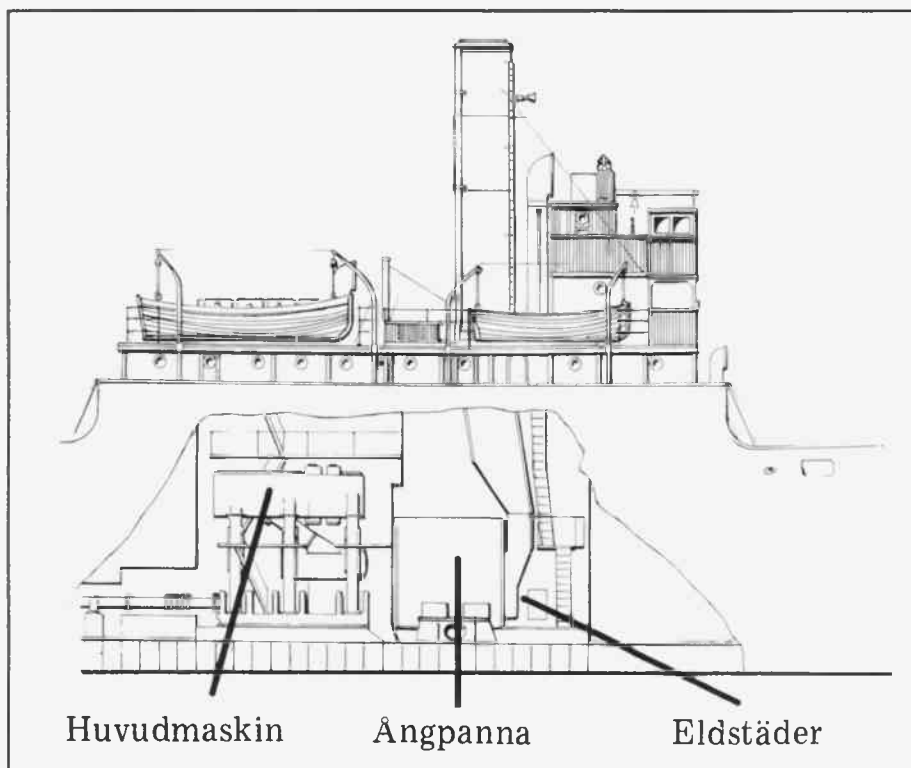
En skotsk ångpanna har formen av en stor liggande cylinder med gavlarna vända för- och akteröver i fartyget. I den förliga gaveln, framsidan av pannan, utmynnar eldrören med eldstadsluckorna framför. Eldrören går in till en stor flamugn som är belägen inuti pannan, nära den andra gaveln. Från flamugnen går det rökastuber ovanför eldrören åter till framsidan till ett sotskåp som är beläget strax över eldstadsluckorna. På detta sätt får elden, flammorna och rökgaserna god kontakt med vattnet som skall förångas. Från sotskåpet går rökgaserna vidare upp till skorstenen. ’Stockhål’ kommer från engelska ’stoker’ (eldare) och ’hole’ (hål, håla) eller ’hold’ (utrymme, rum i fartyg).

Pannorna som är placerade för om maskinen vänder alltså eldrörssidan mot stockhållet från vars durk man sköter eldningen.

Även den nödvändiga sotningen göres i stockhållet varvid man får öppna små luckor i sotskåpen. Genom öppningarna sticker man in ett ångmunstycke och blåser tuberna rena från det värsta sotet.

På pannornas bakre gavel som är vänd mot maskinrummet är monterat bland annat ventiler för matarvattnet och glasrör för kontroll av vattenståndet i pannan. Både matarvattenventilerna och vattenståndet passas från maskinrummet.

Att från kallt tillstånd ta upp trycket på så här stora ångpannor är en procedur på ett par dygn. Man börjar så försiktigt med liten tillförsel av brännolja och fina munstycken i brännarna. Under tiden får donkeypumpen köra runt vattnet i pannorna så att temperaturen blir jämnt för-



Maskin- och pannrummets placering på en ångare byggd 1920 på Kockums Mekaniska Verkstad. Bild ur boken *Stimbåt* av John E Persson.

delad.

Den efterlängtade fyrstickningen utföres rituellt av chiefen själv. Alla eldarna är på plats och så jag, förstås, som bara är nyfiken och inte alls har med eldningen att göra. Så småningom, när problemen börjar uppstå, kommer även de övriga maskinisterna.

Fyrstickningsgrejerna är enkla. På en lång stång påminnande om en utdragen spiskrok är trassel omlindat på änden. Denna stoppas ner i en pyts med fotogen och tuttas på. Luntan föres in genom ett litet hål med svänglock i eldstadsluckan. Brännoljan sättes på och tar eld varefter luftspjällen justeras så att lagom mycket förbränningsluft tillförs.

"Tant va de här!" ropar chiefen och sträcker på sig stolt.

Efter bara en kort stund kommer tredje styrman inrusande i stockhålet.

"Nej, för jävulen, ni får stoppa. De här går inte! De bolmar åta´ bara faan!"

Tydligt har styrmannen satts på post uppe på bryggan för att just observera hur mycket rök som kommer upp genom skorstenen. Jag skyndar upp för att titta.

Vår tredje styrman kunde lika bra haft sin observationsplats vid Carl Johans kyrka mittöver älven. Hela den gamla delen av varvet har insvepts i tjock, svart rök under den korta tid som brännarna varit påslagna.

Det uppstår en livlig diskussion i stockhålet. Större eller mindre munstycken i

brännarna. Mer luft, mindre luft genom spjällen. Högre oljetryck, mindre oljetryck. Högre temperatur, mindre temperatur. Alla förslag diskuteras, alla förslag provas. Men det bara ryker.

Mitt under experimenterandet kommer en målarklädd man nedhasande för lejdarna i maskinrummet. Han är van att röra sig även i gamla ångfartyg för snart är han ute i stockhålet.

"Va i helvete gör ni här? Ser ni inte att vi

håller på å måla ett nybygge vid piren här breve!"

Chiefen låter sig inte bli utskälld:

"Dra åt skogen, jävla målarkludd. Vi eldar här så mycke vi vill för dej! Vi ska komma ifrån de här jävla varvet nån gång!"

Chiefen är arg som ett bi, mest för att det inte lyckas att få någon ordning på fyrarna. För varje nytt försök ryker det ännu värre ur skorstenen. Det kommer tredje styrman ner och rapporterar.

Målaren står kvar, för tillfället mer intresserad av att titta på hur de nu församlade maskinisterna vändas över den uppkomna situationen. Chiefen ser att målaren fortfarande är där:

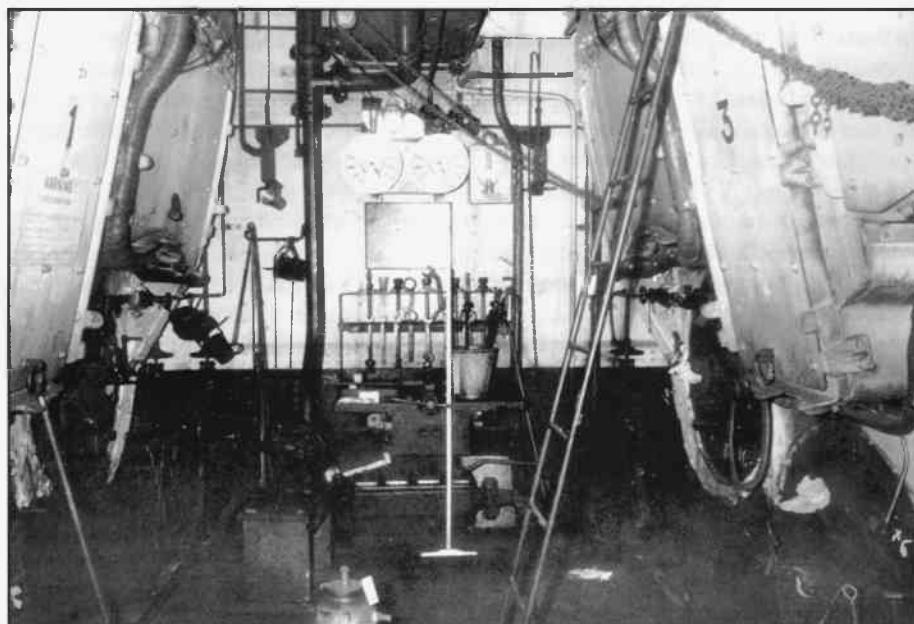
"Sa ja inte att du skulle ge dej iväg! Hälsa dina kompisar att dom kan fortsätta att måla sitt jävla nybygge när vi kommit loss härifrån! Stick åt helvete nu!"

Försöken att få någon ordning på oljebrännarna upphör när en ingenjör från varvet kommer ombord och ger order om att påeldningen skall avbrytas. Det blir tyst ombord, verksamheten i maskin upphör, det är snart kväll.

Vi har under eftermiddagen hunnit att ordentligt sota ner ett nybygge som snart skall ut på provtur. Det är ett kylfartyg som naturligtvis skall se skinande vitt ut vid leveransen.

Fartyget är det första i en ny serie för ett nytt rederi inom Broströms, AB Atlanttrafik. Fartyget är redan döpt till **Atlantic Ocean**.

När vi sitter i mässen och äter efter arbetstidens slut hör jag en truck komma nere på piren. Det låter som om trucken



Del av pannrummet på isbrytaren *Göta Lejon*, med två av fyra pannor, som försåg fartygets två ångmaskiner på tillsammans 4 000 hk med ånga. Foto Bertil Söderberg 1967.



Eriksbergs varv den 28 maj 1947. Nybygge 359 *Bysanz* har just sjösatts och tas om hand av bogserbåtar. Varvets pিরer är fullbelagda med reparationer och nybyggen till vilka s/s *Mirafjord* sällade sig senare under sommaren. Foto från Eriksbergs Varv

drar på en vagn som det skramlar om. Jag går ut på däck av ren nyfikenhet.

När jag kommer fram till relingen får jag se att trucken dragit fram en stor kärra som är lastad med en mängd gamla bräder. I bråten kan jag också urskilja kasserat ställningsvirke, landgångar med skavanker och trasiga stegar. Truckföraren tippar av skräpet på piren och bereder sig att åka bort igen, förmodligen för att hämta fler lass.

Samtidigt ser jag chiefen gå nedför lejdaren från midskepps och ut på akterdäcket. Han kommer fram till mig.

"De blir jobb för honom de här! De här ska vi elda me nu! Han kan lika bra gå in å

dra på sej overallen igen!"

"Okej!" svarar jag. "Ja ska bara käka färdigt först!"

"Ja, nu ska de väl inte ryka så förbannat", muttrar chiefen och går midskepps igen.

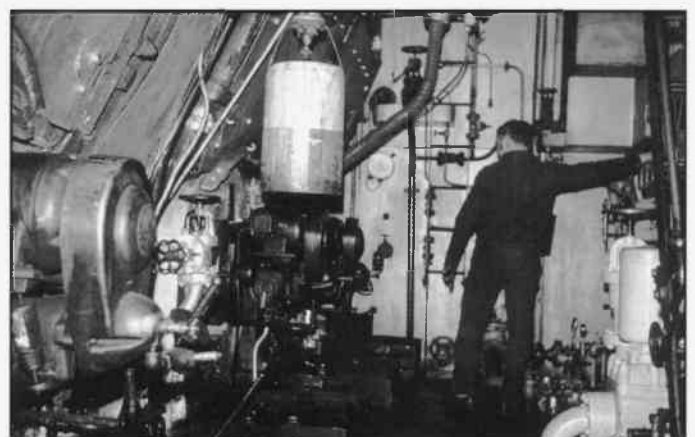
Beskedet mellan fartyget, varvet och rederiet har tydligen gått blixtnabbt. Uppenbarligen har redaren av varvet köpt en massa trävirke att användas som bränsle. Tanken är förstås att elda med träet i stället för med olja så länge vi ligger kvar på varvet.

Jag beordras alltså stanna kvar ombord och ta emot virket som kranen släpper ner på akterdäcket. Det är dels långa mer eller

mindre skamfilade plankor dels bredare landgångar med bara lite skador på.

Ställningsbyggarnas förman på varvet godkänner inte landgångar med skavanker. Han skall bara ha helt felfria landgångar får jag reda på senare.

Mitt jobb fram till midnatt blir nu att släpa fram virket till de stora luftrören som går ner till stockhållet från övre däck midskepps. Luftrören finns alldeles bredvid bompälarna vid luckan till treans lastrum. Denna lastlucka ligger mellan bryggan och maskinkappen. Lastrummet därunder är fartygets minsta. Det kunde tidigare, när fartyget var koleldat, användas som extra bunkerutrymme vid särskilt



Pannrummet är ombord på s/s *Monarda* där eldaren just skall sticka fyr i en oljebrännare. Fotona från pannrummen på detta uppslag är av senare datum än då *Mirafjord* seglade. De återger dock miljön där. Foto av Bertil Söderberg i mars 1971.



långa resor.

De tjocka och tunga brädorna får winschas ner en och en. Landgångarna är för breda för att rymmas i röret så dem får jag säga upp eller slå sönder med yxa.

När pannorna eldades med kol hade man tagit upp askan från fyrarna genom luftrören. Winscharna som sitter strax under huvarna sitter fortfarande kvar och fungerar faktiskt hyggligt efter lite smörjning.

Nere i stockhälet står en av de nyss påmånstrade eldarna. Han får liksom jag order om att jobba hela tiden fram till midnatt med eldningen.

Ombord kallar vi eldaren för Gotland. Hans verkliga namn är förstas något helt annat men varje gotlänning som finns på en svensk båt får alltid heta Gotland. Det får jag veta.

Vi hojtar till varandra, Gotland och jag. Han, när han ville ha mer bränsle till pannorna och jag, när jag börjar veva ner. Jag har tidigare varnat honom för att mina provisoriskt hopsurrade brädbitar kan lossna och falla rakt ner.

Senare på kvällen tar fyrarna sig och Gotland ropar allt oftare på nya bräder och plankor. Då kommer vi överens om att jag helt enkelt störtar ner allt ställningsvirke. Att durkplåtarna i stockhälet håller är ett under. Fallet är över tio meter!

Befäl och manskap

De flesta av däck- och maskinbefälet hade mönstrat på några veckor före manskapet. Avsikten med den tidigare mönstringen var väl att befälet skulle få bättre möjlighet att lära känna båten och sätta sig in i sina göromål.

Kaptenen fanns redan ombord när jag klev över landgången första gången, likaså maskinchefen. Det enda befäl jag såg ombord den första tiden förutom skeppare och chief var den äldre av flyktingarna från Baltikum som sedan mönstrade förste maskinist.

Fartygets befälhavare är en strong, storväxt, bredaxlad och mörkhårig man i 45-årsåldern. A Bold Man! Han är inte särskilt pratsam vad jag erfarit hittills. Under den grovt förfuskade livbåtsövningen höll han sig märkvärdigt tyst.

Kaptenen håller sig på sin kant. Jag ser honom inte ofta tillsammans med några andra ombord. Han verkar vara god vän med chiefen även efter dennes sura kommentarer till livbåtsövningen.

När vi sedan kommer ut till sjöss gör kaptenen, för att hålla sig i form, snabba spatserturer i någon av gångarna vid sidan om däckshuset midskepps. Alltid med

händerna hårt knutna bakom ryggen. Till en början ofta tillsammans med chiefen.

Förste styrman är en äldre korpulent man i åldern 55–60 år. Han kommer från Grängesbergsbolagets rederi vars stora fartygsflotta går i malmfart, mest från Narvik och Luleå. Malmtraden är inte populär men båtarna är fina. Rederiet har gott rykte bland sjöfolk.

”Varför lämnar han ett sånt rederi?” undrar donkeyman lite diskret när han berättat färdigt om vad han känner till om fartygets förste styrman.

Vi sitter i massen och pratar om befälet ombord. Nu tar båsen till orda för han vill visa att han också är väl underrättad. Han är precis inte lågmäld utan talar om för oss i korta hetsiga meningar vad andre styrman är för någon och vad han har haft för sig innan han kom till **Mirafjord**.

”Fy faen vicket helvete han måtte hatt!”
”Först segla han skeppare flere år i stora båtar!”

”Sen gick käringa ifrå´an å tog ungarna me sej!”

”Å sen söp han ner sej åta´ helvete!”

”Å nu e han här bara som andre!”

Vår andre styrman hade alltså tidigare varit befälhavare men var nu nedsupen efter ett havererat familjeliv. Vi hyser en viss sympati för honom.

Andre styrman har lätt för att prata med oss bland manskapet. Det är kanske därför han ombads att följa med oss till mönstringen på sjömanshuset.

Tredje styrman är en mager, lealös, urvattnad kille. Det behöver ingen tala om för mig, det ser jag själv. Han går omkring i slasiga khakikläder och har på huvudet en slokande uniformsmössa där jag inte kan identifiera rederimärket. Han har nog också fått sparken från något större rederi, tänker jag. Att förste styrman hade fått det förstod vi alla.

Maskinchefen Andersson och förste maskinisten Ozols har antagligen befunnit sig ombord lika länge som kaptenen. I alla fall rör de sig ombord som om de har varit på båten länge. Förste maskinistens namn har jag just fått reda på. Likaså att han är från Lettland. Han talar svenska hjälpligt.

Andre maskinisten har tydligen kommit sent ombord. Jag lägger inte märke till honom förrän han på avgångsdagen står vid manöverplatsen i maskin och låter ångan pysa ut lite här och var runt maskinen. Det är några timmar före avgång och maskinen skall värmas upp inför den väntade ordern på maskintelegrafan om stand-by i maskin.

Det är troligt att det varit svårt och tagit lång tid att få tag på en andremaskinist. Befälsbristen såges vara problematisk för

rederierna. Särskilt ont lär det vara om behöriga maskinister. En sådan gammal ångtramp som **Mirafjord** har säkert inte fallit många maskinister i smaken. Speciellt inte som det är lätt att få anställning på nya, moderna motorfartyg i stora rederier.

Andre maskinisten kommer från flottan, från ’kommissen’. Stilen där skiljer sig avsevärt från handelsflottan vilket snart ställer till med problem både för honom själv och oss andra i maskin.

Att andre maskinisten tar jobb i ett ångfartyg och inte i ett motorfartyg är lätt förklarligt eftersom han knappast har sett en stor dieselmotor tidigare. I flottan är ångdriften helt förhärskande i de större fartygen. Enda undantaget vad jag vet är minkryssaren **Älvsnabben**, ett ombyggt civilt lastmotorfartyg.

Tredje maskinisten är en häftig och instabil man i medelåldern. Vid återkomsten till Rivöfjorden efter resan runt kusten skäller han hejdlöst på mig för att jag, som han säger, lägger min näsa i blöt i allting.

Samma dag, medan vi fortfarande ligger till ankars på fjorden, faller tredje maskinisten nedför en lejdare och skadar sig så svårt att han får föras iland. Det är strax före avgång så man hinner inte med att skaffa någon ersättare. Donkeyman får överta hans jobb.

Manskapet bor akterut i poopen i trånga tvåmanshytter. Däcksmanskapet om borbord och maskinmanskapet om styrbord. Däremellan finns en gemensam mäss med två långbord, ett för vardera manskapskategorin. Till varje långbord hör två långa bänkar som vi sitter på.

I förkant på massen finns en lång arbetsbänk som går tvärskepps utefter skottet. Där finns en vask och där är utrymme för Skanskalle att lägga upp vår mat som han får gå och hämta hos kocken i byssan midskepps.

Mittpå är Skanskalles bänk avbruten av en nedgångskapp med ståldörr. Genom den kommer man på en lodrät pinnlejdare ner i ’kyrkan’, den aktersta, vidgade delen av propelleraxeltunneln. Skylten ovanför ståldörren talar om att det egentligen är en uppgång och inte en nedgång. Där står, knappt läsbart på grund av övermålning, Tunnel Escape.

Däcksmanskapet består av båtsman, timmerman och ett antal matroser, lättmatroser och jungmän. Samma system med bestämd rangordning råder bland maskinmanskapet. Där är donkeyman den främste följd av ett antal smörjare och eldare. Hade **Mirafjord** fortfarande varit koleldad hade det tillkommit lämpare (trimmers) och eventuellt sopare (wipers).

