

Öppet hav

Den här sidan är för läsekretsens synpunkter på tidningen. Den används även för information från redaktionen och Göteborgsavdelningen. *Red Bertil Söderberg.*

Eftersom tidskriften Läns pumpen numera är en fristående förening i nära samverkan med Klubb Maritim är det av vikt att tidningen också verkar för en bredare kontaktyta inom sjöfarten. I en nära framtid vore det önskvärt att öka sjöfartnäringens och dess närliggande institutioners medverkan i såväl tidskriftens innehåll som dess utveckling. Detta för att skapa en bredare intressesfär för tidskriften och för vad som publiceras. På detta sätt hoppas vi att fler såväl kvinnor som män, inte minst från sjöfartsnäringen och institutioner med maritim anknytning engagerar sig som regelbundna skribenter och läsare av Läns pumpen. Naturligtvis vill samtidigt behålla och öka andelen aktiva enskilda medlemmar.

Lennart Bornmalm

Efter att på pappret haft det totala ansvaret för Läns pumpen under 40 år känns det nu mycket stimulerande att lämna över delar av ansvaret till övriga redaktionsmedlemmar för att få ytterligare en dynamisk kraft i tidningen. Huvudredaktör och ansvarig utgivare är numera Lennart Bornmalm, en förnygring på 13 år. Produktionsansvarig är Bertil Söderberg. Det är han som planlägger Läns pumpen och placerar ut artiklarna i tidningen. Han har också kontakten mellan vår grafiske formgivare och med tryckeriet. Självt har jag kvar administrationen; bokföring, medlemsavgifter och medlemsregister. Jag är också tidningens kontaktperson, så det är till mig Du skall ringa om Du har några funderingar på Läns pumpen, som till exempel adressändringar, frågor om när tidningen kommer, påpeka fel eller som man säger på Facebook, gilla. Telefon och e-post finns på nästa sida. Jan Johansson är sekreterare och Eric Hallberg är ansvarig för vår hemsida tillsammans med Anders Lundqvist.

Krister Bång

Innehållet Läns pumpen är varierat med både stort och smått, nytt och gammalt. Förutom de rent fartygshistoriska bidragen förekommer bland annat artiklar som behandlar personliga upplevelser och levnadsöden. Således kan en stor del av artiklarna betecknas som kulturhistoriska. Eftersom vi i redaktionen har olika intressen kan man räkna med att Läns pumpen även i fortsättningen kommer att ha ett brett spektrum av artiklar.

En hemsida för läns pumpen är ju nödvändig för att lättare att nå ut till intresserade. Hemsidan har planerats under en längre tid, men födslovändorna har varit avsevärda. Men Anders Lundqvist och jag räknar med att den skall kunna komma igång under hösten. Hoppas att detta förverkligas!

Eric Hallberg

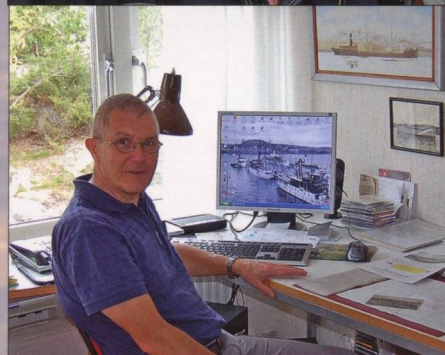
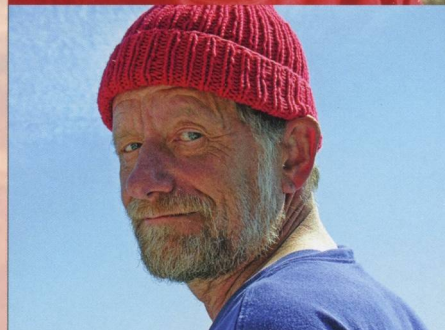
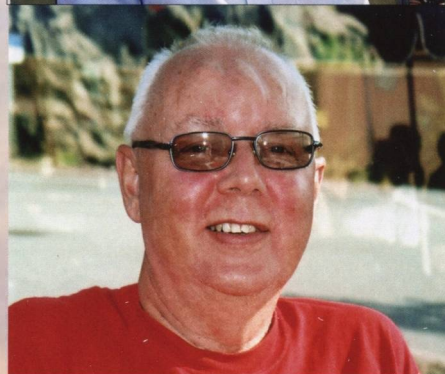
Läns pumpen har av hävd vurmat för det mindre kusttonnaget. Det är av stor vikt att vidmakthålla och utveckla denna sektor även när den i praktiken tillhör historien. Kunskapen om kustsjöfartens betydelse är av stort värde att kunna delge yngre generationer för att öka förståelsen för infrastrukturens utveckling och kustsamhällets förändring.

Även i fortsättningen kommer jag att ha huvudansvaret för Horisonten Runt som är vår avdelning för läsarfrågor. Därutöver är tanken att med hjälp av kunniga medarbetare skapa ett forum för ökad kunskap om fraktskutorna och deras kontext inom sjöfartshistorien. Vidare kommer jag i möjligaste mån att medverka i det redaktionella arbetet och inte minst i språkhanteringen.

Jan Johansson

Jag har sedan starten för 40 år sedan arbetat med planering och utveckling av Läns pumpen, delvis tillsammans med övriga redaktörer. Nu blir jag ensam ansvarig för hela produktionen inkluderande bildhantering, planering av varje nummer, registrera inkomna artiklar och kontakten med tryckeriet. Givetvis diskuterar vi med varandra och vi kommer att ha redaktionsmöte inför varje nummer, då vi ser över verksamheten. Denna uppdelning gör att vi får en bättre struktur inför varje kommande nummer, då vi har olika ansvarsområden. Nu läggs allt in i planeringen omgående och planen för aktuellt nummer delges redaktörerna så fort en artikel är färdig för tryckning. Alla kan således hålla sig uppdaterade hur aktuellt nummer fortskrider mot tryckning.

Bertil Söderberg





Tidskriften LÄNSPUMPEN ges ut ut av Länspumpen
Sjöfartshistorisk Förening i Göteborg

Årgång 41. Nummer 167 från starten. ISSN 0281-4242.

Huvudredaktör och ansvarig utgivare:

Lennart Bornmalm tel 031-23 07 02, e-post: Lennart.Bornmalm@bioenv.gu.se

Övriga i redaktionen:

Krister Bång tel 031-26 38 38, e-post: krister.bang@comhem.se (tidskriftens kontaktperson)

Eric Hallberg tel 0706-76 40 08, e-post eric.hallberg@cob.lu.se

Jan Johansson tel 031-12 26 14, e-post hamburgsundsfrakt@telia.com

Bertil Söderberg tel 031-45 91 98, e-post: bsg.soderberg@telia.com

Redaktionens postadress:

Länspumpen, Box 2156, 433 02 SÄVEDALEN

Årsavgift i föreningen 2013 är 250 kr till plusgiro 81 57 68 - 7.

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

Tryckt hos Göteborgstryckeriet, Mölndal.