Registersidorna 1801-1900



1855 SCANIA I under gång i Kalmar. Se även Horisonten Runt.

Foto: Lars Hedberg

Registerredaktörer:

Krister 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		
1801	S	HAGEN	1875 Torskog	76	70	1894	1962 avförd, upph
1802	S	DAVIDA	1887 Assarebo	69	54		25.5.1938 strandat Vänern
1803	S	S:T PIERRE	1855 Honfleur	-	49		27.4.1896 sjönk Kattegatt
1804	S	VIVID	1843 Preussen	-	51		1898 upph
1805	S	MATHILDA	1874 Kilane	100	91		16.9.1905 strandat Kalundborg, kond
1806	S	SIGRID No 4 ex PETRONELLA	1858 Svartvik	162	141		1914 pråm
1807	SS	Kalla ex Turisti ex TURISTEN ex BROKIND	1878 Bergsunds	70	52		1908 såld Finl, pråm 1915. Upph Finland? fanns 1957
1808	S	HENRIK ex Makrelen	1846 Köpenhamn	66	64		13.1.1946 strandat Strupöv, vrak
1809	S	EMMA CHRISTINA ex Maren Marie	1867 Haugesund	39	33		1942 slopad
1810	S	DUFVAN ex Laura 61 ex Anne Marie ex LAURA 48 ex MARY	1857 Glücksburg	41	32		1903, febr, kondemn efter kollision
1811	SS	HAVSBANDET ex VESTERÅS	1888 Bergsunds	182	137		1952 pråm, 1953 upph
1812	S	SIGNE	1892 Ö Lagnö	32	30		1933 upph
1813	S	CARL	1874 Nordingrå	39	35		1901, ligger sjunken, avförd
1814	S	WALFRID	1864 Wärnanäs	55	38		12.12.1904 strandat Gislöv
1815	SS	LISBETH ex FREJ	1876 Oskarshamn	207	129		4.1.1918 pass Dalarö, borta m m o allt
1816	S	GOTTFRID	1878 Bergkvara	62	54		3.4.1911 strandat Kalmarsund
1817	S	LAVÉNS Nr 61 ex VICTORIA	- fb 94 Sätra	42	40		1916 pråm, sänkt 1939
1818	S	EMMA	1875 Begshamra	50	43		1971 sjönk Västerвик, 1975 upptagen, kaffevad
1819	SS	HILDA ex ESTER ex ARANÄS	1874 Sjötorp	182	95		4.12.1913 strandat Värmlandsnäs
1820	SS	NYKÖPING	1861 Nyköping	187	130		1923 upph
1821	S	LILJAN	1889 Krlke, Nordmal.	37	35		1915 pråm
1822	S	KUSEN	1867 Stillingsön	42	39		5.12.1899 strandat Vänern
1823	S	JOHANNA CHRISTINA	1872 Lerhamn	34	30		18.5.1909 strandat Hundested, vrak
1824	S	VICTORIA	1867 Vätö	282	250		18.10.1895 strandat Gotland, vrak
1825	S	SJÖFOGELN	1877 Kungsviken	32	31		12.11.1906 strandat Hasslö, vrak
1826	S	FIA ex Doris Mentz ex Rose	1861 Ribnitz	186	170		7.11.1902 strandat Northumberland, vrak
1827	S	LINNEA ex Sandrine	1861 Sandvig	36	34		1925 sänkt vid hamnbygge i Karlshamn
1828	S	ELIS	1852 Wärnanäs	68	60		1908 i maj drivande som vrak Sjöland, 4 omkom
1829	S	INDIA	1875 Värmdö	26	24		1907 nedhuggen
1830	S	ESPERANCE	1855 Svendborg	26	24		1921 upph Söderköping
1831	S	KLARINA	- fb 89 Högmarsö	34	31		Ej SL-23
1832	SS	KARLSTAD	1887 Torskog	215	120		1950 upph
1833	SS	DJURÖN II ex JEHANDER IX ex MOTALA STRÖM	1855 Motala	265	185		1949 pråm, upph 1976
1834	SS	VENUS	1873 Motala	259	177		1923 logement, borta mitten av 20-talet
1835	SS	PALLAS	1885 Motala	255	182		1946 såld No, logement, skrotad ca 57/58 i Sandnessjøen
1836	SS	CERES	1885 Motala	256	190		1946 såld No, logement, upph 52
1837	SS	Vestmar ex GÖTA KANAL VI	1890 Motala	159	94		1941 såld No, sjönk 2.12.1970
1838	SS	Delet ex Ulrika ex Delet ex ASTREA ex ARBOGA II ex WADSTENA	1858 Motala	207	152		1911 såld Finl, strandat 25.11.1937, upph
1839	S	VICTORIA	- fb 93 Harg	43	37		1927 slopad
1840	SS	JUNO	1874 Motala	266	177		I fart
1841	S	NILS LORENTZ	1861 Påskallavik	66	57		1915 pråm
1842	S	BIRGER	- fb 91 N Fjöle	41	39		29.10.1904 strandat Burrevet, Vänern
1843	S	HENRIETTE	1869 Zingst	33	28		17.11.1912 sjönk efter koll Kalmarsund
1844	S	JONAS AHLSTRÖMER	1869 Åmål	196	124		1915 avförd
1845	SS	MERCHANT ex ÅMÅL ex SIGRID	1889 S Garn	177	116		1963 ej i sjöfart, sjönk Fredhäll 1971
1846	S	AGNES ex Trieste	1854 Amsterdam	206	197		19.4.1903 strandat Djupvik, vrak
1847	S	VIDAR V ? ex CARL	1871 Helsingborg	82	72		Okt 1910 påträffad manlös Östersjön, pråm
1848	SS	Kapella ex ANNA	1890 S Garn	175	117		1928 såld Estland, förlist 7.1.35
1849	S	AMANDA	1881 Söderby Karl	39	37		1901 pråm, sjönk samma år
1850	S	MELIUS	1879 Böda	34	30		Juli 1897 brand, sjönk Valdemarsvik

1851	S		SJÖFOGELN	-	29	28	1908 obrukbar sedan 1904, uppeldad
1852	SS		LEVANT ex Aludra	1879 Sunderland	1422	1068	30.12.1898 avg Grimsby, borta m m o allt
1853	S		WULKAN	1872 Långvind	100	90	1900 pråm, såld Axmar Jernverk
1854	S		SOFIA	1883 Masby	53	45	1946 upph (den sista seglande rospigen)
1855	S		SCANIA I ex AMY ex Kjerstine Marie	1856 Thisted	52	45	1972 såld utl medborg, bränd Oxelösund 73
1856	S		HILMA ex TRE VÄNNER	1843 Arild	28	23	1901 upph, satt på land Hällevik
1857	S		JOSEFA ex Sirva ex Santos Packet ex Njord	1843 Sönderborg	306	275	1902 pråm, blev liggande Norrtäljeviken
1858	S		HERMINE	1873 Stralsund	88	83	Dec 1902 kondemn i Rönne efter kollision
1859	S		HELENA	1857 Aspa Bruk	23	21	1925 förstörd, lagd Olshammar sågverk
1860	SS		BALTZAR VON PLATEN	1870 Motala	248	170	1946 såld No, logement, upph 1954
1861	S		ELVIRA	1867 Glyxnäs	49	43	1940 såld Roslagens sjöfartsminnesförening, avriggad upph
1862	S		JOSEPHINA	1842 Höganäs	35	29	18.3.1901 förlist
1863	S		CELIA	1888 Äpplarö	22	20	1923, slopad, sönderhuggen, uppbränd
1864	SS		ORVAR ODD ex SIGNE	1872 Liljedal	153	98	1928 upph Viken
1865	S		ÖRN	1875 Cederslund	25	20	1900 logemnet, upph 1908
1866	S		Sonja ex BENJAMIN MOLLÉN	1876 Krogane	222	199	1915 såld Dk, 12.10.1917 övergavs, inbärgad, vrak Aalbæk
1867	S		LUDVIG ex Friedrich Ludwig	1879 Barth	78	66	8.6.1917 sänkt av ubåt Bottenhavet
1868	S		GUSTAF	1868 Västervik	144	132	1904 pråm, sönderhuggen
1869	S		NORDEN	1868 Pukavik	123	110	Ej SL-15
1870	S		LYCKANS PRÖVE	1869 Glasvarf	32	30	1911, slopat för fyra år sedan, dels upph
1871	S		TB 231 ex KARL ex CARL	1848 Bergkvara	89	76	1917 pråm, upph 20-talet?
1872	S		SVEA	1894 Öster Lagnö	31	29	1981 avförd, sjönk 1970
1873	S		PETRUS	1893 Överlöpe	59	51	1932 förstörd, ligger Edebyviken, bränd
1874	SS		VÄNERN ex RAGNAR LODBROK ex MARIA	1890 Sjötorp	162	124	1941 upph Bohus varv
1875	S		FRITHIOF	-	31	30	1900 såld No
1876	S		PETRUS	1885 Överlöpe	107	102	1923 pråm, 1944 upph
1877	S		HANNA	1831 Svendborg	95	80	1912 slopad i Västervik
1878	S		FRÖIJA	1836 Sjötorp	-	70	1899 pråm
1879	S		BERTHA	1848 Eckernförde	103	90	1904-05 landslagen Ljugarn, upph
1880	S		GREFVE EHRENSVÄRD	- fb 82 Rättaregården	45	39	1911 slopad, upph
1881	S		BOULANGER	- Trollhättan	50	47	1899 slopad
1882	S		TITUS ex AXEL	1890 Assarebo	86	59	1.3.1949 avg Kragerö, borta m två man
1883	S		MINA ex KONSTANTIN	1881 Björneborg	68	64	1908 pråm
1884	S		Freja ex Mary ex WIDO	1891 Rättaregården	64	54	1914 såld Dk, förlist 12.8.1927
1885	S		KARLANDER	1881 Hallbacka	52	51	1908 pråm
1886	S		HILDA	- Hjälmare Docka	49	42	1897 slopad
1887	SS		EMANUEL	-	174	128	1906 havererat Kuggens hamn, Vätern, såld 1907 på auktion
1888	SS		STAFFAN ex AGA I ex RAGNHILD ex ENKÖPING I	1885 Stockholm	183	123	1958 avförd, sjunken Sävis
1889	SS		RAPID ex ENKÖPING II ex NYA ENKÖPING	1872 Stockholm	149	106	1920 såld Lettland öde?
1890	SS		Nordnorge ex Mariehamn ex NYKÖPING ex VISINGSÖ	1883 Motala	215	141	1938 såld Finl, torpederad mars 44
1891	S		LOUISE	1862 Björksund	60	80	1897 slopad
1892	S		LOVISA	- fb 87 Långholmen	53	45	1913 pråm
1893	S		AXEL ex MARIA	- fb 83 Tenggrenstorp	83	79	"Struken i SL." (Fanns ej SL-08)
1894	S		HULDA	1865 Syltenäs	130	123	1905 slopad
1895	SS		LIBAU	1890 Götaverken	331	233	29.6.1944 minsprängd Sassnitz
1896	S		EDVARD ex James Rogers	1862 Sunderland	270	241	2.1.1899 övergavs Nordsjön
1897	S		JENNY	1883 Fieholm	101	96	1925 pråm, avförd 1972
1898	S		RUDOLF	1868 Oskarshamn	76	70	1902 pråm
1899	S		ROBERT ex Bato	1863 Hoogezand	124	112	12.11.1897 strandat Dars, vrak
1900	S		VÅNSKAPEN	1875 Sjötorp	29	19	1933 upph

Sommarläsning FYRSKEPP I SVERIGE

Av Klubb Maritimmedlemmen Björn Werner

Boken, som kom ut förra året, behandlar alla svenska fyrskepp under åren 1831 till 1972 då det sista drogs in. Vi har fortfarande kvar några böcker som vi säljer för 400:- kr/st inklusive porto. (I Bokhandeln ligger priset på ca 500:- kr) Sätt in beloppet på Läns pumpens postgiro 81 57 68-7 så kommer boken inom 14 dagar.

Möteskalender Västra Kretsen

Nakterhuset kommer under hela sommaren att ha öppet på tisdagar från klockan 18.00 till 21.00. Båtologer som besöker Göteborg, är välkomna att besöka vår lokal i Klippans kulturresevat.

Undrar du över något så ring gärna klubblokalen Nakterhuset på telefon: 031 - 24 65 15

VÄLKOMNA!

Köp Västra Kretsens vykortsserier

1979 tog vi fram den första serien med 10 äkta foton. Fram till 1991 har 14 serier givits ut och av dessa är de fem första helt slut.

Av de återstående serierna 6-14 finns det nu möjlighet att köpa **enstaka vykort till priset 5 kr/st eller hela serier à 45 kr inklusive porto.**

Av serie 6, 7 och 8 finns en begränsad mängd serier kvar.

Sänd efter vykortslistan från:

FOTOARKIVET, Klubb Maritim Västra Kretsen, Box 12322, 402 43 Göteborg



FOTOARKIVET ● Klubb Maritim Västra Kretsen, Göteborg ● OFFERT 15

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!

SKUTOR

Klara	Skillinge	7275
Marion	Gullholmen	6250
Sonja	Kyrkesund	6231
Solvig	Hamburgsund	7248
Svanen	Djupekås	7116

KUSTFARTYG

Helfrid	Trelleborg	6668
Samba	Göteborg	9103
San Antonio	Hovenäset	8941
Sandön	Skärhamn	10579
Sibris	Dalarö	10542
Sigborg	Gävle	8398
Solamit	Lidköping	7585
Sommen	Karlstad	10931
Spes	Djupekås	8160
Stella Atlantic	Skärhamn	10617
Stensö	Väjern	7846
Stensö	Väjern	10736
Susanne	Skärhamn	9995

Svalan	Skillinge	9344
Svanö	Uddevallå	9404
Sydfors	Visby	8396
Sydkust	Djupekås	8195

ÅNGARE

Skirner	Stockholm	6087
Stefan	Göteborg	7281
Sottern	Helsingborg	6340
Spica	Stockholm	8966

MOTORFARTYG

Scanthiod	Stockholm	9969
Securus	Stockholm	8765
Segerö	Stockholm	10337
Servus	Stockholm	11056
Sicilia	Göteborg	9212
Sparreholm	Göteborg	8661
Stig Gorthon	Helsingborg	8736
Stureholm	Göteborg	9781

NORSKA

M/t Bratsberg	Porsgrunn	1950
M/t Bris	Oslo	1953
M/s Fernplant	Oslo	1939
S/s Fido	Kristiansand	1918
M/s Frierfjord	Oslo	1944
M/t Heron	Arendal	1940/1945
M/t Holmgår	Bergen	1951
S/t Huldra	Bergen	1950
S/s Orkla	Kristiansund	1918
M/s Solek	Skudeneshavn	1947

FINSKA

M/s Ivalo	Helsinki	1958
S/s Kare	Helsinki	1924
M/s Korshamn	Vasa	1945
M/s Kuutsalo	Helsinki	1955
M/s Lovisa	Lovisa	1060
M/s Maid	Helsinki	1956
M/s Wihuri	Helsinki	1965

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

Namn

Adress

Sista beställningsdag

31 oktober 2000

därefter leverans inom 6-10 veckor

Båtsman och donkeyman intar en särskild ställning ombord. De står mellan befäl och manskap men äter och bor med manskapet. Båtsman, 'Båsen', leder däcksmanskapets arbete med av- och påluckning, rengöring av lastrum, fällning och toppning av bommar, rosthackning, målning och mycket annat. Donkeyman, 'Donkey', har inte samma arbetsledande uppgifter. Han ser mer eller mindre ensam till att allt däcksmaskineri, winschar och spel, fungerar. Han ansvarar för att det finns ånga på däck under lastning och lossning. För detta ändamål finns det i de flesta ångfartyg en särskild 'donkeypanna' (ej i *Mirafjord*). Båtsman är en helsvensk benämning medan donkeyman är direkt taget från engelskan.



Sittande uppe på poopen på s/s *Mirafjord*. Fr v: "Kubiken", jungman, "Peder Skram", lättmatros och "Perkele" Engblom, smörjare. Bottenhavet i juli 1947. Foto författaren.

Båsen är en rödlätt, grinig och högljudd göteborgare i medelåldern. Timmerman, vanligen kallad Flisotto ombord i de flesta båtar, är en låghalt, tjugit, äldre man, troligen göteborgare han också. Han sitter mest och berättar om hur han ibland blir avvisad, ibland insläppt när han kommer till Pustervikskällaren och skall ha sig en fylla.

De övriga bland däcksmanskapet varierar från hyggliga killar som man kan snacka med på ett hyfsat sätt till rena banditerna som super och drar kniv.

Där är också två äldre matrosar som jag kallar Vrångis och Stammis efter det intryck jag får av dem. Där är också sådana på däck som andra har börjat kalla för något: Lättmatrosen Oskarshamn efter sin småländska hemstad, Kubiken, jungman, efter kroppsomfånget. Peder Skram eftersom han är av dansk nationalitet. De är alla tre käcka grabbar! Tänk om de övriga på däck hade varit lika bra!

Vi sitter alla i massen någon dag efter det vi varit över på sjömanshuset och mönstrat. En av de yngre matrosarna skriker åt den stackars Skanskalle att han skall gå till kocken och hämta bättre käk annars blir det stryk. En jämnårig matros som sitter bredvid faller in i hotelserna men blir av någon anledning tillsagd att hålla käft. Den högljudde blir sedan ännu vildare och förbannar både båten, befälet och rederiet.

"Den där ska du akta dej för", säger Donkey med låg röst till mig mitt i oväsendet. "Han kan va farlig. Ser du kniven han har i livremmen? De e ingen vanlig slöjdniv. Han e tatter, de syns."

Maskinmanskapet består av donkeyman, av alla kallad Donkey, tre smörjare, tre eldare och så jag själv. Jag delar hytt med Fritz Suit, den yngre av flyktingarna från Baltikum. Han är estländare och har

mönstrat smörjare. Till en början är vi mycket goda vänner men han betar sig senare under resan egendomligt varför jag så småningom drar mig från honom.

En annan smörjare heter Engblom, är finländare men talar svenska. Det visar sig att han ej är skrivkunnig. Det misstänkte jag redan när vi var på sjömanshuset. Före det han kom ombord tillbragte han nätterna under en presenning på Masthuggskajen. Han sa att han sov under stjärnflagg.

En av eldarna är Lundkvist, han som jag hade jobbat ihop med i stockhålet under rostknackningsperioden. Han är svårt alkoholiserad och blir inte bättre ombord i den här båten.

Till manskapet (och ej befälet) ombord i ett svenskt fartyg hör faktiskt stuernten trots att han i många fall basar över både fyra och fem och sex andra. Han bor dock inte med manskapet utan har hytt midskepps. Han äter med övriga befälet såvida han inte helt enkelt står i köket och spisar.

Stuernten, 'hökarn', på *Mirafjord* är småväxt och fet. Han ser väl inte så skum ut vid första påseendet. Men han är det i högsta grad visar det sig senare. Han är besatt av att tjäna pengar på besättningen och lägger ner stor möda på att få till stånd en slabbkista som är så attraktiv som möjligt för den törstiga delen av folket ombord.

Slabbkista kommer från engelskans 'slop chest'. Slop som egentligen kan översättas till slask eller slabb har i sjösammanhang betydelse av kläder och sängtyg för sjömän. Slabbkista är stuerntens förråd av kläder, toilettartiklar, cigaretter, tobak och sprit att säljas till besättningen.

Kocken är en genuin göteborgare med svart skäggstubbe, glad i starka drycker och för övrigt skitig. Han är ändå en bra kock.

Någon enstaka gång blir någon rätt misslyckad förstås. Om detta sker när han är alldeles full eller spik nykter vet jag inte.

Under alla förhållanden är maten som lagas i byssan och skickas till manskapet inte så usel som Tattaren skriker om.

"Dom som har 'e sämst hemma, de e di som klagar mest", viskar Donkey till mig en annan gång. Vi sitter intill varandra under måltiderna i massen.

Fartyget har tre stycken uppässare. De kallas efter var på båten de passar upp för Salongs-kalle, Mässkalle och Skanskalle i nu nämnd rangordning.

Salongs-kalle, klädd i vit väst och den ende som ser ut som en uppässare, är snorkig, även mot vissa av befälet. Mässkalle, som passar upp i befälsmassen, är bara 16 år och yngst ombord.

Skanskalle är en grabb i min ålder från Falun. Honom skäller manskapet på när maten är dålig. Han blir min bästa kompis ombord.

Han är skyldig mig trettio kronor när vi så småningom mönstrar av, en halv månadslönn för mig. De pengarna ser jag inte röken av!

Kubiken, Donkey och andra

Det är bara jag ombord som tills nu har framlevt mina dagar i en skyddad värld. Det gör att nästan alla de övriga i besättningen är främlingar för mig. Deras sätt att vara och tala är så annorlunda.

Dessutom är jag ju inte mer än 18 år, i och för sig ingen låg ålder för att gå till sjöss första gången. Men utvecklingsmässigt kan jag jämföras med en 14-åring som haft en hårdare uppväxttid.

Den enda ombord som till åren är yngre än jag är mässuppässaren midskepps, han som passar upp maskin- och däcksbefälet.

Det är en brokig samling manskap som kommit ombord. Jag tänker på vad jag



redan har hört någon säga:

”Ju sämre båt desto sämre folk.”

Lyckligtvis gäller inte frasen alltid. Till **Mirafjord** har det kommit en del bra grabbar också finner jag snart.

Den osympatiska ombudsmanen besöker oss igen strax innan vi skall gå från varvet. Jag blir ånyo kallad upp till salongen och undrar vad som står på. ”E de han nu igen”, tänker jag, medan jag kliver upp för lejdaren upp till bryggan. Jag har inte sett honom komma ombord.

Mycket riktigt! I soffan sitter Den Hemske och ser ännu mer ondskefull ut än tidigare. Chieften sitter bredvid honom och ser liksom förra gången ut som ett fromt lamm.

”Du klara dej den här gången, din uppkäftige jävel!”

Jag tittar på honom utan att säga något. Tydligt har jag även denna gång något omedvetet retsamt i blicken för han flyger upp och skriker:

”SE ENTE SÅ JÄVLA FÖRSMÄDLIG UT, DIN JÄVEL!”

Jag blir häpen över hans våldsamma utfall. Jag tänker hastigt på att det här inte är första gången som mitt uppträdande bringat folk ur fattningen. För ett år sedan var det ett liknande uppträde med rektorn på läroverket hemma i Hälsingborg.

Den Hemske gör ett kort uppehåll för att sätta sig ner och hämta andan. Han är en gammal man. Nu fortsätter han lite lugnare:

”Du ska in i juniorn i alla fall, din jävel. De slipper ’u ente unnan!”

Jag tänker i mitt stilla sinne att karlns ordförråd är magert, även när det gäller svordomar.

”Inga problem! Va ska ja skriva på?”

Ganska snart börjar jag komma underfund med vad de andra i besättningen är för några. Där finns sådana grabbar jag har vant mig vid att vara tillsammans med ute på praktikplatser jag haft, senast på varvet i Hälsingborg. De ska nog bli lätt å komma överens med dom!

Det finns också de ombord som jag misstänker att jag aldrig kan gå ihop med. De liknar sjöbusarna man kan få se nere omkring Masthuggstorget. De får aldrig någon hyra utan dräller omkring och förstör det för de skötsamma killarna med sin fylla och sitt påträngande tiggeri.

De kallas för ’boms’. De tar nådigt emot en femma eller en tia men hotar med stryk om de bara erbjuds en krona. Det läser jag i tidningen *Sjömannen*.

En av de stadiga grabbarna på däck blir genast kallad Kubiken. Det är första gången han går till sjöss och har därför blivit mönstrad jungman.

Kubiken är ett lyckat öknamn. Han är kort och bred. Han har jobbat på färgfabrik på Hisingen, skärmössan därifrån med firmamärket i har han ofta på sig. Han är en godmodig prick. En riktig göteborgare! Tyvärr finner jag att det inte är så många fler av hans typ ombord.

En annan av däckbesättningen får namnet Peder Skram. Han är typisk dansk dreng, skojfrisk och lika käck som göteborgaren. Att han säger ”djävle maskinelev” till mig menar han inget ont med för han säger det med ett brett grin. Själv tar jag inte illa upp. Han är liksom Kubiken några år äldre än jag.

Öknamnet på dansken hänsyftar inte på hans person, utan på hans nationalitet. Vem som givit honom öknamnet vet jag inte, det kan ha följt med honom från en annan båt. Den som hittat på det har i alla fall vetat att det i den obetydliga danska flottan finns en gammal pansarbåt som heter Peder Skram och som man skämtar friskt om för att den ser så eländig ut.

Redan som liten såg jag Peder Skram i en humoristisk bilderbok. Fartyget framställdes där som ett flytande vrak med kanonerna omplåstrade och med lustiga figurer som besättning.

Bland maskinmanskabet finns det faktiskt en man i medelåldern som visar ett visst intresse för att jag skall finna mig tillrätta ombord. Det är Donkey. Han har redan gett mig sina synpunkter på Tattaren och uppmanat mig att passa mig för honom.

I maskin visar Donkey mig en del saker som han anser att jag bör känna till. Bland annat demonstrerar han noggrant hur man under gång känner på ett vevlager om det går varmt. Varken han eller jag vet vid det tillfället att jag senare skulle få nytta av den kunskapen.

Donkey är också angelägen att tala om att han vet en hel del om en stor ångmaskin. Han visar mig en mindre ratt som sitter nära manöverplatsen:

”De här e ’direkten”. Den e te för å dra på ånga direkt in i medeltryckarn om högtryckarn stannat på topp! Å om den de har gjort går maskin ente igång, förstår ’u!”

Han berättar sedan stolt, och kanske sanningsenligt, att han på en annan ångare stått nere på durken under ett maskinprov vid kaj. Maskinen ville inte röra på sig, ingen visste varför. Då hade han själv, inför ögonen på både chiefar och inspektörer, gått fram till ’direkten’, vridit om ratten till ångventilen och fått igång maskinen på så sätt.

Ut i stockhålet går han inte. Han har sin eldaretid långt bakom sig. Nu är han donkeyman!

Liksom andre styrman har Donkey ett förstört äktenskap bakom sig men är inte nedsupen för det. Han har heller inte blivit degraderad utan nått den högsta manskapsbefattningen i maskin på ett ångfartyg, donkeyman.

Donkey är mörk till utseendet. Han kan vara det till sinnet också när han då och då tänker tillbaka på sin familj. Han berättar om sina barn för mig ibland. En dag är han särskilt dystert och jag frågar honom varför.

”Äldsta tösa fyller år i da”, säger han sorgset och går sin väg till någon sysselsättning.

Två lättmatros till finns det förutom Peder Skram, nämligen Oskarshamn, som alla kallar honom, och Den rödhåriga, som bara jag säger. Den förre är egentligen en kul kille. Till denna min uppfattning bidrar den genuina småländska han talar.

När Oskarshamn kommer ombord berättar han bestört att han haft en flicka med sig i Slottsskogen en av de sista nätterna i land som han inte fick röra. Detta hade tydligen uppbragt honom.

Den rödhåriga, göteborgare, men inte så mysig som Kubiken, utmärker sig genom att vara svärpurrad. En gång händer det att det bara är andre styrman som lyckas få honom ur kojen.

Även dessa båda grabbar är ett par år äldre än jag.

Befålet bor i däckshuset midskepps, knappt trettio meter från manskapskvarter akterut i poopen. Det känns som kilometer.

Manskabet får inte uppehålla sig midskepps annat än i tjänsten. Har man inget där att uträtta blir man bortkörd helt enkelt.

Vid ett tillfälle går jag midskepps för att prata med Mässkalle där han pysslar i befälsmassen efter middagen. Befålet har ätit färdigt och gått därifrån. Plötsligt visar sig chieften i dörren och tittar surt på mig:

”Va gör han här?”

”Snackar me Kalle här lite grann”, svarar jag.

”Han har inte här å göra! Försvinn akter!”

Jag blir naturligtvis både ledsen och arg men svarar inte. Jag är förvånad också, för chieften brukar vara hygglig mot mig i vanliga fall.

De oskrivna lagar som gäller umgänget ombord mellan befäl och manskap skall till varje pris upprätthållas, förstår jag.

Till Norrland med ett vislande

De flesta större fartyg som lämnar Sverige för ett fjärran land har först varit uppe i Norrland och lastat. Från malmfälten och



När nybygget Atlantic Ocean levererades den 10 juli 1947 var hon vit och ren och intet syntes av röken och soten från Mirafjord. Foto Eriksbergs Varv.

skogen kommer det stora mängder malm och trä som i mer eller mindre förädlad form skall exporteras.

I vissa fall går lasterna först med Sveabolagets kustfartyg ner till Göteborg. Dessa 'coasters' lägger sig då på utsidan av de fartyg, oftast liggande i Frihamnen, som 'inte har tid' att gå upp till Norrland. Detta gäller framför allt de största linjefartygen på de längsta traderna som på så sätt kompletterar sin styckegodslast innan de avgår till Ostasien, Sydafrika eller Australien.

Redan när vi mönstrar på Mirafjord vet vi att vi skall upp till Norrland och lasta för Nordamerika. Det är inga ädlare varor det är fråga om utan vi skall helt enkelt ta full last av pappersmassa.

Ett stort ångfartygs avgång sedan det legat stilla en längre tid med släckta fyror är en utdragen procedur. Det tar ett par dagar bara att få upp trycket i pannorna.

För oss tar det ännu längre tid eftersom vi till en början får elda med plank i stället för att fyra på med brännolja.

Dagen före avgång får vi i alla fall tillstånd att elda med olja trots att det vid oljeeldning fortfarande bolmar svart, tjock rök ur skorstenen. Varvet garderar sig genom att flytta nybygget Atlantic Ocean så långt bort från oss som möjligt.

När ångtrycket väl är uppe och när det börjar bli dags för avgång skall den stora ångmaskinen värmas. Innan dess har den sköna värmen spridit sig från pannrummet in till maskinrummet.

Det är en upplevelse att få vara med om den långsamma förvandlingen av fartyget. Förut ett kallt, stelt, tyst stålskelett. Nu ett varmt, levande, skälvande väsen.

Det är avgång från varvet i dag. Under flera timmar pyser det och snörlar det om den stora huvudmaskinen till ackompanjering av de redan igångsatta ångdrivna pumparna, fläktarna och generatorerna.

Jag är nere i maskin. Mitt jobb är liksom tidigare dagar att 'torcka skit' men jag är naturligtvis mer intresserad av hur det ser ut när den stora ångmaskinen kommer igång.

Det är då jag för första gången lägger märke till den sent anlände andre maskinisten. Det är sjövakter nu och han har just törnat till. Han står och tittar på några manometrar vid huvudmaskinen. Jag närmar mig honom försiktigt för att se hur han ser ut.

Jag tycker den nye maskinisten ser tyken och överlägsen ut. Jag får genast en känsla av att jag inte kommer att gilla honom.

Han står nu vid manöverplatsen och rycker med jämna mellanrum försiktigt i pådragsspaken så att det kommer friskånga in i högtryckscylindern. Kolvstängerna rör sig sakta varvid vevaxeln vrider sig något halvt varv. Den insläppta ångan expanderar vidare i de båda efterföljande cylindrarna och värmer upp dessa. Under tiden står ett flertal pyskranar mer eller mindre öppna så att den kondenserade ångan kan rinna ner i träget under vevaxeln.

Det är några timmar kvar till avgång. Mitt arbete för dagen är slut så jag går upp och klär om mig. Jag får inte se när maskinen kommer igång på riktigt.

Maskintelegrafan ringer så högt att jag kan höra det uppe på däck. Nu skälver det till riktigt i hela båten. För första gången på ett halvår går maskinen runt. Propellern vispar till och båten börjar röra sig ut från piren.

Bogserbåtarna stretar med det stora fartyget så gott de kan. Till en början ger vi dem bara lite hjälp med vår maskin. Längre ut i älven hör jag att de drar på lite mer där nere. När vi är bortom Ryahamnen börjar vi gå för egen maskin. Bogserbåtarna är fortfarande kopplade men bara som assistans.

Efter det bogserbåtarna kopplats loss ökar vi farten. Så småningom är vi uppe i full fart sedan vi lämnat gränsen för själva hamnområdet.

Då börjar det efter hand komma ett tjutande ljud från maskinrummet. Jag står fortfarande kvar uppe på däck. Jag är inte i tjänst men har stor lust att gå ner i maskin för att se efter vad som står på. Men jag avstår. Jag riskerar inte att bli uppkörd från maskinrummet bara för att jag är nyfiken.

Det nya ljudet hör inte hemma i ett maskinrum, tycker jag. Efter att ha stått och lyssnat ytterligare en stund går jag trots allt ner men inte ända ner på durken. Jag stannar försiktigtvis på en av maskinrummets mellangretingar. Tjutandet är intensivt och det verkar som om oljudet hela tiden ökar i styrka.

Vad jag kan se från min observationsplats så är det en tätningsbox under högtryckscylindern som har blivit förvandlad till en jättelik visselpipa.

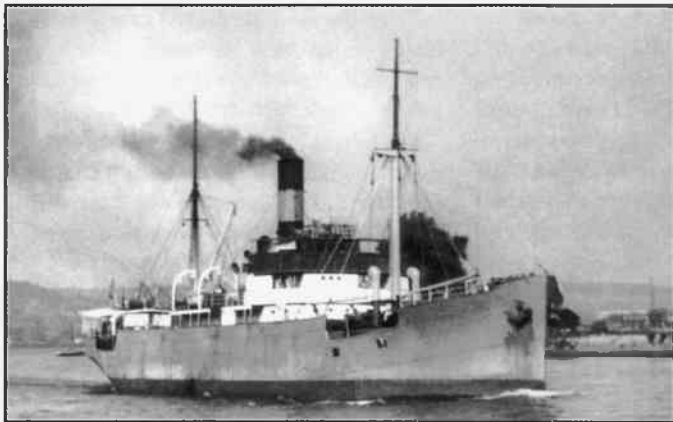
Andren står fortfarande vid manöverplatsen, den får han inte lämna. Han har fortfarande vakten. Chieften och förste maskinisten står uppe på gretingen vid högtryckarens undersida och ser bekymrade ut. De gestikulerar till varandra. Den ene kan tydligen inte höra vad den andre säger.

Oljudet är inte konstant utan pulserar i takt med varvtalet vilket gör det ännu värre att uthärda. Tjutet når maximum varje gång ångtrycket ligger på högtryckarens undersida.

För att tätta läckan i tätningsboxen tar man fram ett kvastskaf som täljes med



Manöverplatsen på s/s Monardas ångmaskin. Foto Bertil Söderberg i mars 1971.



Lundgren & Börjessons s/s *Ariel*. Hon låg och lossade kol i Fredriksskans när vi anlände till Gävle. Foto Kjell A. Axelson.



Gävle Varus nybygge *Fred Olsson* i väntan på provturstgäster. Några år senare mönstrade jag tredje maskinist i henne. Foto Länsmuseum Gävleborg.

kilform i ena änden. Man bankar sedan in den upptäljda kilen i läckan. En 'midja' täljes också upp strax bakom kilen så att man kan bryta av skaffet där.

Jag lämnar strax mellangretingen och får alltså inte se på när de tar fram kvastskaffet och täljer på det. Jag skyndar mig upp på däck igen så att ingen får tillfälle att upptäcka mig och be mig dra åt helvete. Sättet att tätta läckan i tättningsboxen får jag ändå bevittna åtskilliga gånger de följande arbetsdagarna.

Jag börjar förstå varför just ett kvastskaff måste användas för att stoppa den utströmmande ångan. Vid läckan strömmar det ut en viss mängd het ånga, inte mycket, men tillräckligt för att det inte går att uppehålla sig närmare än ett par meter.

När kvastskaffet med kilen i ena änden skall slås i står man alltså, tack vare det långa skaffet, så långt ifrån den utströmmande ångan att man inte riskerar att bli bränd.

Med en mindre slägga slår man på skaffets andra ände så att kilen pressas in i läckan. Slutligen bryter man av skaffet i den upptäljda midjan. Kvastskaffet kan sedan användas en eller ett par gånger till men då är det förstås något kortare.

Donkey kommer fram till mig där jag står och gör rent i tråget under en pump som är otät. Han ser att andren, som är maskinist på vakten, står uppe på en mellangreting vid den läckande tättningsboxen och är utom hörhåll. Det visslar halvhögt om boxen. Antagligen åker den nyss isatta kilen snart ut.

"De här e ju alldeles för jävligt!" skriker han i örat på mig. "Kunde dom inte se att tättningsboxen va trasig när de kom över hit me båten!"

"Inte faan kan man va i de här tjutandet!" knorrar Donkey vidare. Han tittar uppåt mot de högre belägna utrymmena i maskinrummet.

"De e ju rena londondimman, för hel-

vete! Man ser ju knappt skylightet!"

Jag håller med honom. "De verkar inte va klokt i maskin på den här båten!"

Rätt som vi står där vid pumpen som jag håller på med blåses kilen i boxen under högtryckaren ut. Den far som en projektil tvärs över maskinrummet. Ångan fräser fram och tjutet går upp i falsett.

Andren har under hela vakten stått vid ångläckan men på behörigt avstånd. Han har ett nytt kvastskaff redo att slå i men det tar sin tid att innan han får till det. Till slut det blir tyst i alla fall. Men för hur länge?

Konstigt, tänker jag, de verkar som om ingen annan än maskinisterna får hålla på me å tälja kvastskaff! De e väl order från chieften!

Donkey går smörjarvakt trots att han som donkeyman borde gå dagman. Jag funderar igen: E manne maskinbesättningen fulltalig?

Vi tar oss runt kusten hela vägen upp till Norrland på detta sätt. Tjutandet, med uppehåll då och då, håller på dygn efter dygn. Till slut får det bara hålla på, antagligen på grund av att det inte finns fler kvastskaff kvar ombord. Alla är irriterade, inte minst chieften, så jag vågar inte ställa några frågor.

När vi passerar Hälsingborg natten efter avgång håller jag på att sota kockens spis. Det är inte bara sot som finns där utan också massor av aska.

Spisen i byssan är koleldad. Ingen har brytt sig om att hålla den i ordning. Det tar mig hela natten att få den ren. Kocken är tacksam mot mig när han törnar till på morgonen vid sextiden för att sätta fyr.

På kvällen samma dag vi avgår och innan jag börjar med kockens spis, har jag jobb med att torka upp mängder av utspild bunkerolja på däck. Spillet är vid bunkerintaget uppe vid treans lucka.

Jag har jobb med bunkeroljan ända fram emot midnatt. Kaptenen står uppe på

bryggan och pratar med mig för första och enda gången under resan. Han får under resten av resan så mycket bekymmer med båten att han inte har tid att prata med någon i onödan.

Kapten Ohsman framhåller från sin plats uppe på bryggan fördelarna med den förnämliga lättflytande oljan Slushing Oil. Den beteckningen står det på det oljefat som man för min räkning har ställt upp på däck intill oljespillet.

Det är alltså 'slussolja' jag använder för att lösa upp och torka bort den kletiga och svarta pannbrännoljan. Kaptenen har rätt. Jag dränker in massor av trassel med denna olja och får faktiskt upp allt spill till slut.

Vad däremot kaptenen inte tar upp till diskussion är om jobbet jag håller med är det rätta för en maskinbefälselev ombord på hans fartyg.

Med knappt tio knops fart fortsätter s/s *Mirafjord* sin resa, runt Falsterborev och förbi Sandhammaren upp genom Östersjön. Ångpannorna spyr ut sin sotsvarta rök och maskinen visslar sina långt ifrån harmoniska låtar ända tills vi kommer upp till Gävle. Där förtöjer vi vid Fredriksskans som ligger en halvmil öster om själva staden.

De ljusa nätterna

Under infarten till Gävle passerar vi stränder med sommarstugebebyggelse. Tattaren och Polisen, en annan av matroserna på *Mirafjord*, står vid relingen. Båda är hemmahörande i Gävle. De står och skroderar om vilka äventyr de haft med brudar i husen som de ser glida förbi. De pratar med ett ruskigt språk och skrattar rätt. Den ene vill inte vara sämre än den andre.