Nästa nummer utkommer i **november 2013**

Redaktionellt

Nu har alla delarna kommit på plats och Länspumpen har blivit en egen fristående sjöfartshistorisk förening. Vårt fina samarbete med Klubb Maritim fortsätter men också med flera andra föreningar inom sjöfartsklustret.

Vi har också gjort lite förändringar som Du kan läsa om på sidan 2. En föryngring och fördelning av arbetet.

Reaktionen från läsarna har enbart varit positiv och artiklar har strömmat in. Detta nummer var fyllt redan i maj och nummer 4 börjar redan ta allt fastare form. Vi har ju också ökat sidantalet till 68 men det finns ju ett oändligt hav att ösa ur när det gäller artiklar.

Redaktionen är också sysselsatt med att färdigställa Varvsboken nummer 2 med många spännande varv att berätta om. Man brukar ju säga att när manus är klart är halva boken skriven. Vi har lite press på oss eftersom EU valt att stödja bokprojektet så vi hoppas på ett resultat redan under nästa år.

Nytt blir ju också att Länspumpen kommer att ha ett eget årsmöte. Vår tanke är att vi skulle göra detta lite trevligt med intressanta studiebesök, för bara förhandlingar intresserar ju inte så många. Årsmötet skall hållas före maj månads utgång och har Du några förslag om vad det skall innehålla är Du mer än välkommen att höra av Dig till redaktionen. År 2014 kan det vara bra att förlägga årsmötet redan under april så att vi inte krockar med Klubb Maritims och NSS årsmöten i slutet av maj. Det finns ingenting som säger att vårt årsmöte måste vara i Göteborg.

Redaktörerna

Utförligt om Betty och om sjöfarten på Storuman..... 4
Krister Bång
Marina Motiv..... 7
Bertil Söderberg
Göteborgs hamnar – förr och nu 8
Anders Rydberg
Sprängstoff..... 15
Terje Fredh
En vårresa 16
Olle Gustafsson
Ett bogseringsuppdrag på 1950-talet..... 18
Bengt Claesson
Pielstick-motorer från Hedemora Verkstäder..... 20
Ove Iko
Yngve Rollof och motorbåten Bullaren 24
Bertil Holmström
Kollisionen i Öresund 1933 mellan Alix och Malmö 32
Karl Osterman
Med Vit ria till Guinea Bissau 1981..... 38
Sven Bryngelsson
Minnesmärke i Hamburgsund 45
Terje Fredh
Resa från A till Ö 46
Krister Bång
Doxfordvarvet, motorerna och ekonomibyggena 54
Eric Hallberg
Horisonten Runt 59
Red Jan Johansson
Böcker på Frivakten 65
Red Lennart Bornmalm

Omslaget

För att få syn på detta flytetyg måste man åka till Gotland. Läs mer i artikeln på sidan 46. Foto Krister Bång den 30 juni 2013 i Klintehamn.



**Stoppdag för nästa nummer av
Länspumpen är den 14 oktober 2013**



D. ROLAND FLEMK
EFTER 50 ÅR SOM SJÖKAPTEN
Samlingskiva med liveinspelade sånger och dikter

Inför 50-årsjubileet av 1963 års sjökaptensklass har framtagits en cd. Fem sånger är nyinspelade, medan övriga dito och dikter är från mina tidigare skivor och kassetter. Lotssånger som ingår är skrivna redan på 1850-talet.

Hoppas att ni finner cd:n intressant – den innehåller 16 sånger och 4 dikter om sjöliv.

Säljes av Roland Flemk, Hamngatan 29, 383 33 Mönsterås. Tel. 0499 – 13702. Pris 100 kr.



Uppdragen på land i storskogen hittade jag **Betty** vid Storumans strand. Foto Krister Bång den 14 augusti 2012.

Utförligt om Betty och om sjöfarten på Storuman

Krister Bång

I nummer 3 förra året frågade jag efter en bogserbåt vid namn **Betty** som jag hittat på Luspholmarna i Storuman. Från Hembygdsföreningen på orten har jag fått en artikel ur deras bok *Hänna skall vi bo* utgiven 1989 men vi inleder med en sammanfattning av Bengt Westin.

Betty byggdes av järn vid Hernösands Mekaniska Verkstads & Warfs Ab, Härnösand. Beställare var Per Nääs, Nyhamn, Sundsvall. "En ny ångare sjösattes i lördags vid Mekaniska Verkstaden. Det var ång. Betty om 20 hkr som skall till Nyhamn". (VA 15/5 1899)."

Hon såldes sedan vidare 1915 till Per Vic-tus Andersson i Holmsund som 1917 sålde henne till Ume Älfs Flottningsförening, Umeå. Utrangerades 1937 och flyttades till Storuman där hon motoriserades 1956. Ägs sedan ca 1975 av Storumans kommuns Fritidsnämnd, Storuman.

Bengt Westin

Sjöfarten på Storuman

I boken *Hägna skall vi bo* utgiven 1989 av Hembygdskommittén i Storuman finns alltså en utförlig beskrivning av sjöfarten på Storuman. Ur den läser vi:

Våren 1897 skall halvbröderna Mattias Lindgren och Leander Sundberg ha försökt få de välbärgade i Stensele att satsa några tusenlappar i ett ångbåtsföretag men fick nej. Av goda vänner i Vilhelmina upplånades 2000 kronor som användes till inköp av maskineri och efter att ha fått ihop ytterligare 5000 kronor blev verksamheten den 27 februari 1899 införd i handelsregistret hos länsstyrelsen i Umeå. Bröderna inköpte 1901 av Jonas Persson 1,21 hektar av nuvarande udden på Sågnäset vid Storumansjön, där det fanns ett skogsbestånd som mer än väl skulle räcka till att ge virke och för att slippa frakta virket uppfördes en såg på udden.

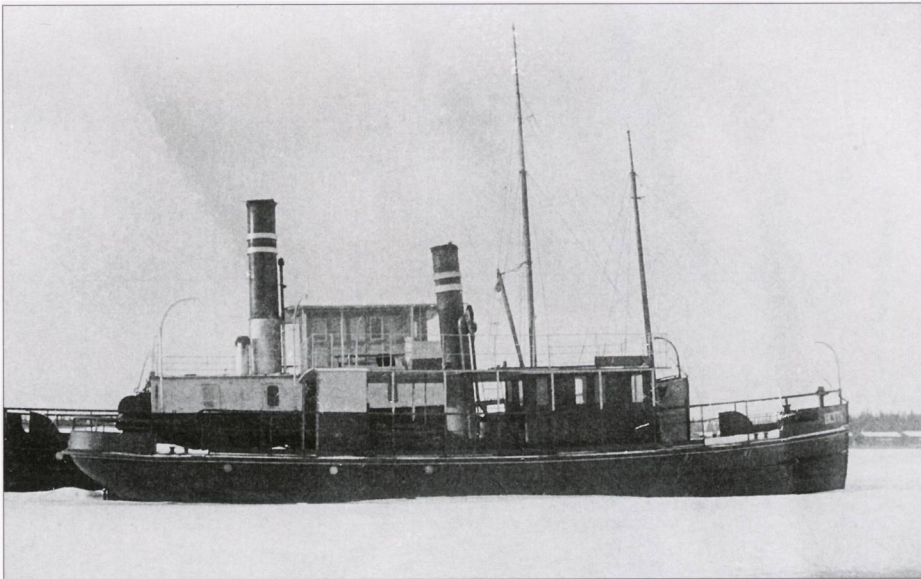
Båten, som skulle bli 15–16 meter lång och 3,8 meter bred ritades i Härnösand. Från närmaste järnvägsstation, som då var Hällnäs,

hämtades den med häst och släde de trettio till trettiofem järnspanten, ångmaskin och ångpanna. Båten fick namnet **Bröt-Anund** och gjorde sin jungfrufärd försommaren 1901.