Polisen låter ändå Tattaren framstå som den värste annars får han förmodligen på käften. De ser ut att vara kompisar men det är tydligt att Tattaren har ett otäckt, ej

definierbart övertag över den andre.

Akter om oss vid kajen när vi kommer in till Fredriksskans ligger en gammal hälsingborgsångare som jag känner igen. **Ariel** heter hon, lossar kol och tillhör Lundgren & Börjessons rederier.

S/s **Ariel** är på omkring 3 000 ton så jag gissar att den har last från England eller Polen och inte från USA där **Mirafjord** senare skall lasta kol. Man hämtar inte kol i Amerika ens med en 3 000-tonnare.

Även här, i första hamnen efter Eriksberg, kommer vi att ligga alldeles nära ett nybyggt fartyg. Mittöver oss i hamnbassängen ligger det skinande, nya motorfartyget **Fred Olsson**, nyss levererat från Gävle Varv, och tar in sina första bunkers.

Några år senare mönstrar jag tredje maskinist just på den båten.

Det tar väl inte så lång tid för m/s **Fred Olsson** att ta in sina bunkers för de lämnar snart platsen. Annars kan man tro att de skyndsamt ger sig iväg när de ser vår sotiga skorsten och nedsvärtade aktermast.

Vädret är underbart de dagar vi ligger i Fredriksskans. Jag sitter uppe på poopen till långt ut på natten. De ljusa nätterna har börjat komma. Jag hör staden på avstånd och tittar på den vackra naturen alldeles intill hamnområdet. Det doftar sommar mer än koldamm. Här börjar vi ta in vår last av pappersmassa.

Gävle är en vacker stad i sin sommargrönska. De märkvärdigheter man mest fäster sig vid är de många och vackra planteringarna, de spegelblanka kanalerna och de illröda spårvagnarna.

Mirafjord är ett stort fartyg uppe i Norrland. 8 000 ton pappersmassa finns inte på ett enda ställe utan det blir ytterligare några platser att gå till. Så från Fredriksskans förhalar vi till Karskär som också ligger i Gävleområdet. Där fyller vi på vår last med pappersmassa från Korsnäsverken.

Från Karskär går det en spårvagnslinje in till staden. Jag får några timmar ledigt så jag åker in för att handla lite innan det är dags för avgång igen.

Det märkliga med spårvagnsresan är att föraren entusiastiskt beskriver den vackra natur vi far igenom. Han talar till hela vagnen, för hans röst är tydlig och klar, men egentligen samspråkar han bara med en bekant som står bredvid honom vid förarplatsen.

Men tänk ändå! En spårvagnsförare som med lyrik i rösten skildrar omgivningen kring spåren!

Wilken hamn som skall bli nästa vet jag inte. Det brukar annars vara känt bland besättningen vid avgång. Antagligen är



I Fredriksskans lastade vi pappersmassa för USA. Det var första hamnen sen vi lämnade Eriksberg

det så att vi skall gå norröver för order. Lastrummen är inte ens halvfyllda med pappersmassa.

Lasten pappersmassa är relativt lätt för ett sådant fartyg som **Mirafjord** som har slutet shelterdäck. Redaren hade ju sagt i telefon till en mäklare när jag var uppe på rederikontoret att fartyget var av typ Closed Shelterdeck.

Det större tillåtna djupgåendet för **Mirafjord** jämfört med den mera vanliga lastfartygstypen med öppet shelterdäck gör att tyngre laster kan tagas utan att fartyget därför kommer ner 'på märket'. Detta innebär i sin tur att en lätt last måste stivas tätare så att fartyget utnyttjas bättre. Därför klättrar vår förste styrman ideligen ner i lastrummen och skäller på stuveriarbetarna för att de inte packar ihop massabalarna ordentligt.

"De e ju brea gångar mellan balarna!" skriker han till dem.

Han är faktiskt vig och rörlig trots att han är närmare de sextio och ganska tjock.

Nästa hamn blir Munksund utanför Piteå. Vi kommer dit en underbar söndagsmorgon. Söndag i hamn är ett tilltalande begrepp för varje sjöman. Motsatsen är naturligtvis Söndag i sjön som är avskytt.

När det nu blir en söndag i hamn får jag för första gången höra det skämtsamma talet om att S-et i skorstenen på Sveabolagets båtar betecknar just Söndag i sjön.

Sjöfolkets uppfattning om vad skorstensmärket med S-et har för betydelse för deras vidkommande har nog sin grund. De flesta av Sveabolagets båtar är inte stora, de är på omkring 1 000 ton och går i kustfart. De går ofta in i de mindre hamnarna utefter kusten och tar där kanske bara in laster på något hundratal ton. Med tanke på de små godsmängder det handlar

om är det alltså möjligt för rederiet att få fartygen färdiglastade på lördag och skicka dem till sjöss före helgen.

Sveabolaget är vid denna tid Sveriges största rederi vad antalet fartyg beträffar. Vi möter deras båtar lite var stans under vår resa utefter norrlandskusten.

På väg från Munksund till Piteå passerar man Norrlands Riviera, en badstrand som när Suit och jag åker förbi med bussen är full med badande och solande människor. Sandstranden lyser vit i det starka solskenet.

Jag är faktiskt överraskad av den intensiva sommar jag ser här uppe i den höga Norden. Under resan upp till Piteå har solen varit uppe hela tiden, nästan. Vi är långt norröver men inte ända uppe vid polcirkeln så mitt på natten är solen något under horisonten.

Dagarna har varit heta, havet spegelblankt. Under de ljusa nätterna har jag suttit ute på däck och läst. Det är en härlig sommar vi har detta år.

Suit och jag promenerar på söndagsmiddagen genom staden. Han är en kultiverad person. Han skiljer sig från det övriga manskapet ännu mer än vad jag gör eftersom han, utöver att vara en studerad person, också är utlänning.

Svenska kan han så gott som inte alls. Det verkar som om jag är den förste svenskan han umgås med. Hela tiden förut har han bara pratat med förste maskinisten, lettäländaren.

Jag gissar att min hyttkamrat för något år sedan tagit studenten i hemlandet men sedan kastats ut i kriget. Den skygghet han visar mot sin omgivning, och även mot mig, beror kanske på någon ohygglig upplevelse under krigstjänstgöringen.

Under den ordfattiga konversation vi för



under promenaden talar vi tyska med varandra, jag knaggligt förstås.

När vi går runt i det lilla Piteå fäster vi oss vid två saker: De vackra björkalléerna och det jättelika stadshotellet, värdigt en storstad.

På en gata i staden möter vi Tattaren och Polisen. De hejdar oss. Polisen kommer fram till mig och ställer sig tätt intill.

”Låna mej två spänn!” säger han uppfordrande.

”Visst!” svarar jag och tar fram börsen. ”Här har du dom!”

De svänger av från oss igen med en viss brådska. Det verkar som om de genast skall göra något med de två kronorna.

”När får jag tillbaks dom?” frågar jag efter dem.

”Sicken jävla fråga!” hör jag Polisen säga med ett flabb till Tattaren.

Jag får som väntat inte tillbaka de två kronorna. Att kräva dem vågar jag inte. För mig med sextio kronor i hyra är de förlorade pengarna en dagsförtjänst.

Vi är till sjöss igen. Röken från skorstenen är enorm. Den lägger sig i ridåer över havet som vi befar. Solen som är stark här ute på havet blir svag. Himlen som är molnfri ser grå ut. Den obetydliga sidvind vi har räcker dock till för att röken inte helt skall innesluta oss där akter.

Jag tycker det ser kraftfullt och imponerande ut med den tjocka, kolsvarta röken. Trots att jag vet att det beror på dålig förbränning och att det innebär en massa sotbildning i pannorna.

”De ska väl ryka lite ur skorstenen på ett ångfartyg! Annars e de väl ingen riktigt ångare!”

Detta säger jag lite obetänksamt till chieften när han vid ett tillfälle kommer akteröver med bekymrad min för att just se hur mycket det ryker.

”Ska så faen heller!”

Därefter går han föröver igen utan att bevärdiga mig med någon ytterligare kommentar.

Dans med mygg i Holmsund

Sista hamn på norrlandskusten är Umeås uthamn. Här liksom i många andra norrländska städer är hamnen inne i staden alldeles för grund för de stora fartygen. Detta beror naturligtvis på landhöjningen de sista seklerna som varit särskilt stor i Norrland.

Umeås uthamn utgöres av sundet mellan Holmsund och Obbola, cirka en och en halv mil söder om staden. Dit anländer vi den 17:e juli som är en torsdag. Vädret är fortfarande strålande.

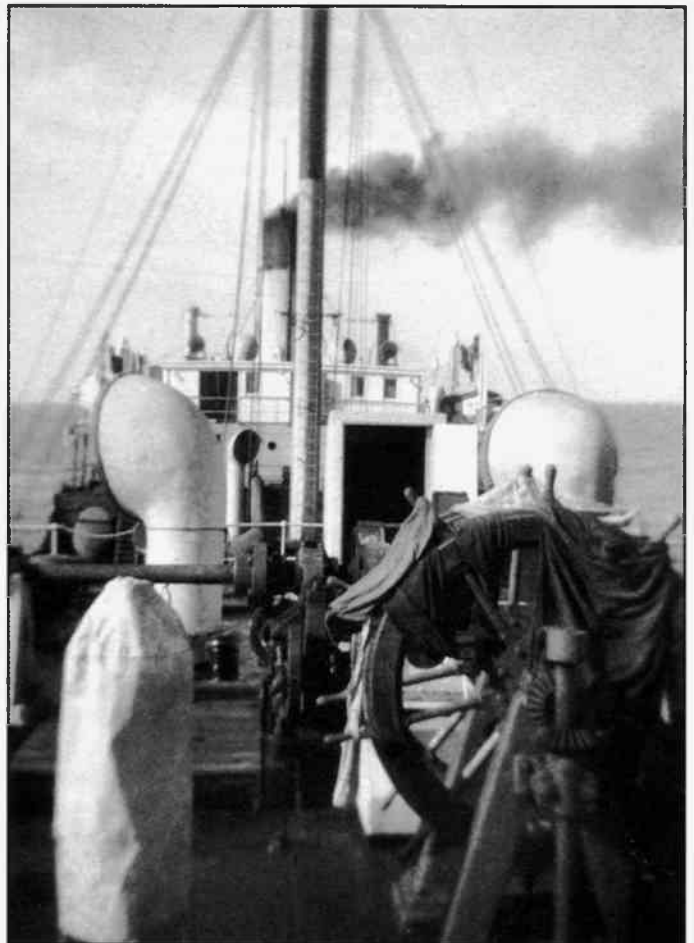
Kajer finns på båda sidor men vi får ändå ligga till ankars ute i sundet och lasta från pråmar. Kajen i Obbola ser ut att bara vara för småtonnage och vid kajen i Holmsund ligger en stor engelsman och tar upp hela platsen.

Det går långsamt för oss att ta in den resterande lasten men inte en hel månad som engelsmannen har tagit på sig för att få full last av sågat.

Nu är det naturligtvis stor skillnad mellan att, som vi, få ombord pappersmassa i stora balar och, som engelsmannen, lasta sågat virke där nästan varje plankta får stickas in på rätt ställe i lastrummet.

Engelsmannen är en stor lastångare av klassiskt utseende, inte olik **Mirafjord**. Den ser ut att vara äldre än **Mirafjord**. Skorstenen är högre och smalare, bryggan ännu lägre och mindre inbyggd. Den är så gott som färdiglastad när vi kommer in och ankrar.

Längre ut i sundet, i inloppet till Holmsund–Obbola, ser vi en annan hälsingborgsbåt komma och ankra upp på kvällen samma dag vi anländer. Det är Transmarins nya, vitglänsande motorfartyg **Bernhard Ingelsson**. Det riktigt lyser om det höga midskeppshuset i den starka kvällssolen.



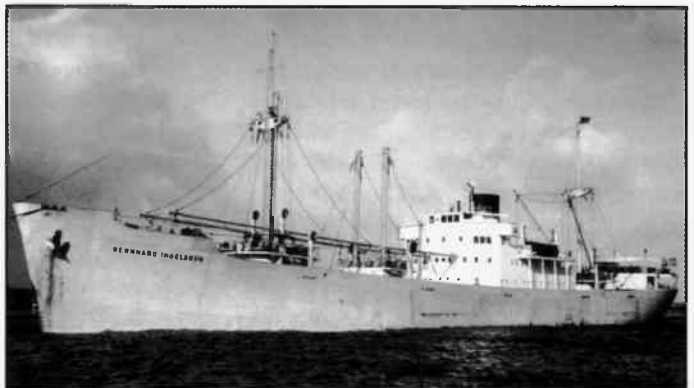
Röken bolmar ur skorstenen på s/s **Mirafjord** i Bottenviken i juli 1947.

Här, liksom på Eriksberg och i Gävle, kommer vi att befinna oss nära ett alldeles nytt fartyg. Jag vet att det inte var längesen m/s **Bernhard Ingelsson** lämnade nybyggnadsvärvet.

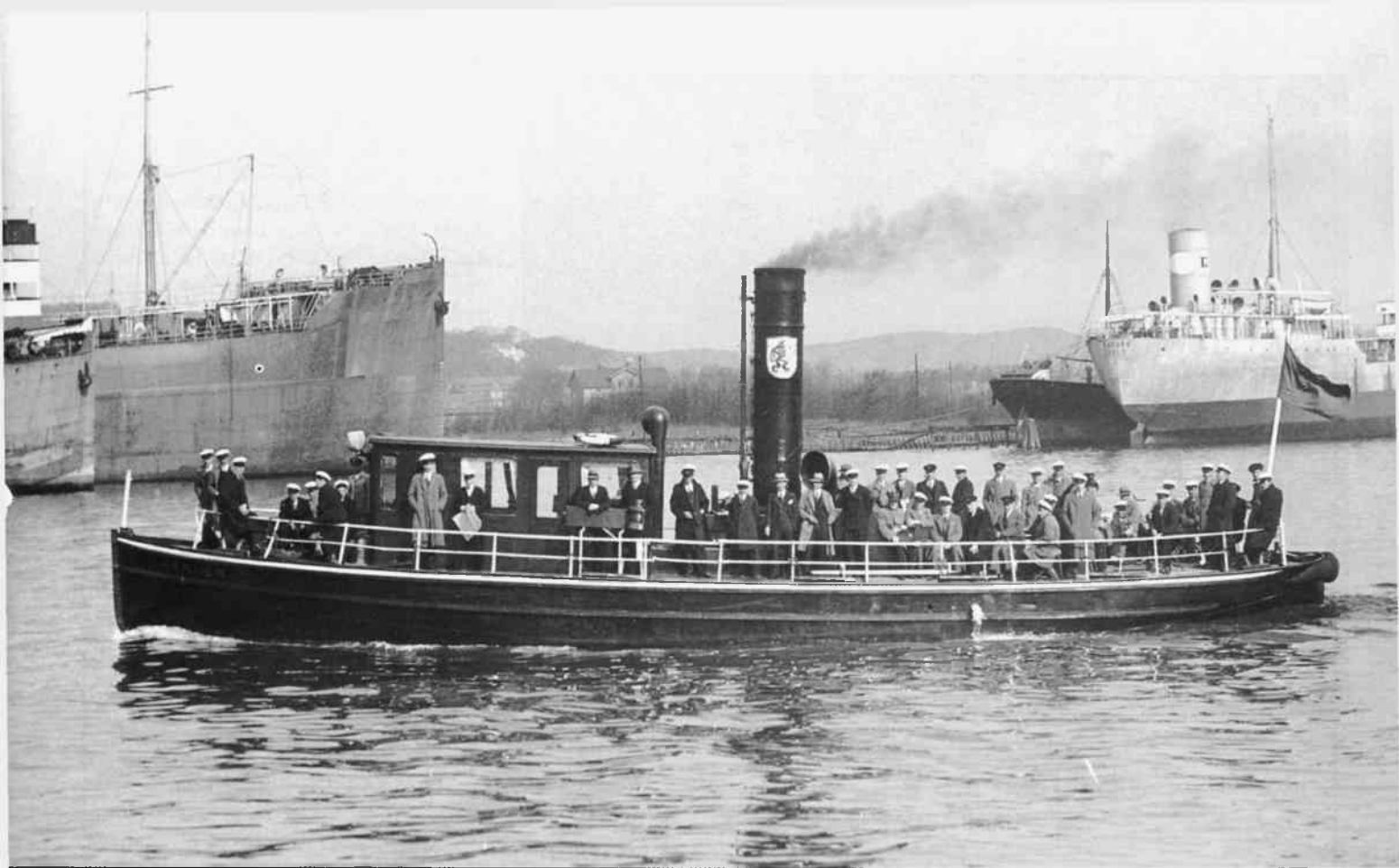
Nykomlingen lägger sig inte inne i sundet, där vi befinner oss, utan ankrar i det mindre skyddade området i inloppet. De har säkert sett röken från vår skorsten. Den är kraftig även nu när vi för winschernas skull bara har fyr i en panna.

M/s **Bernhard Ingelsson** skall antagligen lasta mer ’ädla’ varor än pappersmassa för efter någon dag går båten in till kajen i Holmsund som den engelska båten lämnar.

Förhållandena i Umeås uthamn är typiska för den här tiden med kraftigt ökad sjöfart. De svenska exportvarorna är eftertraktade ute i världen men hamnanläggningarna här hemma har inte hunnit utökas.



Transmarins nya **Bernhard Ingelsson** fick gå in till kaj i Holmsund. Foto C.G. Nyström, arkiv KMVK.



I nästan 40 år var inspektionsfartyget s/s **Hammen** en daglig syn i Göteborgs hamn. Båten användes även flitigt till sightseeing i hamnen när Hamnstyrelsen hade gäster, så som här passerande mellan Frihamnen och Götaverken den 3 april 1933. Fotoarkiv Svensk Sjöfarts Tidning

Båtarna från Lundby

Av Bertil Söderberg

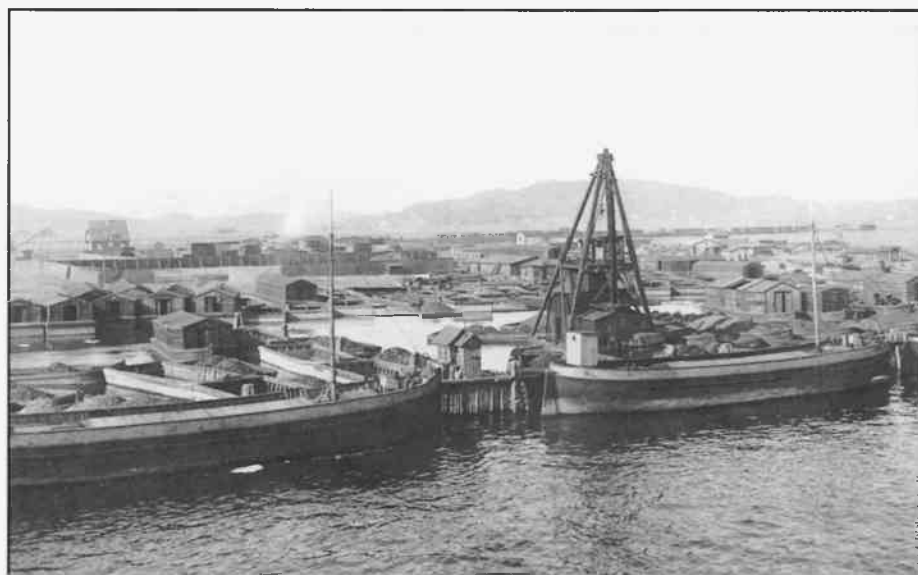
49. S/S Hammen

- Byggt 1917/1919 av stål.
- Dimensioner: 20,25 x 4,66 x 2,47 m.
- Dräktighet: Brt 70. Nrt 33.
- Maskin: En compoundångmaskin av varvets konstruktion om 160 ihk med bygnadsnummer 85.
- Reg.nr: 10165. Signal: SEFM.

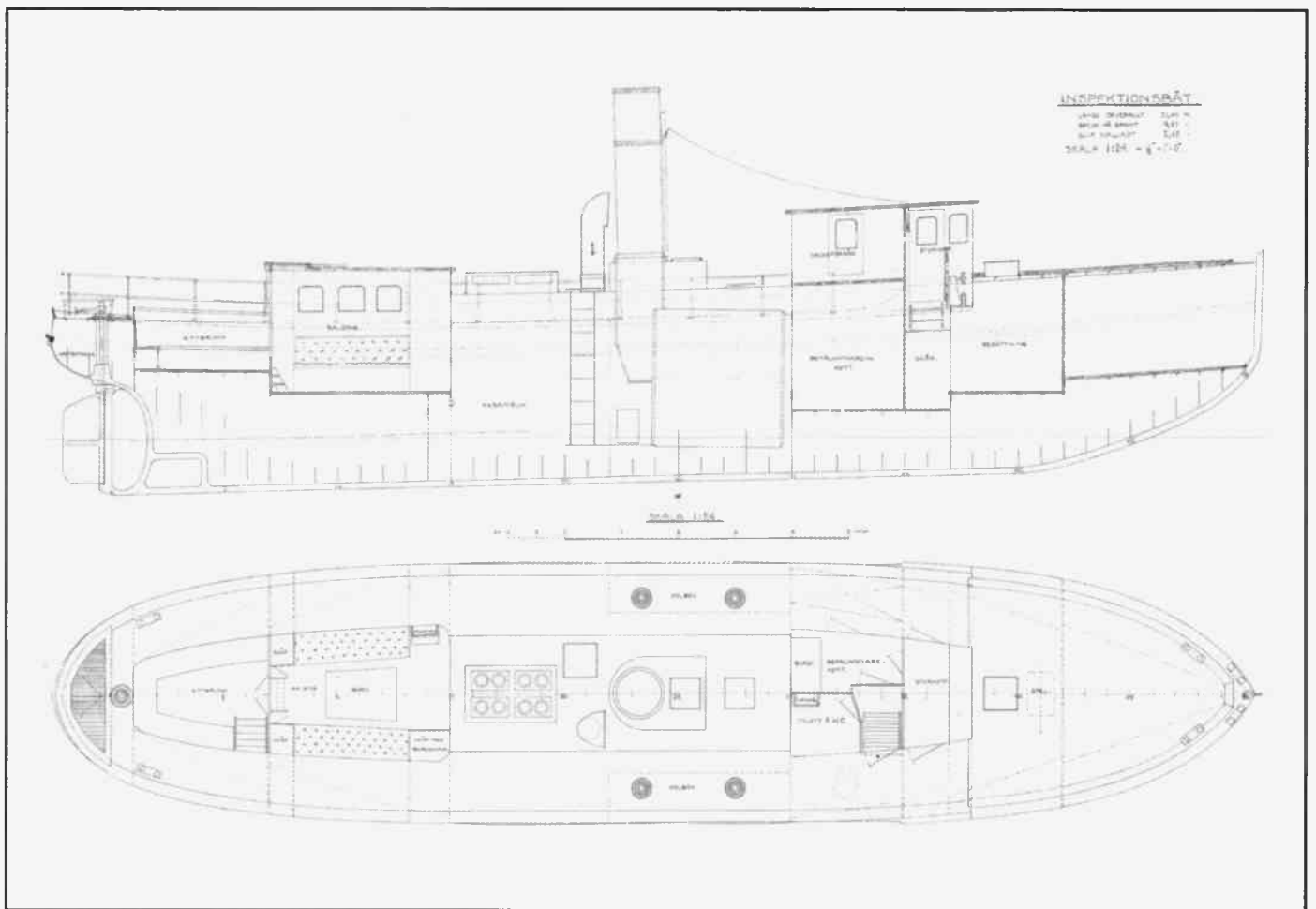
Det allt mer tilltagande tjuveriet i Göteborgs hamn på 1910-talet var ett problem för hamnstyrelsen. Före första världskriget hade man åtminstone något så när kunnat komma tillrätta med det, men den under krigsåren uppkomna bristen på de flesta varor, medförde en häpnadsväckande stegring av tjuveriförseelserna på kajer och inte minst i de många pråmhamnarna. Kolet, dåtidens stora energikälla, var en begärlig vara som var lätt att sälja på den svarta marknaden. Det var förhållandevis enkelt att stjåla kol i skydd av nattens mörker från

pråmar, som fanns i stort antal, i pråmhamnarna. Hamnpolisen hade inte tillräckliga resurser att bevaka alla kajer och speciellt pråmhamnarna där det krävdes en båt som snabbt kunde förflytta sig

mellan hamnens olika delar. I pråmhamnarna fanns visserligen vakter nattetid men belysningen var i stort sett obefintlig och gjorde det lätt för tjuvar att hämta det som var begärligt.



Pråmhamn utanför Ringön i Göteborgs hamn med bl a kolpråmar. Observera den lilla vaktstugan i bildens mitt. Bild från författaren.



GA-ritning på *Hamnen* innan båten byggdes om vintern 1922–1923. Arkiv Stadsarkivet, arkivbildare Göteborgs Hamn.

För att få bukt med tjuveriet skrev hamnkaptenen den 10 juni 1914 till Hamnstyrelsen med begäran om en särskild inspektionsbåt för hamnbefålet. Styrelsen gav uppdraget till hamnkaptenen och hamnens byggnadschef att utreda anskaffandet av en inspektionsbåt. Första världskriget kom dock emellan och inte förrän i början av 1915 sattes utredningen igång. Kriget medförde kraftigt stigande priser

och man föredrog att vänta med att beställa inspektionsbåten. Ett förslag var att bygga en motordriven båt med en Bergsundsmotor om 85 hk. Motorerna vid denna tid var inte så driftsäkra, varför man övervägde att använda ånga som framdrivningsmaskineri. Ångdriften var säkrare och hade stora fördelar, bl a den tysta gången som gjorde det möjligt att "smygandes" komma in i pråmhamnarna och

således kunna överraska de som var ute i olovliga ärenden. Detta ansåg man uppvägde den högre kostnaden för ett ångmaskineri och lade således fram detta förslag den 27 juli 1916 för Hamnstyrelsen.

Efter att behandlat förslaget beslöt Hamnstyrelsen den 13 december 1916 att lägga beställningen på AB Lundby Mekaniska Verkstad.

Kontrakt skrivs med Lundby

Den 14 februari 1917 inkom från byggnadsvarvet ett ritningsförslag som godkändes av Hamnstyrelsen, vilken samtidigt utsåg en kontrollant för nybygget. Kontraktet skrevs i mars 1917 om byggandet och med leverans senast den 1 oktober 1918. Priset var 116 800 kronor, vilket vid leveransen hade stigit till 125 000 kronor.

Inspektionsbåten skulle ha måtten 20,6 x 4,57 x 2,65 m. Den skulle vara klassad för inre kustfart, utan livbåt, samt utrustad med en ångmaskin om minst 120 hk med en bunkerkapacitet om 6 ton. Vidare skulle en skans för två man finnas föröver samt maskinisthytt och en hytt för befälhavaren. Akteröver skulle finnas en salong för gäster, vilken skulle vara utförd i polerad mahogny.

Den namn- och färgsättningsberedning



Leveransbild av inspektionsbåten *Hamnen* tagen 1919 utanför AB Lundby Mekaniska Verkstad, med Sörhallsberget i bakgrunden. Bildarkiv Fotopumpen.

som tillsatts föreslog den 12 augusti 1918 namnet **GHS** (Göteborgs Hamnstyrelse) och att bokstäverna skulle vara i mässing och fästas på skorstenen samt i för- och akterstävorna. Vidare skulle båten ha en gul skorsten med svart topp, vitt skrov ovan vattenlinjen och grönt under. På rådande förhållanden var det i stort sett omöjligt att få tag på mässing, och Hamnstyrelsen tyckte inte att **GHS** var ett bra namn. Man bordlade namnfrågan och meddelade den 11 september att inspektionsbåten skulle bära namnet **Hamnen**.

Inspektionsbåten skulle vara bemannad dygnet runt för att förhindra tjuveriet i pråmhamnarna och behövde således dubbel besättning, vilken bestod av 1 befälhavare, 1 styrman, 2 maskinister och 2 besättningsmän. Utöver dessa tillkom nattetid en hamnpolisman med hund för att kunna anhålla personer som ertappades med att stjäla kol eller annat från prämar och upplag i hamnen.

Provtur och leverans

Den 28 januari 1919 gick **Hamnen** ut på provtur från Lundby. Arbetet hade dragit ut på tiden och bygget var försenat med 3 månader och 27 dagar. Under provturen visade sig nybygget överträffa kontraktets förpliktelser. Kolåtgången var 0,85 kg per hästkraft och timma mot kontrakterade 1kg. Farten var 9,54 knop mot 9 knop och under forcering uppnåddes drygt en knop mer. Kontrakterade 120 ihk vid normal gång visade sig vara 128 ihk och vid forcering uppnåddes 7 ihk mer än de 160 som stod i kontraktet.

Beställaren var nöjd och man övertog sin inspektionsbåt från det lilla varvet nedanför Slottsberget vid Sannegårdshamnen.

Efter intrimning togs **Hamnen** i tjänst för första gången den 6 februari 1919. Nu hade man ett redskap för bevakning av hamnens alla hamnar och något att visa upp för gäster som besökte Hamnstyrelsen och kunde få se hamnen från dess "rätta" sida. För medtagande av passagerare utfärdades passagarcertifikat gällande för Göta Älv samt Göteborgs angränsande skärgårdar. Man fick medtaga 139 personer på älven och till Hake- och Askimsfjorden. Utanför detta område var antalet 101 personer.

Stor ombyggnad

Hamnen var byggd med halvback och det visade sig snart att konstruktionen inte var så lämpad för den verksamhet man bedrev. Erfarenheten visade att **Hamnen** vid istillfällan kunde vara till stor nytta för isbrytning. I första hand närmast intill kajerna samt inom åtskilliga delar av hamnen, där isbrytarna på grund av sin storlek inte kunde komma fram, såsom i



Efter ombyggnaden fick **Hamnen** detta utseendet. Här backar hon ut från Masthuggskajen den 23 juni 1925. Foto Leo Bonsdorff.

T-kanalen, invid färjelägena och i pråmhamnarna. Här skulle **Hamnen** kunna användas som isbrytare istället för den betydligt större och starkare **Isbrytaren III**. **Hamnen** var ju alltid bemannad, vilket inte stadens egna isbrytare var. Problemet var att **Hamnen** inte var byggd för isbrytning.

För att **Hamnen** med fördel, och utan risk för att ta alltför stor skada, skulle kunna användas för isbrytning, fordrades att skrovet isförstärktes. Detta medförde insättning av mellanspant från spant 21 och till förpiken samt 12 nya 9 mm bordläggningssplåtar. I samband med en sådan ombyggnad föreslogs också att halvbacken togs bort, framflyttning av styrhytten och med insättning av större fönster samt utökning akterut i anslutning till styrhytten med en salong. Den halvt nedsänkta aktersalongen togs bort så akterdäcket blev mer tillgängligt. Dessa ändringar var behövliga allra helst med hänsyn till de många, ur reklamsynpunkt mycket viktiga besök, som man förväntade sig under utställningssommaren 1923. Den fasta skorstenen ändrades också så att den blev fällbar för att man lättare skulle kunna ta sig under broarna. Kostnaderna för denna stora ombyggnad var ca 18 000 kronor, nästan 1/7 av nybyggnadspriset på den endast 4 år gamla båten!

Från mitten av oktober 1922 då ärendet kom på styrelsens bord, och med tanke på att ombyggnaden skulle vara klar till Göteborgsutställningen 1923, handlade Hamnstyrelsen snabbt och beslöt om ombyggnad av inspektionsbåten snarast. I början av 1923 var ombyggnadsarbetena

klara och **Hamnen** hade nu fått ett helt nytt utseende.

Storbrand i hamnen

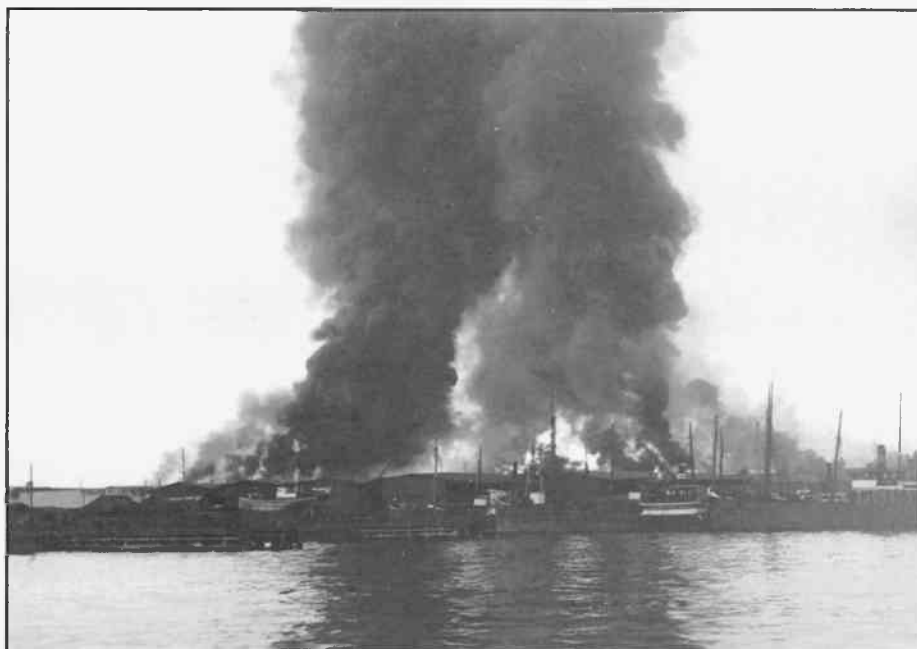
En av de största eldsvådorna i Göteborgs hamn på 1900-talet var branden hos Strömman & Larssons brädgård på Hisingen den 18 juli 1925. Brädgården var belägen mellan Lindholmens varv och Götaverken. Inspektionsbåten **Hamnen** gjorde en stor insats under branden och hamnkapten Martin Flodman skrev följande rapport till Hamnstyrelsen efter uppgifter av befälhavaren ombord styrman Th. Persson:

Efter det "Hamnen" den 18 dennes kl. 7.30 em. inspekterat pråmhamnarna och den vakt som bevakade explosiva varor vid C. Fr. Waern & Co:s upplag, sågs, då "Hamnen" var ett stycke öster om Hisingbron på väg västerut, en rökpelare uppstiga ungefär vid Götaverken. Befälhavaren ombord styrman Th. Persson, befarade att eld utbrutit därstädes och satte därför fullt framåt i maskin samt tillsade omedelbart tjänstgörande maskinisten, Tor Svensson, att köra med högsta möjliga fart.

Då "Hamnen" kommit väster om Götaverkens flytdocka, ungefär kl. 7.50 em., syntes att eld utbrutit inom Strömman & Larssons område. Samtidigt med "Hamnen" anlände dit stadens flodspruta.

Det första arbete "Hamnen" utförde var att hjälpa till med flodsprutans förtöjning i kanalen till Strömman & Larssons upplag. Efter att hava lämnat flodsprutan denna handräddning påbörjades arbetet med bortbogsring av intilliggande prämar och andra farkoster.

Under det "Hamnen" arbetade vid Hisingstads Verkstad anlände hamnfogdarna V. Söderström och E. R. Carlsson. Den först-



Storbrand i Strömman & Larssons brädgård den 18 juli 1925. Närmast Hisingstads Verkstad med ett antal båtar, vilka **Hamnen** räddade från lågornas rov. Bildarkiv Räddningstjänsten Storgöteborg.

& Larsson fabrik, beordrat 4 hamnlotsar att med bogserbåtar snarast möjligt infinna sig på brandplatsen. Söderström, som var jourhavande, övertog, efter det han kommit ombord, ledningen av bärgningen.

Från Hisingstads Verkstad uttogs 4 st. kanalbåtar, 4 st. trålare, en kranpråm, ett till hälften nedhugget fartyg, en av Svetsningsbolagets pråmar, bogserbåten "Pålle" samt några pråmar och hemförare. Från de övriga upplagen vid brandområdet uttogs ett 50-tal pråmar, de flesta kollastade, en del lastade med props.

Under det detta pågick anlände de rekviderade bogserbåtarna samt Rederi A.-B. Transatlantics ångare "Mjörn" med hamn-

lotsar ombord, vilka tillsågo att de av "Hamnen" utbogserade farkosterna tillvaratogs och fastgjordes.

Kl. 10.45 em., då inget mer fanns att bärga och någon fara för att elden skulle sprida sig ej tycktes föreligga, ingick "Hamnen" till Residensbron för avlösning av befälhavare.

Såsnart kapten E. Peterson avlöst Persson påbörjades patrulleringen vid brandområdet och fortsattes därmed till kl. 11 fm. den 19 dennes. Under denna tid släcktes med "Hamnens" slangledning här och var eld, som uppstått på brygghuvudena.

Hamnkotoret den 22 juli 1925
Martin Flodman



Otaliga är de sjösättningar som **Hamnen** varit med om. Observera hamnbefålet på fördäcket. Bild från Malte Eriksson.

Hamnen isbelagd

I februari 1929 blev isförhållandena i Göteborgs hamn mycket besvärliga. Temperaturen sjönk för var dag och trafiken i hamnen mer eller mindre lamslogs. Hamnen var full av issörja, som bogserbåtarna och i än högre grad färjorna hade all möda att forcera. Speciellt efter natten då rännor och issörjan frös samman. **Isbrytaren III** var i full verksamhet och hade ett styvt jobb tillsammans med bogserbåtar att hålla hamnarna tillgängliga. **Hamnen** drog sitt "strå till stacken" och var igång större delen av dygnet.

Vi kan tänka oss följande scenario:

Efter ett långt arbetspass har **Hamnen** sent på kvällen backat in i sitt läge vid Residensbron, för att besättningen skulle få vila. Vilan blir inte så långvarig för redan när klockan visar på 04.00 börjar en ny arbetsdag för maskinpersonalen. Maskinisten går upp i styrhytten, öppnar dörren och tittar på termometern som visar - 21 grader. Kylan riktigt biter i ansiktet trots att det är nästan vindstilla. Hamnbassängen är igenfusen men det skall inte vara något större problem för **Hamnen** att bryta sig loss och mosa sönder isen så att **Färjan 4** skall kunna köra sin första tur. Färjans maskinpersonal är även i arbete vilket bevisas av kolröken som väller ur skorstenen och slår ner på **Hamnen** som ligger strax intill.

Nere i maskinrummet känns värmen från pannan behaglig och eldaren är glad att han slipper däcksmannens jobb: att arbeta utomhus i den kalla vintermorgonen. Rutinjobben tar vid: slagga, ta upp ångtrycket, köra runt maskinen... Maskintelegrafan plingar och visar på sakta fram. Sakta, lite motsträvigt bryter sig **Hamnen** loss ur isens grepp, vänder i hamnbassängen och bryter sönder isen så att färjan senare kan köra sin första tur med varvsarbetare till Götaverkens tidiga skift.

Så går färden över älven och in i T-kanalen som är mer svårforcerad än isen i älven. Nu blir det många manövrar för maskinisten eftersom **Hamnen** får backa flera gånger för att ta sats så isen kan brytas sönder. Äntligen är man så framme vid färjeläget i T-kanalen och **Färjan 4** skall inte få något större problem att ta sig in i läget. Nästa uppdrag blir att bryta ränna för ångslupen som går mellan Residensbron och Klaffbron i Kvillekanalen. När detta är klart har staden vaknat. Det tidiga skiftet är igång på Götaverken. Nithamrarna dånar och kranarnas ljus lyser svagt upp de rostbruna skroven på stapelbäddarna när **Hamnen** passerar förbi på väg västerut i hamnen.

Så följer en lång arbetsdag för besättningen på s/s **Hamnen**. Pråmar bryts loss och is mosas sönder så att bogserbåtarna

kan dra fram pråmarna till de fartyg som väntar på dem. Hamnlotsarna ute vid Klippan får assistans med att ta sig ut till en kolångare som ligger i Pölsebo bojar och väntar på att lotsas in till Sannegårdshamnen, för att lossa sitt svarta guld. Sedvanlig inspektionstur i hamnen göres också, även om den blir avkortad p g a det tidsödande arbetet med isbrytning.