I juli 1902 bildades Storumans Ångbåts- och Industri Ab. Från den 1 augusti 1902 övertog man postgången från Stensele till Ankarsund. Ersättningen var 15 kronor för varje resa tur och retur.

Bröderna slutade med sin rörelse 17 juni 1903 då det ekonomiska utfallet inte blev vad man hoppades, då många boende runt sjön i brist på kontanter fortsatte att ro. Någon turism fanns ju inte heller vid seklets början. Men **Bröt-Anund** fortsatte att gå och så småningom blev handlare Sjöberg ensam ägare.

I trafik gick **Bröt-Anund** från början en gång per vecka, främst då med post. Senare ökades turen till två gånger i veckan. Fasta anföringsplatser var Kaskelougt, Blaiken, Långbäck, Ankarsund och Slussfors. 1905–1913 fraktades i genomsnitt 857



Bogserbåten **Betty** i ett tidigt utförande. Foto Alfons Andersson ur Bengt Westins samlingar.

personer årligen av **Bröt-Anund**. Som mest 1250 personer år 1913. Medelinkomsten under samma år var 2078 kronor utom 1913 då 4784 kronor seglades in. **Bröt-Anund** skall ha seglat fram till 1923, samma år som Inlandsbanan kom till Storuman. Sista året tog den in cirka 14000 kronor till sin ägare.

Skallerormen

Omkring 1917 tillkom en mindre båt på Storumansjön. Den gick under namnet **Skallerormen** på grund av de vibrationer, som maskineriet åstadkom. För att öka och utjämna motorstyrkan hade båten försetts med ett stort svänghjul men skakningarna gjorde det omöjligt att ens läsa en tidning ombord.

Äran och Turisten

År 1923 kom två båtar till Storuman. Storumans Trafik Ab köpte ångslupen **Ingarö Strand** från Stockholm och döpte om den till **Äran**. Med viss hjälp kunde **Äran** ta en personbil på däck. I juni 1923 bildades Storumans Ångbåtsintressenter. Av Göte-

borgs hamnstyrelse förvärvades ångslupen **Eva**, som efter reparation vid Hisingstads mekaniska verkstad fick det nya namnet **Turisten**.

Märkligt nog anlände båda båtarna med samma tåg till den då inte invigda järnvägsstationen i Storuman och för att underlätta transporten ner till sjön lades ett provisoriskt stickspår ut. Senare byggdes en ordentlig ångbåtsbrygga vid Sagnäset och planer fanns även på ett hamnspår dit ner.

1926 byggdes **Turisten** om för att kunna ta två personbilar och försågs med isbrytarstäv för att klara hela seglingssäsongen.

Vid denna tid fanns det alltså två båtar, **Äran** och **Turisten**, som konkurrerade om frakt och personbefordran. De lade till vid var sin brygga men undvek att ha samma tidtabeller. Allteftersom landsvägen efter Storumansjön blev klar förändrades snabbt de ekonomiska förutsättningarna för båttrafiken och **Turisten** och **Äran** gick en dyster tid till mötes. **Äran** låg upplagd i många år trots att den var fullt sjöduglig. I början av 1940-talet skrotades den. Från 1932/33 hade

Turisten inga inkomster. Mesta tiden låg den still. 1945 köptes den av Umeå Flottningsförening för ettusen kronor och byggdes om för tredje gången och fick sitt tredje namn, **Stor-Nila**. När flottningen minskade utbjöds **Stor-Nila** 1971 och hamnade i Holmsund för kryssningar längs Norrlandskusten. (Numera 2012 ligger fartyget vid Djurgårdsvarvet i Stockholm. Red. anm).

Jobb på land

Givetvis fick den omfattande båttrafiken även återverkningar på verksamheten till lands. Båtarna gick ju till Slussfors och mycket gods skulle vidare till Tärnaområdet. Därför byggdes ett förvaringsmagasin i Slussfors och samseglingsföreningen skötte expeditionen. Sagnäset, som var så starkt förknippat med båttrafiken, var åtminstone fram till järnvägens ankomst den verkliga centralpunkten i dåvarande Luspen.

Slussfors kanal

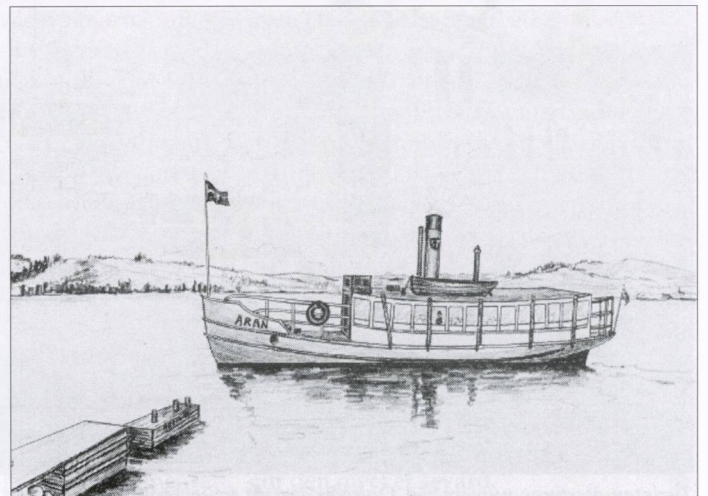
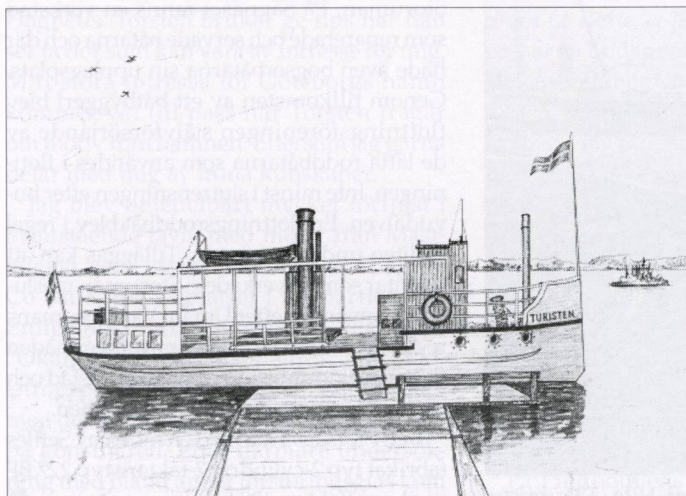
När ångbåtstrafiken på Storumansjön hade kommit igång kunde båtarna bara gå upp till Slussfors där resan tog slut. Den som skulle vidare fick gå, cykla eller längre fram åka med något motorfordon.