Dagen har övergått i sen kväll när **Hamnen** förtöjer i sitt läge vid Residensbron. Termometern visar på nästan -20 grader och en trött besättning gör klart för att gå till kojs och få en välbehövlig vila inför morgondagens arbete.



GÖTEBORGS HAMN Hamnkaptenen

Isbrytning i hamnen åren 1938 – 1950

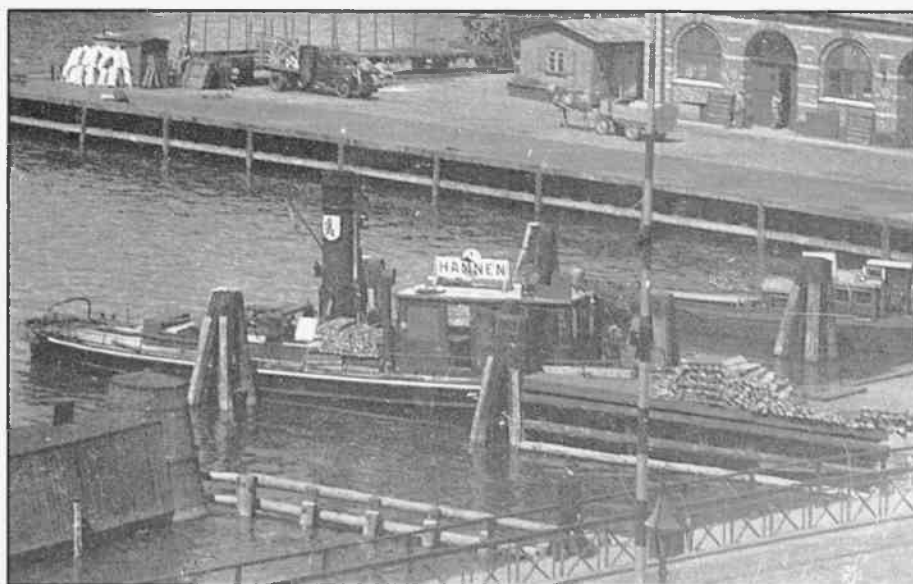
Som nämnts användes **Hamnen** för lättare isbrytning i hamnen. I journaler förda ombord kan man få en överblick om hur mycket och ofta **Hamnen** användes under tidsperioden 1938 – 1950. Tabellen ger även en uppfattning av hur isförhållandena var i Göteborgs hamn under perioden.

Isbrytning var ett jobb som inte gick obemärkt förbi. Skrovet tog stryk och då speciellt plåtarna i förpiken. Detta medförde att det behövdes stora reparationer på skrovet med utbyte eller svetsning av en mängd nitar och 30 kvm plåt som måste



Hamnen assisterar ett fartyg som kommit tvärs i älven i isen utanför Ryahamnen. Troligen vintern 1947. Bild från författaren.

Vintern	Timmar	Anmärkning
1938 – 1939	68	
1939 – 1940	486	Upplagd p g a ishinder 12/2 – 28/2
1940 – 1941	248	Upplagd p g a ishinder 26/1 – 4/3
1941 – 1942	82	Upplagd p g a ishinder 22/1 – 6/4
1942 – 1943	59	
1943 – 1944	0	Ingen nämnvärd is
1944 – 1945	61	
1945 – 1946	91	
1946 – 1947	412	
1947 – 1948	89	
1948 – 1949	4	
1949 – 1950	50	



Under kriget fick Hamnen eldas med ved i brist på kol. Observera veden på kajen och däck.

bytas, även axeln dömdes ut. Detta konstaterade Sjöfartsinspektionen vid sin besiktning av **Hamnen** i maj 1955. Hamnstyrelsen stod nu inför situationen att antingen utföra stora kostsamma reparationer på den gamla trotjänaren **Hamnen**, eller att bygga en ny båt med motordrift. Tiden hade gått ifrån **Hamnen** som nu hade 36 år i tjänst och med sin ångdrift var oekonomisk. Allt talade för att bygga en ny båt som dessutom hade fördelen att man även kunde minska besättningen.

Om en ny båt anskaffades kunde man möjligen få en kort dispens av Sjöfartsinspektionen för s/s **Hamnen**. Hamnstyrelsen beslöt att bygga en ny båt och ordern gick till Djupviks Varv på Tjörn. Nybygget, som naturligtvis fick överta namnet **Hamnen**, levererades och sattes i tjänst i juni 1958. I samband med att gamla



Hamnen i sitt läge vid Residensbron i maj 1958. Till vänster står maskinist Åke Alkvist, en av grundarna av Klubb Maritim.

Hamnen togs ur tjänst skrev Handels-tidningen den 28 maj 1958 lite smått lyriskt så här:

"Hamnen har varit i tjänst i ett 40-tal år, och hamnflanörerna tycker säkerligen att det är lite vemodigt, att fartyget inte vidare kommer att ligga nere vid kajen och "pysa" – redo för att rycka ut på inspektionstur eller med en grupp gäster för sightseeing.

— Hamnen har varit ett bra tjänstefartyg, men nu kommer hon att läggas upp i avvaktn på om vi kan få någon annan användning av fartyget, påpekar hamnkaptan G. Svantesson för HT.

En anmärkning kan möjligen riktas mot den här trotjänaren, nämligen att fartyget är lite väl långt och smalt, vilket ju inte är så bra ur manövreringssynpunkt."



Motoriserad och ombyggd till taxibåt, med ett gammalt busschassi som salong, blev den gamla fina inspektionsbåtens öde. Foto Bernt Fogelberg den 8 juni 1972.

Till salu

Någon annan uppgift för sin gamla trotjänare fann Hamnstyrelsen inte. Att bevara **Hamnen** som museibåt var en för tidig tanke 1958. En gammal ångdriven inspektionsbåt hade inget sådant värde vid denna tidpunkt. Nu i efterhand kan man se annorlunda på det, men Hamnstyrelsen hade då fortfarande flera ångdrivna färjor i tjänst så man såg inte något speciellt med sin gamla ångdrivna båt. Därför annonserade man ut **Hamnen** till salu på anbud i mitten av oktober 1959.

Den som lade det högsta budet var Lennart Karlsson på Donsö. Han sålde 1960 båten vidare till Helge Börjesson med taxibåtsrörelse på samma ö. Nu revs ångmaskinen ut och ersattes av en Deutz dieselmotor SBA 8M 517 om 230 ihk. Det var Gotenius Varv som utförde ombyggnaden av båten som omdöptes till **Hamneskär** och efter besiktning den 15 december 1960 registrerades på Börjessons Sjötaxi med Donsö som hemmahamn. För att få utrymme inombords för de 125 passagerarna som man fick ta, kom man på en originell lösning. Man köpte helt enkelt ett gammalt busschassi! från Göteborgs Spärvägar och monterade det på **Hamneskär**. Nu blev båten störst i Börjessons taxibåtsflotta som bedrev verksamhet i Göteborgs södra skärgård och även trafik på Älvsborgs fästning. I april 1961 sattes **Hamneskär** i trafik och det var nog många som tittade till när de såg båten komma körandes med busschassiet som salong. Den 7 juni 1961 inregistrerades **Hamneskär** i det svenska skeppsregistret med reg. nr. 10165 och signalen SEFM.

Efter 27 års tjänst i företaget behövdes en omfattande renovering av **Hamneskär**, för att klara Sjöfartsinspektionens granskande blickar och få nytt passagerarcertifikat. Man ansåg det inte lönsamt att lägga ner så mycket pengar på den gamla Lundby-båten från 1919. Därför såldes hon 1988 till Stig Holm i Kungälv, för 20 000 kronor. Namnet fick hon behålla. År 1991 ändrades hemorten till Köpmannebro. I maj 2000 ligger **Hamneskär**, som hon fortfarande heter, upplagd i Köpmannebro och är nu fritidsfartyg.

*Källor: Bernt Fogelberg
Sjöfartsinspektionen, Göteborg
Sjöfartsmuseet, Göteborg
Stadsarkivet, Göteborg*

Fortsättning följer



Thea infrusen i någon av Stockholms hamnar den 5 mars 1963. Fotot kommer från Bernt Fogelbergs samlingar.

Lundby-bogseraren *Thea*

Av Sture Appelblom

År 1948 var jag vikarierande rorgångare på Nya Murbruksfabrikens i Stockholm, ångbogserare *Thea*. Besättningen bestod av skeppare, maskinist, rorgångare, eldare och restaurtris, hon var också maka till maskinisten.

Byssan fanns i förskeppet med spisen i stäven, där rymdes även ett bord med två fasta sittplatser – vid matdags åt skepparen och maskinisten tillsammans samt eldaren och rorgångaren efter avlösning – och akter om byssan hade maskinisten och restaurtrisen var sin hytt mot pannskottet. Skepparen hade sin hytt på däck i anslutning till styrhytten och eldaren och rorgångaren delade skansen akter om maskinrummet. Durkytan i skansen var mindre än en kvadratmeter och vid omklädning för att gå iland, fick den ene vänta på däck medan den andre klädde om.

I akterpiken fanns en TC vars innehåll tömdes i sjön under gång varje vecka, efter turordning emellan rorgångaren och eldaren. En annan fast rutin var mässingsputsen på fredagarna. Rorgångaren hade att putsa de vackra mässings-M:en i skorstensmärket, ångvisslan, dörrhandtagen på styrhytten, ratten, maskintelegrafren – modell kaffekvarn –, strålkastarhandtaget, talröret med sin visselpipa och annat ovan däck. Eldaren putsade den

andra ändan av talröret och all övrig mässing och koppar i maskinrummet.

Men det fanns en detalj som vållade bekymmer och det var mässingsstängerna

på maskinskyllighet – uttalades skaléjt – som var ett gränsfall. Om jag, som rorgångare, putsade detta så sade skepparen:

— Det där är inte ditt jobb, det tillhör maskin!

Om eldaren gjorde jobbet så sade maskinisten:

— Det där ger du fan i, det tillhör däck!

Av detta blev eldaren och jag vad man idag skulle kalla frustrerade, så till slut begärde vi att få dryfta frågan tillsammans med våra överordnade. Efter en något skruvad inledning beslutades i sann svensk kompromissanda, att vi skulle putsa skyllighet varsin vecka.

Eldaren, en 50-årig ekenskis, hade blivit kär i en kvinna som han kallade för 'Lappen', eftersom hon var från Norrland. Eldaren hade bråttom att komma hem de kvällar vi drog prämar till stan. Eftersom farten, med 4–5 lastade sandprämar var ganska måttlig så frestades han att länka ut, d v s höja varvtalet från 116 till 120 v/min, en alldeles försumbar fartökning, men kanske gav det eldaren en känsla av att han ändå bjöd till för att förkorta tiden till mötet med den utvalda.

Varvtalsförändringen väckte omedelbart den sovande maskinisten som, vithårig och klädd i vit fotsid nattskjorta, likt ett andeväsen dök upp på däck, lutade sig över maskinrumsluckan och levererade en utskällning som inte hade något med andlighet att göra. Tvärtom, han hade ett mycket kraftfullt språk, han kunde inte bara alla orden, han kunde också melodin!



På ett stilla Mälaren ångar *Thea* fram med rök både från byssan och skorstenen. Fotot tillhör Kerstin Hansson, vars far Knut Wenner var skeppare på *Thea* under många år.

Horisonten runt

Redaktör Jan Johansson



Sunnanland vid leveransprovturen från Eriksberg den 16 juli 1940. Foto från Sjöfartsmuseet i Göteborg.

SOL. Manne avled i mars 1962 och ersattes först av Carl Johan Ljungblad och sedan av Otto Kihlström. År 1965 kom hon åter in i Broströmskoncernen och Hugo Pålsson blev redare och namnet ändrades till **Cervia**. I mars 1966 såldes hon för £139 000 till Singhi Nav Corp på Taiwan, men fick panamaflagg som **Sintah Reefer**. I Lloyd's Register anges Sinli Nav Corp S A på Taiwan som ägare. På samma ö höggs hon upp under tredje kvartalet 1970.

Gunnar Ståhl



I Länsumpen 2000:1 frågar Einar Onsöien efter **Sunnanland**. Hon byggdes i Göteborg 1940 och höggs upp på dåvarande Formosa 1970 som **Sintah Reefer**. Hon hade också haft namnen **Cervia** och **Cervus**.

Bo Bergengård

Svar om Sunnanland
Einar Onsöien frågar efter 8437 **Sunnanland**, som tillhörde de fartyg vilka gick i lejdtrafiken

under kriget. Hon hann göra elva resor sammanlagt. Men det var det slutliga ödet det var fråga om. I juni 1961 såldes hon

för 3,3 miljoner kronor till ett partrederi under Claes Manne i Göteborg och fick namnet **Cervus** och återchartrades av

Apropos Korshamn
I Länsumpen 2000:1 funderar Olle Renck över att det vid Bohus Varv i juli 1961 fotograferade fartyget som N-Göran Jönsson i 1999:2 vill ha identifierat kan vara den finska **Korshamn**.

Tyvärr vet jag inte vad det är för farkost fotot föreställer men **Korshamn** är det inte. Efter förlängningen och ombyggnaden till motorfartyg 1951 var hon fortfarande midskeppsbygge med två luckor för om och en lucka akter om maskin och överbyggnad. Hon var en raised quarter decker med ettanluckan i en cirka meterdjup brunn.

Om försäljningen till Göteborg finns det tvenne uppgifter. Som Olle skriver köptes hon enligt W. J. Harveys bok *Stena 1939-1989* av Stena A. Olssons Handels AB år 1960. I *Båtologen* 5 och 6 1977 finns historik in-

klusive fleetlist över Wihuris rederier som 1945-1946 varit ägare till fartyget. Jag citerar författaren Matti Pietikäinen: - 1957 såld den 9 april till Sten A.

Olsson Handels AB, Göteborg. Fortsatte som **Korshamn** men var inte registrerad i Sverige, utan låg upplagd i Kungälv i väntan på försäljning.

Resten av historien, försäljningen till Italien 1961 och förlisningen 1969, är båda författarna överens om.

Olli Hokkanen



*Att fartyget Olle Renck funderar över inte är **Korshamn** framgår tydligt av detta foto insänt av Bengt Sjöström. Foto Folke Nyström, Kotka.*



Lisa var byggd 1799 i Troense. Aofotografering.

Diverse svar och funderingar

Har med stort nöje läst den senaste utgåvan av Läns-pumpen.

Under Horisonten Runt hittade jag några intressanta inlägg. Ett av dem var *Var Viken ex Boren?* skrivet av Olle Renck. I inlägget talas om ångbåtarna **Philipstad**, **Trollhättan**, **Boren** och **Christinehamn**.

Philipstad

Då jag för närvarande håller på att sammanställa en anspråkslös liten skrift om förlisningar i Väneren under 1800-talet, så klack det till i hjärnkontoret, **Philipstad!** Hon förliste ju i Väneren den 17 oktober 1862! Inte kan hon väl ha sålts till Finland 1870? Nu inställer sig frågan: Fanns det två **Philipstad** som trafikerade Väneren i mitten av 1800-talet? Dels den **Philipstad** som förliste den 17 oktober 1862, dels den **Philipstad** som tydligen anmäldes såld till Finland 1870? Det skulle vara intressant att få svar på mina funderingar i frågan.

Skutan i Mariestad

Inlägg nr 2 som fångade mitt intresse var Kurt Karlssons fråga om ett skutvrak i Mariestads hamn i början av 1950-talet. Den frågan är lätt att besvara. Skutan var 3850 **Lisa** som byggdes i Troense 1799 för det Danske Grönlandskompaniet, och döptes till **Enigheden**. År 1848 döptes hon om till **Helene** och 1901, vid en ålder av 102 år, får hon sitt sista namn, **Lisa**.

Att **Lisa** skulle ha varit emigrantfartyg har jag aldrig sett

några uppgifter om, men kanske man hade några "emigranter" med på resorna till Grönland? Vem vet? En uppgift som envist återkommer när man talar om gamla **Lisa** är att hon skulle ha seglat som slaveskepp mellan Guinea/Elfenbenskusten och amerikanska södern. Som bevis för detta pekar man på att i lastrummets garnering fanns 6 st kraftiga järnringar anbragda. Beviset är väl inte så speciellt övertygande, men vem vet? Att här berättas **Lisas** hela historia skulle ta alldeles för stor plats, så jag slutar med följande information: År 1956 sattes **Lisa**, med hjälp av olja, träull och fotogen, i brand av Mariestads brandkår, och hon sjönk efter att ha brunnit ner till vattenytan, till evig ro i ån Tidans leriga botten och där kan man än idag vid lågvatten se resterna av henne. **Lisa** hade följande igenkänningsmått: Längd 19,09 meter, bredd 6,30 meter och djup 2,71 meter.

Okänd skuta

Och nu till frågan från Lars Blomqvist angående två okända skutor. Den till höger är med 99,99% säkerhet just den **Lisa** som låg i Mariestad på 1950-talet. Har konsulterat Ingvar Thörn i Mariestad och kunde konstatera att vi båda hade samma uppfattning. Det är **Lisa** som visas på fotot. En liten reservation dock. 6342 **Laura** var snarlik **Lisa** men det är knappast troligt att fotot visar just **Laura**. Jag håller på att det är **Lisa**.

Owe Gullbergh

Om pråmar och bogserbåtar

Angående Alf Strömbäcks frågor i förra numret så har jag svar på följande saker.

Det fanns tre pråmar med namnet **Örnen**. **Örnen I** var en träpråm omkring 25 meter lång, **Örnen II** var före detta fyrskeppet **Megrundet** byggd 1882 vid Motala Verkstad. Som pråm var den dock förlängd med några meter.

Vad **Örnen III** hade varit tidigare har jag inte lyckats få reda på. En uppgift säger att det varit en rysk lustjakt. Efter första världskriget inköptes till Sverige en lustjakt som tillhört den ryske tsaren. Efterkrigstidens brist på metaller gjorde att fartyget blev intressant, eftersom det var utrustat med en köl av bly med ansevärd vikt. Sedan kölen tagits bort förtöjdes fartyget i några bojar utanför Norr Mälärstrand i Stockholm, där det sedan låg övergivet. Min far var en gång ombord och han har talat om att hela inredningen bestod av ädelträslag med inläggningar av olika träarter. Alla beslag ombord var av massivt silver. Den var försedd med clipperstäv och hade varit riggad med master, men samtidigt maskindriven. Kan det ha varit detta fartyg som sedan blev **Örnen III**? Storleken tycks i alla fall stämma bra och förskeppet var ombyggt, vilket skulle kunna tyda på att det varit utrustat med en annan stäv tidigare.

Ytterligare en gång fick delar av förskeppet på **Örnen III** förnyas. Det var på 1960-talet när pråmen var inhyrd av Underås Sand & Grus AB. Man hade lagt den som första pråm tillsammans med två fullastade 500-tons pråmar och bogserbåten som drog alltsammans var en av Groggbolagets starkaste båtar. När man drog på

med full maskinstyrka rycktes bogserpollaren och delar av däckets m m bort på pråmen och kom flygande genom luften. En besättningsman på bogserbåten skadades svårt när han blev träffad av bogservajern.

Våren 1959 hyrdes pråmarna **Örnen I** och **Örnen II** av Arne Avelin för sandtransporter till Jehanderbolaget murbruksfabrik vid Karlberg i Stockholm. **Örnen I** blev nästan omgående upplagd vid fabriken, så man kan misstänka att den kanske inte var i bästa skick. Det låg kvar där till industrisemestrarna började, men därefter försvann den och sedan har jag aldrig sett den mer.

Örnen II finns däremot fortfarande kvar, numera ombyggd till husbåt. Den låg i höstas vid Mälärvarvet i Stockholm.

Örnen III är sänkt som vågbrytare vid någon båtklubb i Stockholmstrakten.

Beträffande bogserbåten **Lenart** kan jag tillägga att den såldes med ett antal pråmar till Betongindustri i Stockholm. Sin vita färg fick den behålla ända till slutet av 1950-talet då den målades grön i samband med ombyggnad till motordrift.

Även pråmarna behöll Gustafssons märkning C G G och ett nummer. De ersattes i slutet av 1950-talet och i början av 1960-talet med nybyggda 800-tons pråmar.

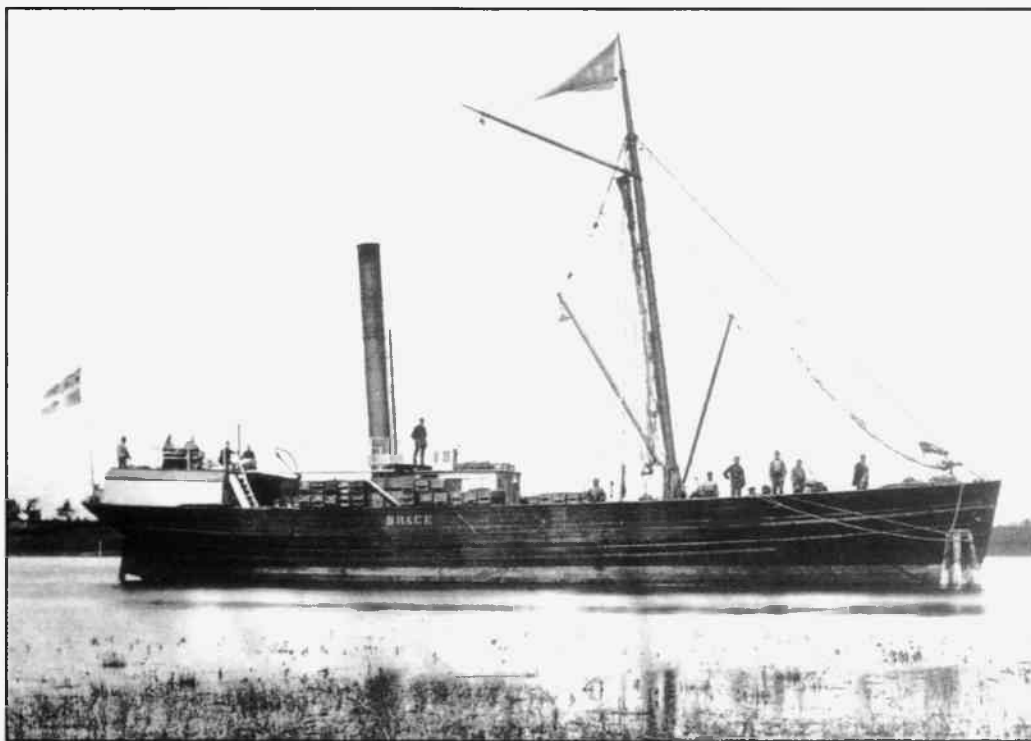
Vad gäller **Oaxen Alpha** och **Oaxen Beta** blev den förstnämnda ombyggd till sand-sugare och fanns i Vadstena på 1970-talet. Vad som därefter hänt vet jag inte. **Oaxen Beta** såldes på 1960-talet till Jehanders Sand & Grus AB i Stockholm för att användas till pråmbogsering och isbrytning. Den döptes om till **Draga** och finns fortfarande kvar i Stockholm, numera som lustfartyg.

Gunnar Ljung

Tankfartyg

Undertecknad har tagit del av Lennart Rydbergs artikel i Läns-pumpen om *Svenskflaggade tankfartyg 2000–3000 ton dw*. Vill i samband med detta informera om att det under åren 1989–1997 fanns ännu en svenskflaggad tanker med namnet **Situla** som kan sorteras in under nämnda grupp.

J. C. Lund



Brage ex Prins August ex Boren. Foto Nordiska museet.

Mer om Lindholmens kompositbyggen

I förra numret svarade Olle Renck på en gammal fråga från Roland Lindberg om ångaren Viken, som förliste utanför Gotska Sandön 1883. Den var ett av de fartyg med kompositkrov, som Lindholmens varv byggde i mitten av 1850-talet, men vilket? Olle Renck hade med hjälp av gamla skeppskalendrar och fribrevslistor kommit fram till att **Viken** måste vara den som ursprungligen bar namnet **Boren**.

Jag instämmer i den slutsatsen och kan här komplettera med en del ytterligare uppgifter.

Tillkomsten

I Lindholmens varvs 100-årskrift 1845–1945 berättas att tekniken med kompositbyggen – i detta fall furu på järmspant – hade patenterats av ingenjör Stieler, svenska Järnvägsstyrelsens ombud i London. Lindholmen var en svensk pionjär på denna byggmetod, och varvets första kompositbygge var den hjuldrivna ångslupen **Christian IV** 1854.

Tilltron till den nya tekniken var så stor att Lindholmens varv redan i januari 1854 fått beställning på två kanallast-

ångare med kompositkrov om ca 150 nyläster för Götheborgs Ångbåtsbolag. De skulle framdrivas av propellermaskiner om 25 nominella hk, och för skrovformen svarade Gamla Varvets kände skeppsbyggmästare N. C. Kirkegaard.

Ångarna, som döptes till **Svea** och **Götha**, blev klara först våren 1855. Rederiet hade redan dessförinnan beställt ytterligare två ångare av samma modell för leverans 1855, och två andra skulle byggas för C J Andersson & Co i Kristinehamn. Den första av de senare skulle heta **Philipstad**.

När skrovet till **Philipstad** redan stod uppspantat och delvis bordlagt tillträdde den senare så berömde G. W. Svenson som ledare av skeppsbyggeriverksamheten på Lindholmen. Han ogillade ångarens skrovform och beslöt ändra denna efter O. E. Carlsunds nya principer. Svenson gav därför order om att bordläggningen skulle rivas ner och spanten bockas om, så att **Philipstad** skulle kunna göra bättre fart. Så skedde också.

Framgången med denna ändring var så stor att även de kommande nybyggena fick ny skrovform. För att behålla last-

kapaciteten ökade man samtidigt deras dimensioner till de maximalt möjliga för att ångarna skulle kunna komma igenom slussarna på Göta kanal.

Av de två återstående till Götheborgs Ångbåtsbolag sjösattes Trollhättan i juni 1856 och Boren 1 november 1856.

Samma år färdigställdes även C J Andersson & Co:s andra ångare av samma typ, döpt till **Christinehamn**.

Det visade sig tyvärr att tekniken med kompositfartyg hade en del barnsjukdomar. Bordläggningen läckte lätt, vilket orsakade skador på fartygens last. Lindholmens varv övergick därför helt till att bygga ångare med järnskrov.

Boren blev Prins August och sedan Brage

Götheborgs Ångbåtsbolag blev inte långlivat. Vad som hände med **Svea** och **Götha** vet jag inte. Trollhättan fick i början av 1860-talet som sin särskilda uppgift att frakta nybyggda ångslupar från Lindholmens varv till Stockholm. Därefter såldes hon tydligen, som Olle Renck berättade, till Preussen.

Boren fick snabbt en ny ägare och omdöptes till **Prins August**. Redan 20 april 1859 såldes hon igen, nu på börsauktion i Stock-

holm och övertogs av handlanden W. Lindström. I oktober samma år utbjöds **Prins August** åter på auktion, nu i Göteborg. Säljaren fick 13 050 riksdaler för henne av auditören Geijer i Örebro, ångarens nye redare.

Som Hans Fredell berättade i sin skrift om *Hjulångare och andra fartyg på Hjälmaren* insattes ångaren våren 1860 under namnet **Brage** i last- och passagerartrafik Örebro (Skeböck)–Stockholm–Göteborg. Hon passerade då alltså både Hjälmare och Göta kanal.

Brage gick på denna led i tio år, men i maj 1870 såldes hon till storredaren C F Nordh i Motala. Han lät henne behålla namnet **Brage**, och det gjorde även A Carlsson i Göteborg som sedan ägde ångaren enligt skeppslistorna 1875–1879. I den sista av dem anges en kapten Larsson som hennes befälhavare, och det var kanske han som sedan övertog ångaren och gav henne namnet **Viken**.

Christinehamns öde

Vad som hände C J Andersson & Co:s första ångare av samma typ som **Philipstad** har jag inte noterat.

Christinehamn såldes där emot till Göteborg och gick enligt tidningsuppgifter 1867 under namnet **Karl** på linjen Göteborg–Stockholm. I juni 1868 inköptes hon så av konsul Liljewalch i Visby, fick först behålla sitt namn men såldes sedan vid årsskiftet 1869/1870 till ett rederi i Finland. Vad hon där användes till vet jag inte.

Några år senare tillhörde ångaren under namnet **Primus** redaren G. A. Suckau i Lübeck och gick då i trafik till Königsberg. Våren 1875 inköptes hon så av B. Th. Peterson i Malmö och skulle gå i trafik Malmö–Köpenhamn, mest med gods.

Några år senare lades **Primus** upp och låg upplagd en längre tid. Enligt en uppgift i GHT 27 juni 1882 reparerades hon därefter, omdöptes till **Annette** och återinsattes på sin ursprungliga trad, på Väneren och kanallinjen, men särskilt långlivad blev hon nog inte.

Arne Sundström

Svar om passagerarbåtar

Torsten Hagneus efterlyser uppgifter om passagerar-båtar i 2000:1. Mycket tyder på att den undre till höger är **Svea** från Rösselviksstrand på Tjörn. Foto och några uppgifter om henne finns i svensk Sjöfarts Tidning nr 23:1975. Hon kallades även Lill Svea. Köptes till Tjörn i slutet av 1920-talet av Hilmer Carlsson som med henne gick i trafik mellan Djupvik och Stenungsund något år. I början av 1930-talet såldes hon till Karl Karlsson i Rösselvik och användes i beställnings- trafik och i trafik till Marstrand med torgfolk från Gunnersnäs, Gunneby, Djupvik och Rösselvik. **Svea** skrotades i början av 1940-talet. Hon var utrustad med en Avance-motor och var byggd i Sjötorp. Tyvärr kan jag inte identifiera platsen där hon är fotograferad.

Henry Jansson

Vem vet om Jamaica?

I ett fotoalbum tillhörigt min hustru sedan länge bortgångne fader, min svärfar, sjömaskinist Bror Algot Bergstrand, hittade jag ett illa åtgånget foto av **Jamaica**. På baksidan av fotot finns en endast delvis läslig anteckning med datering som kan läsas till maj 1933. Med ledning av detta torde Läns- pumpens många kalenderbitare kunna tala om när och var **Jamaica** fick sitt sorgliga slut.

Stig Hedberg

Freja, men vilken ?

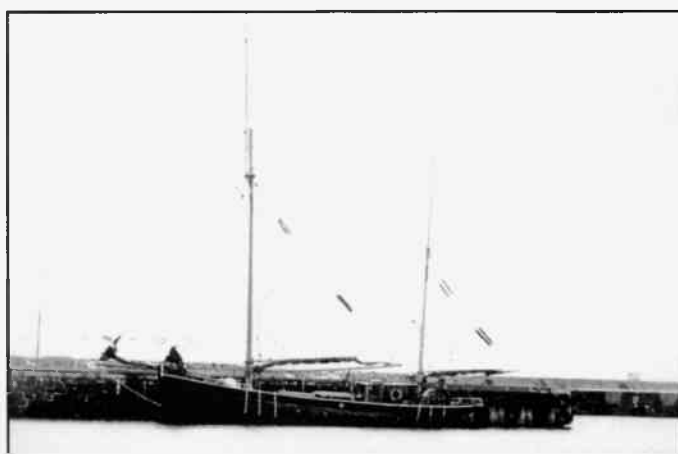
Den 13 juli 1987 tog jag denna bild i Simrishamn. Båten hette **Freja**. Jag har aldrig sett den vare sig tidigare eller senare. Finns det någon i Läns- pumpens läsekrets som vet något om den?

Gunnar Hedman

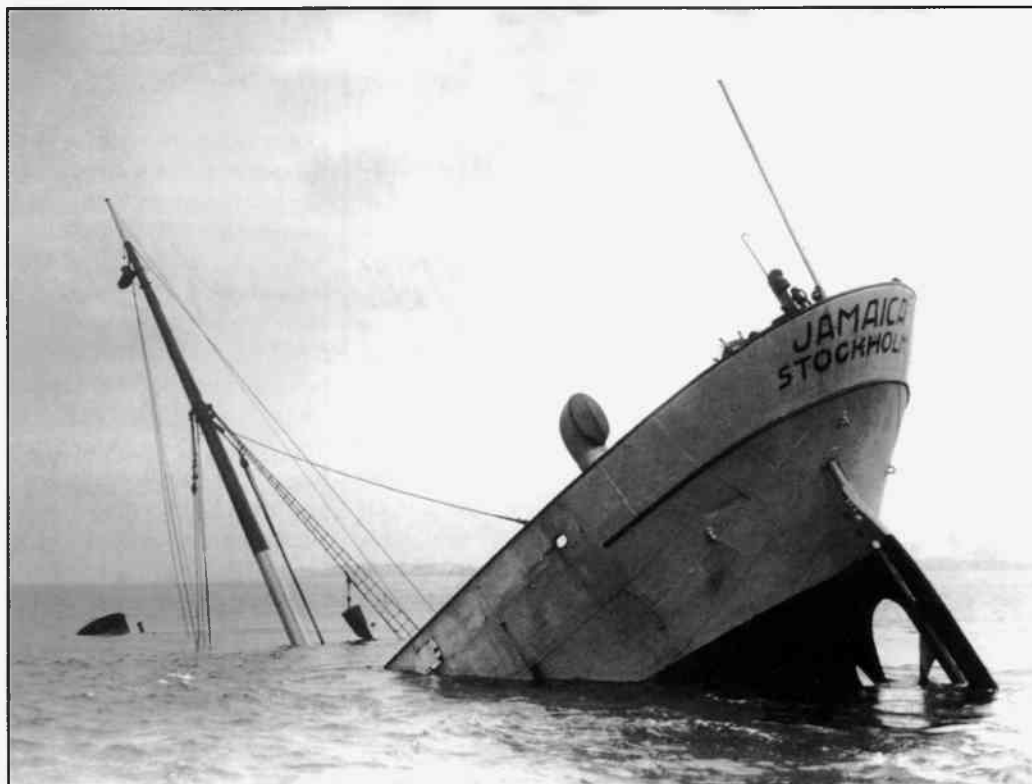
Läster

Kan någon förklara för mig hur man omvandlar svåra läster och läster till bruttotonnage?

Björn Stjärnhammar



Freja i Simrishamn den 13 juli 1987. Foto Gunnar Hedman.



En dramatisk bild av **Jamaica**. Kan någon i läsekretsen berätta?

Fiskebåtsboken

Nästan dagligen kommer förfrågningar om när boken om fiskebåtarna och varven kommer ut. I vår tidigare arbetsplan var tanken att den skulle komma lagom till bokmässan i år (2000). När vi började arbetet var vi nog inte riktigt medvetna om vilket jättearbete vi tagit på oss. Nya uppgifter tillkommer ständigt, som man måste kontrollera. Det flesta av oss (vi är 12 personer involverade i projektet) utför ju sina arbetsuppgifter på sin fritid, en fritid som ni vet blir mer och mer urholkad, då det vanliga arbetet ställer högre och högre krav.

Nyligen tog vi beslutet att dela upp boken i **två volymer** eftersom den annars skulle bli alldeles för tjock och ohanterlig.

Vi arbetar nu efter målsättningen att böckerna skall vara klara under **första halvåret 2001**.

Nyligen fick vi ett resebidrag från *Stiftelsen Svensk-Isländska samarbetsfonden* för att dokumentera det svensk-isländska handelsutbytet under 1940- och 1950-talen. Ett mycket fint erkännande för det jobb gruppen lägger ner.

Under hösten kommer vi att koncentrera oss på att leta fram foton till båtregistret. Om Du har något att bidra med är vi tacksamma för besked (samma adress som för denna tidning).

Krister Bång

Pråmaktiebolaget Linnéa

I LP 1999:3 efterlyste Göte Wallén upplysningar om Pråmaktiebolaget Linnéa. Om bolaget vet jag ingenting, men en f d kollega till mig, Arne Molander, som på 1930-talet arbetade hos Motorbogserbåtarna AB, vilka till stor del sysslade med pråmbogsering i Göteborgs hamn, har berättat följande för mig:

"I mitten på 1930-talet fanns det ett bolag som med stora pråmar trafikerade Vänern. Motorbogserarnes **Atle** var uppe i Vänern för bogsering av pråmar till Göteborg, när man råkade ut för haveri i Lurö skärgård. **Atle** lades upp på varv över vintern. Nästa vår bogserade man ner två stora läktare till Göteborg.

Vem som ägde dessa pråmar känner jag inte till, men de var blankskrapade och lackade och kopparförhydrade. Dessa pråmar fanns kvar fram till andra världskriget och de låg förtöjda mellan Frihamnen och Götaverken då de inte var i arbete."

Kanske det är dessa pråmar som ägdes av Pråmaktiebolaget Linnéa?

Bertil Söderberg

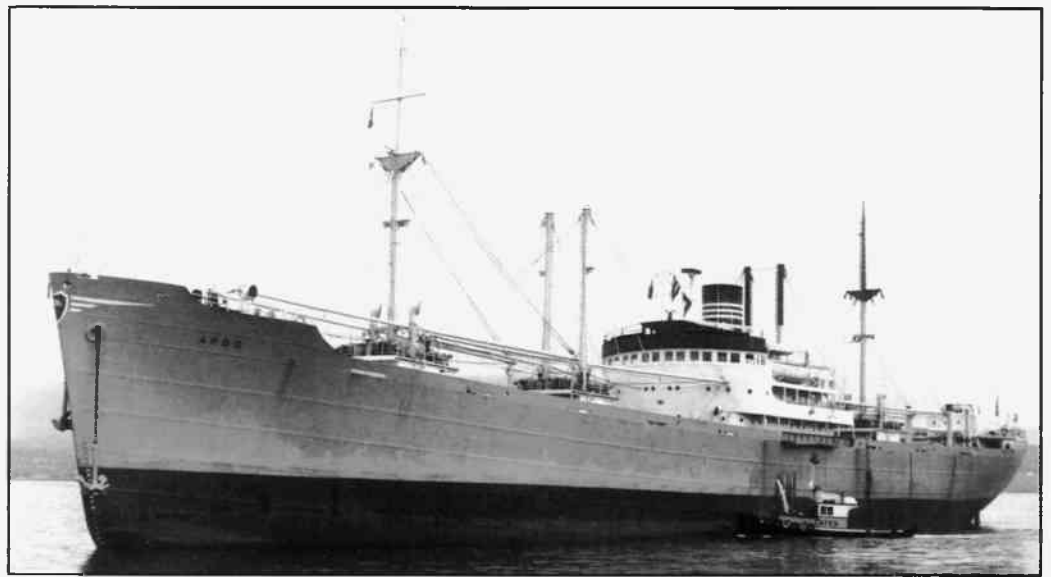
Svar om de okändas bildkavalkad

Galeasen längst ner till vänster på sidan 15 i Länsumpen 2000:1 tillhörde de verkliga veteranerna på sin tid och hade nog hunnit passera hundraårsdagen när fotot togs.

Det är 1855 **Amy** av Drag som byggdes i Thisted 1856. För läsare med tillgång till boken *Öländska segel* är det väl värt besväret att slå upp sidan 65 och begrunda sviterna av ett långt och strävsamt liv. Ett annat foto finns i svensk Sjöfarts Tidning 1958 sidan 1276. Detta är samtida med fotot i Länsumpen.

Vad gäller skonaren till höger om **Amy** har skrovet flera ålderdomliga drag som leder tankarna till samma tidsepok och ursprungsland som **Amy**. Riggen på fotot måste vara av yngre datum.

Jan-Olov Svensson



Mongabarra blev sedermera Argo. Foto från Krister Bång.

Fylligt om Mongabarra

I förra numret frågar Anders Grindlia om **Mongabarra** som byggdes under kriget. Här nedan följer några anteckningar om henne.