Redan vid årsskiftet 1904/05 hade man börjat diskutera en kanalisering av Umeälven från Slussfors by till Umnässjön men ingenting hände förrän 1914. Ett förslag togs fram och i augusti hölls ett offentligt möte i Slussfors med anledning av den föreslagna farleden.

Av det planerade kanalbygget blev intet. Kostnaderna för staten var vida större än den vinst man skulle göra, dessutom höll man nu på att bygga en sk enklare väg på norra sidan av sjön mellan Storuman och Tärna. En reglering av Storumanssjön krävdes också, något som först på 1950-talet blev aktuellt.

Flottningen

Flottning har bedrivits i älvar, bäckar och sjöar sedan mycket lång tid tillbaka. Under slutet av 1880-talet kom det att ske i en mer



Hembygdsföreningen i Storuman har givit ut vykort på hur konstnären tänkte sig utseendet på båtarna på Storuman. Till vänster **Turisten** och till höger **Äran**.



Ångslupen *Eva* av Göteborg fick en ordentlig uppputsning innan hon flyttades till Storuman 1923 och blev *Turisten*. Här ligger hon i Göteborg den 20 juli 1922. Foto ur Bertil Söderbergs samlingar.

reglerad form. Nere vid kusten låg sågverken, som behövde råvaran. Samtidigt innebar det en extra inkomst för befolkningen i inlandet, som främst försörjde sig på jordbruket och binäringar.

Redan 1883 tillkom Umans flottningsbolag, vilket 1889 ändrades till Umeå flottningsförening. Nu startade arbetet med att bygga ut älven för flottningsändamål. Ut-

byggnaden finansierades av de skogsägare, som utnyttjade flottleden genom en avgift med bestämt örestal per flottad kubikfot. Umeälven från Storumansjön ner till kusten fastställdes som allmän flottled den 31 augusti 1888. Arbetsmetoderna i flottningen byggde på att det strömmande vattnet skulle utföra det mesta av arbetet. Den mänskliga insatsen skulle vara passning av ingripande

vid eventuell brötbildning, utom på sjöar där både manuell arbetskraft och tekniska hjälpmedel fick tas till. Där blev spelflotten ett måste.

Den första motordrivna varpbåten i arbete kom redan 1918. Det var en vid kusten byggd träbåt *Stor-Jonke* med en inmonterad motor av märket Avance. År 1925 kan man se den första bogserbåten på Storumansjön. Det var *Lillån*, som kom med järnväg från Umeå. Efter några år kompletterades *Lillån* med spel och blev därigenom väsentligt effektivare.

År 1940 kom bogserbåten *Betty*.

Flottningsföreningen hade under 1940- och 1950-talen avsevärda aktiviteter knutna till Storuman. På Sågnäset fanns en verkstad som reparerade och servade båtarna och där hade även bogserbåtarna sin upplagsplats. Genom tillkomsten av ett båtbyggeri blev flottningsföreningen självförsörjande av de lätta roddbåtarna som användes i flottningen, inte minst i slutrensningen efter huvudälven. En flottningsroddbåt blev i regel utsliten under en säsong. Tilläggas kan att de båtar som tillverkades i Storuman utslutande användes efter Uman. Vid Storumans reglering i samband med kraftutbyggnaden flyttades flottningsföreningens verkstad och båtuppläggningsplats till Luspholmen.

Betty försågs 1956 med en motor av Seffles fabrik typ 2-cylindrig 2-taktare typ 227 BF med en effekt av 120 hk.



Turisten återfinns numera vid Djurgårdsvarvet i Stockholm med namnet *Stor-Nila*. Foto Krister Bång den 14 januari 2010



Göteborgs hamn med dess liv och rörelser har i gången tid haft många lockande motiv för konstnärer. Foto Bertil Söderberg.

Masthuggskajens västra del från en svunnen tid

Bertil Söderberg

MARITIMA MOTIV

Oljemålningen ovan inköpte under-tecknad på auktion efter tips från båtologkollegan och gode vännen Torsten Hagnéus. Torsten brukar ge tips när han ser tavlor som kan vara av intresse för mig. Mitt stora intresse för Göteborgs hamn kommer väl till pass när Torsten frågar om motiv från hamnen. Eftersom jag gärna delar med mig av mina kunskaper.

Jag blev omedelbart mycket förtjust i ovanstående tavla med motiv från Masthuggskajens västra del, där Adolf Bratt & Co hade sina kajplatser i flera årtionden. Enligt Bukowskis står det på baksidan: "Okänd konstnär, olja på duk, signerad. Utropspris 1500 kronor." Signerad är den, men det är mycket svårt att utläsa namnet på konstnären. Efter närmare undersökning med bland annat förstoringsglas kom jag fram till att det kan stå Anna Walinder,

men inget årtal.

Tavlan är förmodligen målad under sent 1920-tal eller tidigt 1930-tal. Vad som tyder på detta är järnvägsvagnarna vilka passar in i tidsperioden. Ångaren är med all sannolikhet **Consul Bratt** byggd 1913 för Ångfartygs AB Adolf (Adolf Bratt). Det som får mig att tro att det är **Consul Bratt** är fasningen på toppen av skorstenen och den stora ventilatorn på backen. Dessutom sitter de stora ventilatorerna från pannrummet akter om skorstenen. Konstnärer kan ju måla som de vill och motivet är inte alltid överensstämmande med verkligheten, vilket då kan vara svårt att identifiera. Utifrån min bedömning pekar dessa detaljer på att det rör sig om **Consul Bratt**.

På Lindholmens varv ligger en ångare som antingen är ett nybygge eller ett fartyg

under upphuggning. Vid denna tid var man inte enbart sysselsatt med nybyggnationer och reparationer utan det skrotades även fartyg i brist på arbete.

I december förra året fyllde jag jämna år och min fru hade tidigare frågat om mina önskemål. Då föll mina tankar på tavlan med motivet av Göteborgs hamn. Därför bjöd vi på denna och till min stora förvåning och glädje så gick den strax över utropspriset! Stolt hämtade jag ut tavlan och emballerade den väl. Hemkommen var frågan vad den skulle få plats. I mitt arbetsrum blev valet att ta bort några andra maritima motiv, men det var inte så lätt. Plats fann vi slutligen i övre hallen, där den kom till sin rätt och i en närhängande lampas sken får oljefärgen en lyster som gör den mycket sevärd. ⚙️



Sannegårdshamnen i september 1939. Hamnen är full med fartyg och intensiv lossning/lastning pågår. Till höger ligger en stor ångare från Lundgren & Börjessons rederier i Helsingborg. Krigsutbrottet har medfört att fartygen fått påmålat nationalitetsmärkning på skroven. Foto Statens maritima museer.

Göteborgs hamnar – förr och nu

Del 2. Innerhamnarna på nordsidan av Göta älv samt Majnabbehamnen på sydsidan

Anders Rydberg

Göteborgs hamnar är närmare ett tjugotal och 1985 samlades driften av dem i det kommunägda bolaget Göteborgs Hamn Ab. Man slog då samman den kommunala hamnförvaltningen med det likaledes kommunala Göteborgs Stuveri Ab.