Olaf Ditlev-Simonsen i Oslo beställde 1938 vid Götaverken ett modernt trampfartyg om 9 000 ton dw. Fartyget var påbörjat när tyskarna ockuperade Norge den 9 april 1940. Ditlev-Simonsen ville inte att fartyget skulle färdigställas för norsk flagg och kanske då falla i händerna på tyskarna. Efter många olika turer bildades i Sverige ett nytt rederi med namnet Rederi AB Trans-Ex där byggnadsvarvet Götaverken och Rederi AB Transatlantic hade aktier. Man överenskom att överlämna fartyget till den ursprunglige redaren efter kriget.

Under svensk flagg fick fartyget namnet **Mongabarra** och kunde levereras den 10 maj 1941 till Rederi AB Trans-Ex i Göteborg. Det höll på att sluta illa redan den 5 juli 1941. Hon grundstötte då strax utanför Käseberga på den skånska kusten och vattenfylldes snabbt. Man satte fartyget på grund och hon kunde senare införas till Malmö för reparation.

Den 6 augusti 1942 avgick **Mongabarra** tillsammans med **Yarrowonga**, **Fenris**, **Bardaland** och **Akka** från Göteborg för att sättas in på Röda Korsets greklandstrafik (se foto i Länsumpen 1999:3 sidan 40). Hon

gjorde sedan åtta resor för Röda Korset mellan Canada och Grekland innan hon den 4 augusti 1944 avgick till Buenos Aires i Argentina för att lasta hemgående som lejdfartyg. Hon kom lyckligt fram till Göteborg den 30 oktober 1944 och gick i februari 1945 ut på en ny resa som lejdfartyg till Buenos Aires. Efter ytterligare några Röda Kors-resor övertogs hon den 12 december 1945 i Gustavsvik av Skibs A/S Kirkerøy (Olaf Ditlev-Simonsen) i Oslo som gav fartyget namnet **Vesterøy**.

Hennes vidare öden i korthet: I juni 1963 såldes hon till D/S A/S Anglo i Haugesund och fick namnet **Argo**. I december 1970 köptes hon av Torremar

Shipping Corp Ltd, Famagusta, Cypern, där man behöll namnet **Argo**. Gick mestadels i fart Israel-Sydamerika. I juli 1974 kom fartyget till Burriana, nära Valencia i Spanien, för att huggas upp.

Tilläggs kan att Transatlantic hade ytterligare ett fartyg med namnet **Mongabarra** (som f ö betyder duva på de australiensiska urinnevånarnas språk). Hon levererades från Eriksberg den 20 december 1945 (alltså bara åtta dagar efter det man överlämnat sin förra **Mongabarra**) till Rederi AB Transatlantic. Detta senare fartyg förläste den 22 maj 1960 utanför den ostfriesiska ön Juist på den tysk-holländska kusten.

Rolf Lindahl



Apropos Marina

Jag läste i förra numret av Länsumpen bland annat om **Marina** (4). Den 20 mars fotograferade jag henne i Gedser. Hon var inne med en last sill, och som det står i artikeln,

heter hon fortfarande **Renate II** med hemort i Heiligenhafen. Hon kommer med jämna mellanrum hit till Gedser med sill.

Niels F Pedersen

Önskat foto

Finns det någon som har ett foto av Ellen-Skärhamn (7680) där man kan se hur det ser ut på däck och speciellt i området mellan aktra luckan och styrhytten? Det är vad som återstår för att få ordning på ett ordentligt underlag för modellbygge.

Att hitta ett sådant foto kanske är lika kört som att få tag på ett bra amatörfoto från månens baksida?

Jan-Olov Svensson

Nya frågor

Jag söker uppgifter om LL 920 Erly som hörde hemma på Hovenäset 1938–1940 och redades av A Myrén samt SD 602 Liberty från Kämpersvik som fanns där omkring 1940. Och när jag ändå är igång söker jag uppgifter även på jakten Göta från Stocken som fanns där på 1930-talet, samt på jakten Svan från Marstrand som 1937 inköptes av John Pettersson.

Henry Jansson



Är denna granna skonare Fride av Lörby?

Vilken skuta?

Kan denna bild föreställa 2775 Fride av Lörby i Blekinge?

Fride låg halvsjunken vid K A Anderssons varv i Karlshamn 1954.

Per-G Winnestad/Stig Larsson



Marina av Pataholm i Uppsala. Foto från WSPL.

6533 SJOE Constantia

Vi håller på med Constantias historia. Hon byggdes 1908 i Marstal av P. Rasmussen som Minde och såldes troligen 1916 till Arendal med Thoralf Elmenhorst som ägare (MQGS). År 1921 kom Minde till Kalmar. Sålades samma år till Mölndal och blev Altair med Göteborg som hemort. Hon kom åter till Kalmar 1924 och fick namnet Per-Olof. Sålades 1931 till smålandskusten och blev kvar där

fram till 1968, då hon blev lustfartyg. Då hade hon sedan 1939 hetat Marina. År 1988 blev hon Constantia, med nuvarande ägare, Stiftelsen Solnaskutan.

Vi vill gärna ha mer uppgifter om skutans laster, besättningar, resor och foton, särskilt för tiden 1921–1924 då Göteborg var hemort. Kontakta:

Eric Johansson
Kristinelundsvägen 8
171 50 Solna
08-271382



Red. frågar sig om insändaren avser Meloile som länge låg upplagd vid Gullbergskajen i Göteborg? Detta fartyg hamnade vid Töllås på norra Orust. Foto Krister Bång 2 juli 1968.

Vem vet om Meloine ?

På 1930-talet fanns en präm – gammal skuta – som användes som fiskmjölsfabrik vid

Fiskhamnen i Göteborg. Den skulle ev ha varit en f d norsk skuta. Känner någon till detta?

Arne Molander

Stoppdag för nästa Horisonten Runt 15 augusti!

Världens största ångfartyg

I Dagens Nyheter kunde man för några månader sedan läsa nedanstående artikel som ju både är intressant och udda. Världens största ångdrivna passagerarfartyg! Det skulle vara roligt att få lite mera fakta om detta storslagna bygge och gärna få se en bild av henne.

”Inga isberg i sikte.

Världens största ångfartyg, The Grand Princess, löpte på onsdagen ut från Istanbul till tonerna av osmansk militärmusik. Fartyget är byggt i Italien till en kostnad av cirka 3,5

miljarder kronor, bär liberiansk flagg av bekvämlighetsskäl samt är 294 meter långt, 36 meter brett och 61 meter högt. Det kan ta 2 900 passagerare och har en besättning på 1 300 man. Jungfruresan går från Istanbul till den turkiska medelhavshamnen Kusadasi. Därifrån till Piraeus, Venedig, Neapel, Monaco och slutligen till Barcelona. Nästan alla passagerare är amerikaner och har betalt mellan 30 000 och 90 000 kronor för sina biljetter till den tolv dagar långa resan. (TT-AFP).”

Yngve Lönn

Philipstad – en väldokumenterad förlisning

Av Owe Gullbergh

Den 17 oktober 1862 är det hårt väder på Vänern. Två fartyg förliser. Båten Juno sjunker vid Sätershholmarna och ångfartyget Philipstad förliser på Hindens rev. Philipstads förlisning var en händelse som gav eko i sjöfartskretsar runt Vänern och hårda ord växlades mellan berörda parter. En person som angreps hårt i en insändare publicerad i *Tidningen för Venersborgs stad och Län* var lotsbefälhavaren Johannes Olsson. Det påpekades att när ett ångfartyg kunde förolyckas på samma sätt som en segel-skuta, då var det illa ställt med säkerheten. Som ett resultat av Philipstads förlisning infördes bland annat förbättrad utprickning av farvattnet runt Hindens rev. Den av kapten J. R. Pettersson avgivna sjöförklaringen beskriver mycket ingående hur förlisningen gick till. Här följer berättelsen om Philipstads undergång som kapten J. R. Pettersson upplevde den:

”Efter intagande av en last stycke gods i Göteborg avgick jag därifrån med mitt förändes ångfartyg Philipstad den 15 förlidna oktober klockan 5 fm med destination Kristinehamn och ankom Vänersborg samma dag kl 4.30 em. Sedan en del last lossats och lastats fortsattes resan påföljande dag kl 2.30 fm under SSW-lig vind med byigt, omväxlande klart och disigt väder. Vinden friskade i på tisdagen med hög växande sjö. Sedan Norrmansgrundet passerats sattes vakt och utkik kl 3.30 fm.

Kursen sattes O_N på kompassen och vakten mottogs av styrman S. A. Svensson. Kursen styrdes oförändrad då jag mellan Gälle udde och Hjorten utkom på däck och observerade att nämnda fyr (troligen Hjortens fyr) pejlades kranbalksvis om babord, vilket styrkte mig i övertygelsen att fartyget befann sig i rätta leden, och som ingen anmärkning av vakten gjordes gick jag åter in. En kort stund därefter slocknade kompasslampan, vilket orsakades av vinden och sjögången. Om detta varskoddes styrman av rorsman A. J. Pettersson. Lampan tändes ånyo så snart kunde med biträde av vakten. Kompasslampan slocknade emellertid åter av enehanda orsak, men tändes åter av styrmannen och fördes på plats, till vilket åtgick ungefär en timma.

Jag skulle varskos tvärs Hjortens fyr av styrmannen som då till mig yttrade att han tyckte oss vara högt under land. Jag saktade då genast farten och steg upp på

pooptaket för att bättre överblicka läget. Rorsmannen påstod upprepade gånger att det land vi såg om styrbord var Eken medan styrmannen sade att vi nätt och jämt passerat Hinnarevet. Jag befälde stopp för lodning av vattendjupet. I detta nu ropade rorsmannen: 'Kors i Jesu namn, detta är ju Hinna'! Jag gav då genast order om att falla babord, vilken order åtlyddes. Lodningen hann icke verkställas ehuru ingenting därav försumrades, förrän fartyget gick upp på sandgrundet och stannade där med förskeppet.

Ogonblickligen slogs maskinen på back för att få fartyget av grund, men förgäves, emedan akterlig vind och hög sjö omintetgjorde alla försök. För att lätta fartygets förskepp lät jag flytta last från fartygets förrum och även utföra ett ankare på styrbords låring, men blev dessa försök fruktlösa i anseende till den svåra sjögången.

På förmiddagen anlände ångaren Mariestad vars befälhavare, kapten Wahlström, erbjöd mig sin hjälp, vilket tacksamt mottogs. Båt med djuplod och lina utgick till Mariefred varvid linan fastgjordes och båten återvände till Philipstad där kabel nedsköts i båten, tillräcklig med hänsyn till distansen mellan fartygen.

Mariestad lyfte ankarer och satte framåt samtidigt som Philipstads maskin arbetade back. Men som fartygens samverkande ångkrafter icke motsvarade stormen och den höga sjön i förening, förblev haveristen kvar på grundet. Mariestad måste till sist kapa trossen för att inte själv hamna på grundet. Kapten Wahlström gick med sitt fartyg åter till samma läge och förnyade försöket med förlängd bogsertross, men trots att båda fartygens maskiner arbetade för fullt så misslyckades försöket ånyo. Kapten Wahlström måste således uppge försöket att rädda haveristen då inga krafter tycktes förslå mot den våldsamma vinden och sjögången.

Senare anlände den lätt lastade ångaren Oden, kapten Tycho Roberg, som anmodades av Mariestads befälhavare att räcka honom en kabel för att hålla Mariestad mot vinden, men svarade kapten Roberg att han ej ägde någon kabel, varefter Oden avgick från platsen.

Oaktat kapten Wahlström inte fick någon hjälp gjorde han med sitt fartyg ytterligare försök, som så tillvida lyckades som att Philipstad under försöken gått

akter ut med en tredjedel av sin längd. Bogserkabel sprang ideligen och till sist måste bärgningsförsöken uppges. Då ingenting mera kunde göras avgick Mariestad från platsen.

Försök gjordes att flytta tungt gods åt sidan och därefter kränga loss fartyget, även kastades en del gods överbord. Pumparna undersöktes varvid befanns fartyget läns för vatten. Klockan 8 fm anlände galeasen Tålamodet och erbjöd sin hjälp men avgick igen sedan det visat sig att den låg för djupt och därför inte kunde uträtta något. På fredag morgon vid niotiden ankom ångaren Motalaström vars befälhavare erbjöd sin hjälp men i anseende till den höga sjön och hårda vädret samt brist på tross ansåg han sig icke kunna något uträtta utan fortsatte sin resa.

Klockan 10 fm ankom ångaren Christinehamn hållande sig SV om grundet och avgick dess befälhavare i roddbåt till den strandade ångaren för att överblicka läget. På enahanda skäl som för Motalaström kunde heller Christinehamn något uträtta, utan avgick från platsen.

Sedan det förmärktes på förrumsluckorna att bordläggningen började ge efter för påfrestningen sattes pumparna igång och sökte man därmed hålla ångaren läns, men som vind och sjö ökade till full storm med hög sjö varav fartyget led svåra skador kunde vi ej längre hålla läns med pumparna och som följd därav måste befälhavaren och besättningen begiva sig iland med fartygets livbåt.

På lördagsmorgonen då vi återvände ombord befanns vattnet ha ökat och stod högt i rummet, varav lasten tagit skada. Allt oskadat gods togs nu upp på däck och bärgades en del därav, eller så mycket som kunde bärgas med livbåtens hjälp. Klockan ett på dagen anlände åter ångaren Christinehamn förande släp jakten Matrosen som blivit anställd för godsets bärgning. Jakten ankrade i lovart men halades småningom till sida i lä för vind och sjö. På min fråga om skepparen var klar att inlasta oskadat gods svarade denne: 'Jag begär ett par man till hjälp med inlastningen på däck och i rummet'. Därefter inlastades ett bottenlag tungt gods, kaffe och socker till ett antal av 85 colly.

Vinden hade under arbetet friskat och sjön tilltagit varför jag ansåg det riskfyllt för jakten att kvarstanna och uppmanade skepparen att med det intagna godset avgå, vilket han inte ville, men på min

förnyade uppmaning förklarade han sig dock beredd att avgå. Under segelsättningen hoppade rodret ur sina hakar vilket fördröjde avgången. Besättningarna på såväl ångaren som jakten stannade därför i land under natten.

Söndag morgon den 19 då stormen något bedarrat fann vi jakten i sjunkande tillstånd och skepparen uppgav att båten gått läck. Vi kunde dock se att lastporten akter var urtagen och att vattnet kom in i lastrummet därifrån. Skepparen erinrade sig då att insättandet av lastporten på kvällen blivit glömt. Med förenade ansträngningar länsades jakten och rodret lagades.

Klockan 8 fm kom ångfartyget Vadstena till platsen och erbjöd hjälp, men i anseende till att vattnet nu inträngt i lastrummet var bärgningsförsöken hopplösa varför Vadstena fortsatte sin resa. Sedan jakten klockan 2 em blivit läns, lastporten insatt och rodret reparerat gick Matrosen till segel och låg över Dalbolandet, vände i närheten av Hjorten och därefter styrdes hon åter mot Hinna och kom därvid akter om den strandade ångaren. Genast utsattes en båt med styrman i, försedd med lod och lina för att lotsa jakten NO-vart upp i

Hinnabukten och i skydd för SV-vinden, därvid förmärkte styrman att rodret var skadat, övre roderlåset borta, lastporten åter uttagen och båten med vatten förfylld. I anledning härav anmodades Philipstads besättning att pumpa jakten läns och till flytande tillstånd.

Påföljande morgon lät jag hämta myrstack för att myra jakten vilket enligt skepparens mening vore fruktlöst och av honom vägrades. Myrningen företogs på eftermiddagen likväl.

Dagen förut hade lotsen på jakten nämnt till en av min besättning att han tänkte stranda jakten. Varskodd om detta lotsens språk fann jag mig föranlåten att allvarligt varna och förbjuda honom att berörda uppsåt verkställa. Genom pumpning märktes att jakten kunde hållas läns. På tisdagsmorgonen den 21 oktober länsades jakten, rodret försattes i skick, lastporten isattes, spikades och drevs varjämte jaktens julle upptogs, drevs och förseddes med åror så att den var i fullt användbart skick. Sistnämnda dag klockan 1.30 em, sedan skepparen blivit försedd med proviant och kontant 10 riksdaler avgick jakten på min befallning till västra Eken emedan vinden dit var god och han där

vore i skydd för alla vindar. Skepparen har sedermera från ångbåtskommisionären, herr friherre A. G. Fock, erhållit order att avgå till Lidköping och dit anlant den 25 oktober på em.

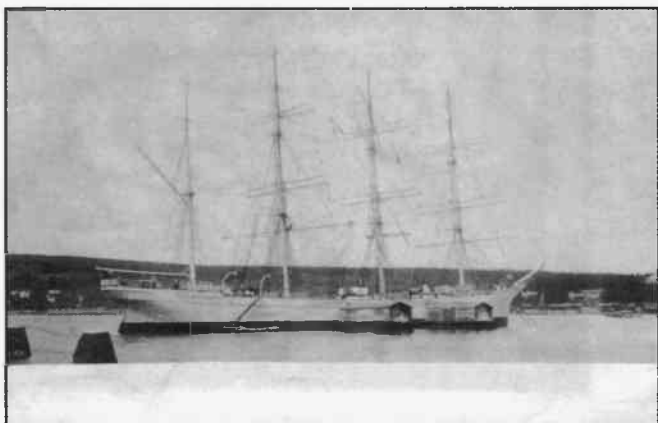
Allt åtkomligt gods är uppfiskat ur den strandade ångarens lastrum ock i land fört samt till Lidköping transporterat för dess vårdande varjämte samma fartygs inventarier, så mycket som åtkommit, har blivit bärgat.

Enligt denna förklaring, vars sanningsenlighet jag är beredd att såväl med egen som min besättning styrka, läser orsaken till ångaren Philipstads strandning icke ligga varken hos min besättning eller mig, utan orsaken till olyckshändelsen uteslutande varit den disiga väderleken, lampans slockande samt storm och hög sjö. Och att jag på grund därav ödmjukligen anmäla protest, reserverande ej mindre mig, rederi och besättning fria från all den kostnad och skadeersättning varpå godsägare möjligt göra anspråk, än av mig och besättning fria från den kostnad som rederiet mot oss möjligen väcker.

Angsviken och Hinna den 20 november 1862.

J. R. Petterson, Kapten"

De okändas bildkavalkad



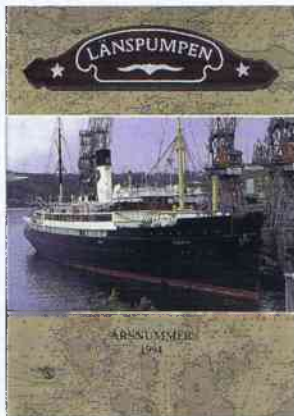
Två okända skepp, en bark och ett skonertskepp, insända av Tore Olsson. Finns det några tips från Läns pumpens läsare?



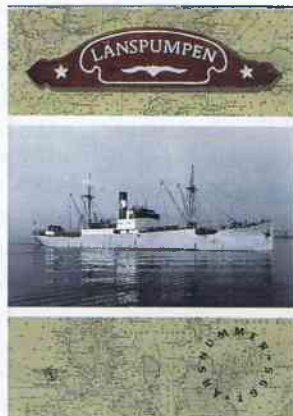
Bertil Söderberg undrar om någon kan berätta om detta flytetyg vars namn är Lady Gothenburg?



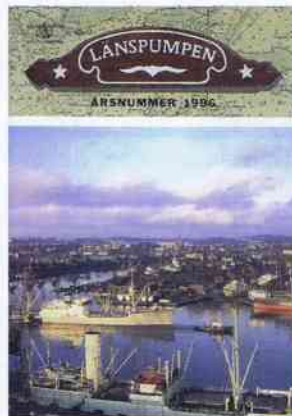
Vilken är denna galeas som stävar mot Björkö i Mälaren i september 1944? Foto från P.G. Winnerstad.



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.



TÄRNTANK REDERI AB, Box 7, S-430 82 DONSÖ, SWEDEN TEL +46-31-97 20 00 FAX +46-31-97 15 84 TELEX 214 96

MED TÄRNTANK IN I 2000-TALET



TANKBÅT FRÅN 1996. 10.800 TON

TANKBÅT FRÅN 1924. 12,5 TON



TANKBÅT LEVERERAS 2001. 14.000 TON