I förra numret av Länsypumpen redogjorde jag för trafiken i hamnen under 2011, som var det sista år jag då hade uppgifter om. Nu har jag också fått tillgång till motsvarande siffror för 2012. Några av godsslagen ökade i jämförelse med 2011. Sålunda steg antalet containere med drygt 1% till totalt 900 000, och råolja och oljeprodukter med 9% till 22,2 miljoner ton. Den sistnämnda ökningen berodde framför allt på större volymer i raffinaderierna.

Å andra sidan minskade antalet ro/ro-enheter med 3% till sammanlagt 534 000 från 2011 till 2012. Hanteringen av nya bilar minskade med hela 28% till 163 000 mellan de två åren och antalet passagerare med 1,5% till 1 674 000 personer.

Positivt var att Göteborgs Hamn Ab har



Adolf Bratt & Co:s kolupplag i Sannegårdshamnen tar emot kol från Tyra Bratt (th) och Consul Bratt den 19 juni 1929. Arkivbild Bertil Söderberg.

lyckats positionera sig som en god kryssningshamn och antalet kryssningsanlöp steg med 33% till 69 under 2012. Då det gäller godsmängderna ökade de totalt med 1,2% till 42 miljoner ton. Europahandeln minskade och det är ju inte förvånande när man tänker på den ekonomiska utvecklingen i Europa med en hel del länder i recession. Handeln med andra världsdelar ökade däremot.

Nordens största hamn

Göteborgs Hamn är Nordens största allsidiga hamn och det innebär att hamnen hanterar många olika slags gods. Det som tidigare kallades styckegods är numera paketerat i containers eller på lastbilar och trailers.

I mitten på 1800-talet byggdes de första kajerna ute i Göta älv och de hamnade på södra sidan av älven. I början av 1900-talet började man också att bygga hamnar på nordsidan av älven, alltså på Hisingen, och berättelsen om dem följer här. Dessa hamnar var främst avsedda för trafik med konventionella styckegodsfartyg, alltså fartyg som lastades och lossades genom att använda kranar som lyfte ombord eller iland godset i olika former genom ganska små lastluckor på fartygen. Godset placerades vid lastning på olika däck inne i skrovet, och denna metod var mycket tidsödande eftersom det också skulle flyttas ut till fartygssidan.

Sannegårdshamnen

Första tillkomna hamnen på norra älvstranden blev Sannegårdshamnen som invigdes 1912 och under många år var hamn för hantering av kol och koks. De första åren användes östra sidan även för export av pitprops. Ända in på 1960-talet, då kol- och koksimporten minskat drastiskt, kunde man även se äldre ångfartyg ligga i hamnen och lasta trävaror som stuvades på däckerna på traditionellt sätt planka för plankan.

I slutet av 1900-talet användes den bara



Av fartygen syns bara skorstenarna bakom Bratts kolgård 1944. Beredskapen var god. Arkivbild Bertil Söderberg.



Den polska lastdragaren *Piast* vid östra sidan av Sannegårdshamnen 1963. Längsides ligger *Karl-Göran* av *Ånimskog* och *Elsa* av *Otterbäcken*. Foto Lars Alfredsson.



Från att ha varit en importhamn för kol och koks är Sannegårdshamnen idag en "död" hamn. Här ligger det litauiska styckegodsfartyget *Veliuona* i oktober 2000. Vad hon gjorde där vet jag inte men jag tror inte det gällde lastning eller lossning.



Bananbåten *Chiquita Baracoa* seglar ut på Göta älv efter att ha lossat sin last i Frihamnen i september 1992.



Göteborgs Frihamn.

Flygfotografi O. 1238
Ensamreproduktionsrätt Aero Materiel A/B.
Stockholm.

En fin flygvy över Frihamnen med Götaälvbron under byggnad, förmodligen sommaren 1939. I hamnen ligger fartyg från Ostasiatiska kompaniet, Johnson Line och en Wilhelmsenbåt med flera. Vykort ur Bertil Söderbergs samling.

till saltlossning. Den sistnämnda upplysningen kommer från publikationen *Hamn* 4-1999.

Frihamnen

Efter Sannegårdshamnen började man bygga Frihamnen, som låg längre upp i älven, och på motsatt sida av den gamla stadskärnan. Frihamnens äldsta kajer färdigställdes redan 1922 och hamnen var

länge centrum för bland annat Johnsonlinjens trafik till Sydamerika och Nordamerikas västkust. I slutet på 1960-talet tillkom de första containerfartygen som byggts för rederiet och sedan skedde en gradvis överflyttning av trafiken till Skandiahamnen. Johnsonlinjen fortsatte dock att anlöpa Frihamnen fram till en bit in på 1980-talet med de förlängda och till semicontainerfartyg ombyggda lastlinjefartygen i Rio

de Janeiro-klassen. Ett annat rederi som under lång tid använde sig av Frihamnen var Svenska Orient Linien, vars linjefartyg framför allt seglade till Medelhavet.

De sista konventionella lastfartygen i Frihamnen seglade för Hamburg Süd/Compania Sud Americana de Vapores och i maj 1999 var det slut med sådan trafik i innerhamnen.

Godshanteringsmetoderna hade på litet mer än trettio år förvandlats från det gammaldags sättet där godset lyftes ombord eller iland styckvis till moderna metoder som roll on/roll off och containers, och till dem användes Skandiahamnen och Älvsborgshamnen. Mer om de två hamnarna följer senare.

En speciell last som har haft stor betydelse för Frihamnen är bananer som började komma till hamnen i stor skala vid andra världskrigets slut. I början bars bananstockarna iland på hamnarbetarnas axlar, men så småningom lastades bananerna på pallar som kunde lossas med hjälp av pallhissar och rullbanor som slutade på kajen. I slutet på 1990-talet började bananerna också komma i kylcontainers. I början av det här seklet flyttade hela bananimporten till containerterminalen i Skandiahamnen. I januari 2013 slutade dock Chiquitas direktimport av bananer i de vita kylfartygen i The Great White Fleet till Göteborg. Numera omlastas banancontainrarna i Bremerhaven till feederfartyg som sedan tar dem till Göteborg.



Under flera decennier hade Johnson Line sina båtar i Frihamnen. Foto Svensk Sjöfarts Tidning.



Det sydamerikanska styckegodsartyget *Republica de Colombia* ligger i Frihamnen i november 1985. Foto Anders Rydberg, denna sida.



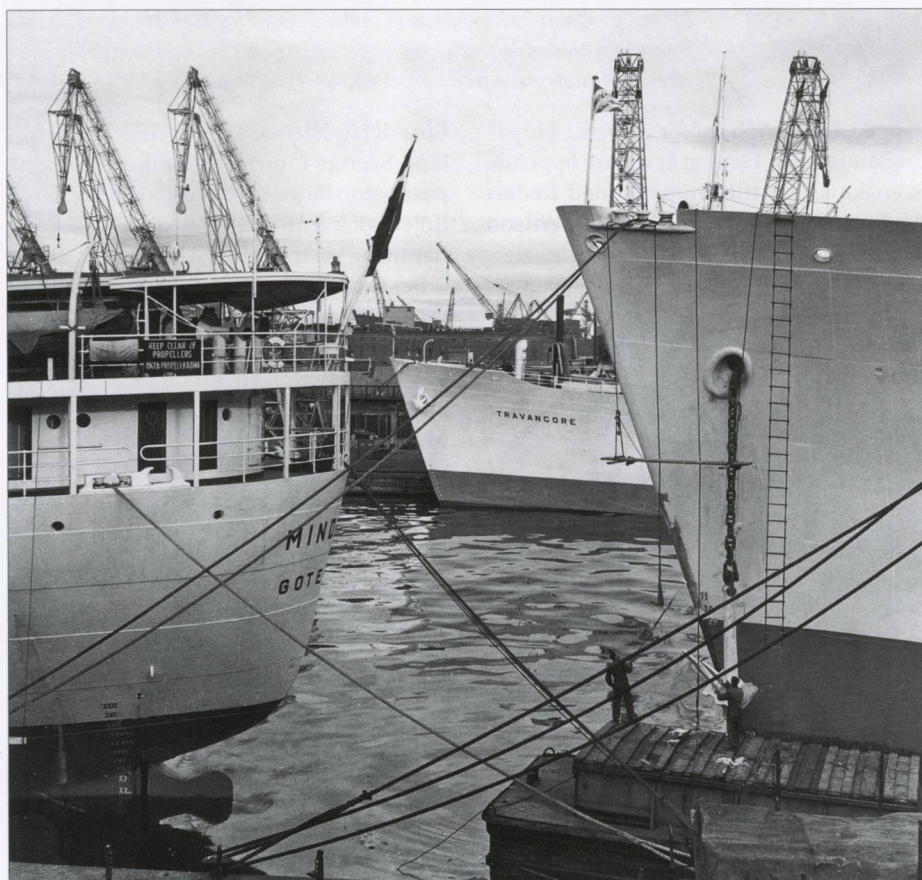
Kylbåten *Chiquita Scandinavia* lossar bananer i Frihamnen i september 1995. Den här typen av fartyg kan också ta bananlastade containers på däck.



DFDS Seaways *Princess of Scandinavia* ligger i Frihamnen vid premiäranlöpet den 5 maj 2001 efter att bolaget har skiftat ut Skandiahammens östra kaj mot Frihamnen.



Stena Lines roro-färja *Stena Scanrail*, som också kan ta ombord järnvägs-vagnar, vid Kvillepiren i sitt färjeläge i april 2006.



Lindholmskajen i maj 1957 med tre av ASOK:s lastfartyg. Arkivbild Bertil Söderberg.

Under drygt två decennier användes ett ro-ro-läge i Frihamnen av P & O Ferrymasters i trafiken mellan Sverige och England. I början av det här seklet flyttade den trafiken till Arendalsterminalen.

År 2001 flyttade DFDS Seaways passagerartrafik till Norge och England från Skandiahammens östsida till Frihamnen, vilket ju var en fördel för passagerarna eftersom de då hade mycket kortare väg då de skulle in och besöka centrala Göteborg. Den möjligheten försvann dock fem år senare då linjen lades ned.

En verksamhet som blivit kvar i Frihamnsområdet, närmare bestämt vid Kvillepiren, är Stena Lines järnvägsfärja *Stena Scanrail* som normalt seglar till Frederikshavn i Danmark.

Lindholmshammen

Den västra kajen på Lindholmshammens pir öppnades för trafik 1937. Den hade då 5 meters vattendjup. Den stora bassängen med 9 meters vattendjup var klar 1939. Kajbyggnaderna byggdes först under andra världskriget och skjulen på västra piren var klara 1941. Skjul 183 på den östra sidan stod klart 1948. Hamnen användes för trafiken på dels Nordamerika, dels Ostasien där de samseglande Svenska

Ostasiatiska Kompaniet, danska Det Østasiatiske Kompagni (ØK) och norska Wilh. Wilhelmsen höll till i många år, men den trafiken som utfördes med konventionella lastlinjefartyg ersattes i början av 1970-talet av containerfartyg som lade till i Skandiahamnen. Därefter användes Lindholmshamnen som bilhamn till 1998 och mellan 1979 och 1994 var den uttyrd som exporthamn för Volvos personbilar medan Volvos lastbilsexport fortsatte därifrån i ytterligare några år. Numera är det inte någon lastburen trafik där.

Wallenius bilbåt *Aida* ligger i Lindholmshamnen i september 1995, året efter att Volvo hade slutat använda den för sin export av personbilar – lastbilsexporten fortsatte däremot därifrån i ytterligare några år. Foto Anders Rydberg.



In på 1990-talet användes Lindholmshamnen som bilhamn. Foto SST.



Någon gång användes kajerna i Lindholmshamnen även i modern tid som framgår av bilden som visar nybygget *Fure Nord* vid kaj i november 2004 efter sin jungfruresa från varvet i Kina. Foto Anders Rydberg.

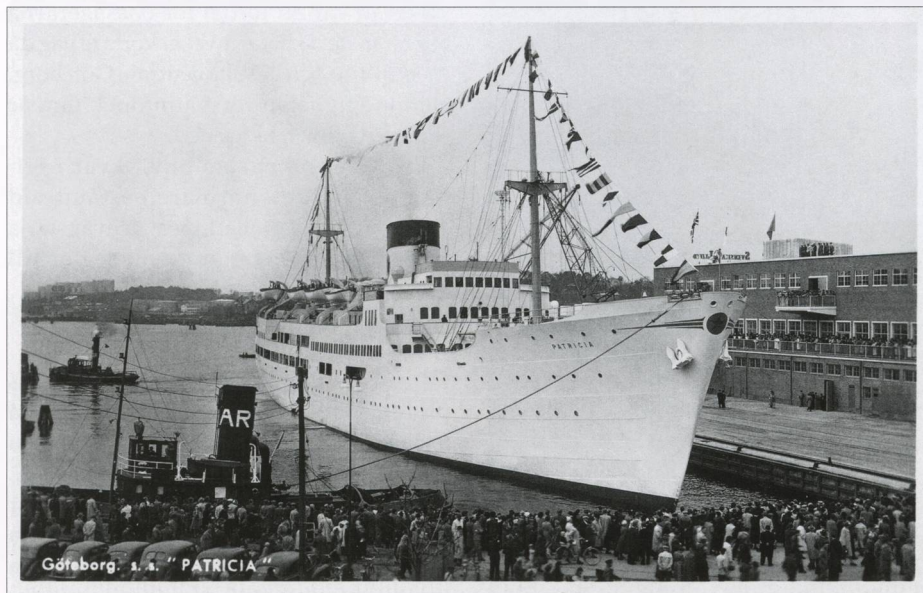
Majnabbehamnen

Invigningen skedde av kung Gustaf VI Adolf söndagen den 10 maj 1951 då Svenska Lloyds *Patricia* lade till vid den ny-

byggda Londonpiren, för Svenska Lloyds Englandstrafik. Femton år senare öppnade Svenska Lloyd tillsammans med Rederi Ab Svea och engelska Ellermans Wilson

Line det nybildade samarbetsbolaget England Sverige Liniens trafik med moderna passagerarfärjor av ro-ro-modell och den linjen gick från ett färjeläge på Skandiahamnens västra sida

Sessanlinjen (eller Göteborg-Fredrikshavn-Linjen som den egentligen hette) flyttade 1953 sin färjetrafik från Skeppsbron till Majnabbehamnen och två år senare sattes den moderna färjan **Prinsessan Margaretha** i fart därifrån. 1974 öppnade GFL också en linje till Tyskland med **Prinsessan Birgitta**. Sessanlinjen köptes 1982 av Stena Line som sedan använde Majnabbehamnen som sin Tysklandsterminal, något som man fortfarande gör. Under ett kvarts sekel var Majnabbehamnen också en viktig hamn för konventionella styckegodsfartyg som seglade till och från Nord- och Sydamerika. Nämnas i sammanhanget kan också att Majnabbehamnen på 1950-talet någon gång anlöttes av stora kryssningsfartyg – ett av dem var Cunard Lines **Caronia** som med sina 34 172 brt var ett mycket stort fartyg av det slaget på den tiden.



Majnabbehamnen invigdes 1951 i samband med s/s *Patricias* ankomst från nybyggnadsvarvet. Vykort ur Bertil Söderbergs samling.



Majnabbhamnen på 1960-talet. Vid kaj ligger Svenska Orient Liniens fina linjefartyg *Thuleland*. Foto Åke Olofsson.



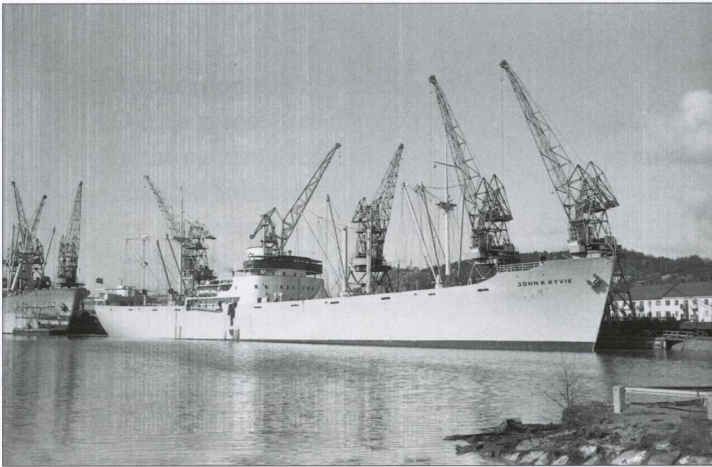
I dag har Stena Line sin Tysklandsterminal i Majnabbhamnen. Den mycket stora färjan *Stena Germanica* ligger här vid kaj i mars 2011 – hon är 240 meter lång och har ett brutto på 51 837.



Tv: Transatlantics linjefartyg *Stratus* på väg in till Lundbyhamnen i januari 1957. *Stratus* var insatt i rederiets linjetrafik på Australien. Med sin servicefart på 19,5 knop var hon ett av världens snabbaste lastfartyg vid leveransen 1948, för övrigt från det närliggande Götaverken. Bilden är tagen med författarens gamla lådkamera och sedan skannad – det förklarar kanske den icke helt perfekta bilden.

Nedan: Lundbyhamnen 1962. Ett av Transatlantics linjefartyg lossar/lastar och vid Koivlepiren ligger Johnson Lines trotjänare från 1913 *Pedro Christophersen* som skrotades två år senare. Arkiobild Bertil Söderberg.





Två norska **John K Kyvik** från Haugesund längst in i Lundbyhamnen den 23 april 1967. Foto Krister Bång. Den 15 juli 1971 exploderade det danska motorfartyget **Poona** längst in i Lundbyhamnen. Göteborgs nya brandbåt **Göte** fick, istället för ett festligt mottagande, direkt sättas in i släckningsarbetet på **Poona**. Foto Museiföreningen Räddningstjänsten Storgöteborg.

Lundbyhamnen

Nästa hamn som byggdes placerades på Hisingen norr om Frihamnen. Den fick namnet Lundbyhamnen och den blev en ganska kort historia. Den byggdes i början av 1950-talet och var helt färdig 1952. Den hade i motsättning till de andra innerhamnarna en stor kajyta mellan kajbyggnaderna och kajkanten och där fanns det gott om plats för att ställa gods. Den användes dels av Transatlantic för de fartyg som gick i trafik framför allt på Afrika och Australien, men också norska Wilh. Wilhelmsens och danska ØK:s lastlinjefartyg låg ofta här för lossning och lastning. 1971 i juli inträffade en våldsamt explosion ombord

på ØK:s m/s **Poona**. En våldsamt brand följde och efter tre dagars släckningsarbete var **Poona** totalförstörd. Därefter skrotades fartyget i Göteborg. Eftersom de nämnda rederierna i början av 1970-talet började ersätta de konventionella styckegods-fartygen med moderna roll on/roll off- och containerfartyg minskade verksamheten rörande handelssjöfart i Lundbyhamnen för att helt upphöra 1989.

Detta är den andra delen i artikelserien om Göteborgs hamnar – nästa gång ska vi titta lite närmare på oljehamnarna och de nya ytterhamnarna för containers och roll on/roll off-trafik. Dessa hamnar ligger längre ut i älvmyningen där det dels var

möjligt att bygga kajer med större vattendjup, dels var lättare att bygga upp nya stora kajtor som behövdes för de moderna godshanteringsmetoderna. Man kan säga att ytterhamnarna ligger utanför en linje över älven dragen från Röda Sten, dvs i dag kan man säga att de ligger utanför Älvsborgsbron.

Källor:

Tidskrifter från Göteborgs Hamn, bland annat Hamnkanalen, Hamn, årsredovisningar, Svensk Sjöfarts Tidning, olika sidor på nätet m.m.

De svenska paragraffartygen

Nybyggen för svenska redare



Krister Bång Bertil Söderberg John E. Persson



De fartyg som allmänt benämns "paragraffartyg" konstruerades i slutet av 1940-talet som en följd av att § 4 i 1948 års sjöarbetsstadlag ändrades. Förändringen innebar att ordinarie arbetstid för valnöddad sjöman endast fick utgöra högst 8 timmar per dygn ombord i ett fartyg som hade en bruttodräktighet på minst 500 registerton. Detta fick till följd att skepps-konstruktörerna gavs i uppdrag att försöka optimera fartygens lastkapacitet utifrån de regler som nu gällde. Enligt en gammal tumregel var dödviken för ett enskildskat lastfartyg ungefär 1 1/2 x bruttotonnaget. Fortsättningsvis innebar detta att denna tumregel upphörde att gälla. Med tiden lyckades man bygga fartyg som lastade nästan 3 gånger bruttotonnaget. Dessa typ av lastfartyg döptes av Svensk Sjöfartstidning till "paragraffartyg". På så vis skapades en helt ny typ av fartyg som fick stor efterfrågan hos redarna och resulterade i ökade beställningar vid skeppsvarven. De svenska linjerederna ersatte nu sina gamla ångfartyg med lång, liggande i hamn mot mindre paragraffartyg som var mer flexibla och snabba. Så småningom avvalde intresset för dessa paragraffartyg sedan en ny lag från slutet av 1960-talet ändrat förutsättningarna. Paragraffartygen betydde mycket för Sveriges sjöfart, dess rederier och skeppsvarv, samt den framväxande moderna handelsflottan. I denna bok redovisas de 161 "paragraffartyg" som byggdes för svenska rederier och fartygens hela historik.



Boken om §-fartygen byggda för svenska redare

Boken om §-båtarna gavs ut i november 2011.

Länspumpen hade under åren 2007 to m 2010 en serie om de svenska paragraffartygen som byggts för svenska rederier. Boken har kompletterats med 16 sidor, bla ett register och en ritning samt tio större bilder varav de flesta i färg.

Beställ genom att sätta in beloppet 300 kr (inkluderar portot) på Länspumpens plusgiro 81 57 68 – 7 och ange §-boken samt Ditt namn och Din adress.

Sprängstoff

Terje W. Fredh

Ingen har säkert undgått den debatt vilken blev följden när svenska regeringen skulle projektera en vapenfabrik i Saudi-Arabien. Enligt svensk lag får inte vapen och sprängmedel exporteras till diktaturer och länder i konflikter. Helt öppet skedde på 1980-talet export från Lysekil och Kungshamn hamnar av sprängmedel till flera länder kring Persiska viken bland annat Iran, Jemen och Saudi-Arabien. Att exporten just förlades till Lysekil och Kungshamn berodde på att det till hamnarna kom båtlaster med sprängmedel från Europas största sprängmedelsindustri, ICI i England.

Till Kungshamn kom godset med lastbil från Bofors, till Lysekil både med lastbil och järnväg. Godset var lastat i pappkartonger och trälådor vilket krävde mycket stuveriarbete. Merparten av båtarna som lastade var danska men även en saudiarabisk båt tog in ett parti.

Sprängmedelsinspektionen hade godkänt utlastning i de två hamnarna likasom de lokala hamnstyrelserna. Insändare i media talade om risker att en last skulle explodera men godset hade inga tändanordningar. Det gick att slå på godset med en hammare utan att något hände.

Dåtidens hamnarbetare var positiva till de nya arbetstillfällena utom en som anmälde utlastningen till brandchefen. Denne skissade riskerna att hela Slätten och Åkerbräcken skulle explodera vid en smäll. Brandchefen fick igenom sina krav och lastningen flyttades till olika Vänerhamnar. Det betydde att godset som skulle vara farligt i Bohuslän nu lastades i norra Vänerns hamnar, genom slussarna och Göta älv ut till öppet vatten. Detta skulle vara säkrare än västkusthamnarna!

När godset lastades i Lysekil och Kungshamn var hamnarna öppna och vem som helst kunde gå in och tittade på lastningen.

För två år sedan körde jag in på Gule-skärs kajen för att ta en bild på norsk båt som lossade sill i tunnor. Jag observerade inte en förbudsskylt vilken stod på marken vid hamnentrén.

En vaktman skrek förbud och notera mitt bilnummer två gånger. Jag förklarade att jag inte skulle stjäla Abbas silltunnor utan bara i seriöst syfte skulle ta en bild på lastningen. Jag visade mina kameror, en Nikon och en Canon. Vaktmannen skakade på huvudet.

Nästa dag skrev jag till Kungshamns



Danska m/s *Lotte Ty* lastar i Lysekil sprängämne till Iran. Foto Terje W. Fredh.

hamnansvarige och berättade att jag syndat mot ett förbud. Svaret blev att nu finns ditt bilnummer noterat hos EU för evig tid. Till saken hör att jag numera har en annan bil med ett annat nummer.

Från landsidan är alla hamnar stängda

idag. Syftet är att hindra terrorister att ta sin in i hamnarna. Däremot finns det inga hinder eller förbud för obehöriga att ta sig iland från sjösidan.

Förbudet påminner om ordspråket att "svälja mygg och sila kameler".



Kartonger med engelska sprängämnena avsedda för export stuvas i Kungshamn från en brittisk till en dansk båt. Foto Terje W. Fredh.



Yrsa och en okänd slup i väntan på vårutrustning.



Torrdockan var full av båtar.

En vårresa

Text och bild Olle Gustafsson

Måndagen den 15 april var jag i Eskilstuna för att ordna upp några saker. Efter att ha kommit iväg ganska sent beslöt jag mig för att stanna och ligga över i Mariestad. På vänster sida när man kör mot Göteborg ligger motellet Rattugglan i en kanske praktisk men inte särskilt vacker byggnad. För 595 kronor minus 10 % om man har Volvokort får man en övernattnings plus frukost vilket får anses billigt. Motellet är snyggt och prydligt och rummen enkla men välstädade, vilket ju är huvudsaken.

Nästa morgon när jag skulle fortsätta färdens mot hemmet i Göteborg, kom jag att tänka på, att förr i världen när jag ganska ofta for mellan Göteborg och Västerås, brukade jag vid den här tiden på året göra en avstickare till Sjötorp för att titta på vad som rustades på varvet inför den kommande säsongen. Varför inte göra samma sak i år? Nu hade jag väl inga stora förhoppningar på besöket denna gång men något borde jag väl få se.

Väl framme i Sjötorp vid tiotiden möttes jag av ett alldeles öde samhälle. Inte en människa inom synhåll och knappt några bilar heller. Stora vägen går ju utanför samhället numera.

På den öde planen mitt emot varvet stod en skylt med ett stort P och texten AVGIFT ALLA DAGAR 00 TILL 24. Då det inte syntes en levande människa i samhället och ingen parkerad bil heller parkerade jag där utan att bry mig om skylten. Mitt emot varvet finns också ett litet rött hus där förr i världen en trevlig skeppsmäklare höll till. Där huserar nu en frisör, Salong Sjötorp!

Vid kajen låg två segelfartyg och en stor fritidsbåt. Den ena var en galeas eller skonnare, jag är inte så hemma på segelfartyg, den andra var en enmastad slup skulle jag tro och om jag inte missminner mig allt för mycket, byggd på platsen i modern tid. Namnet har emellertid fallit mig ur minnet. Tvåmastaren hade en namnbräda på sin vackra akterspegel och hon hette Yrsa och var hemmahörande i Lidköping. Vill



Ett gammalt ankarspel från Eriksbergs Mekaniska Verkstad.

minnas att jag fotograferat henne där vid något tillfälle. I dockan låg kanalbåten **Bellevue** från Mariestad samt **Marianne** hemmahörande i Otterbäcken. Den sistnämnda ett litet, vackert passagerarfartyg. Dessutom låg där två motorseglare i varierande skick samt längst in i dockan ett antal fritidsbåtar modell större. Lite längre bort i bassängen låg en gammal minsvepare som jag tror varit omnämnd i Fallrepet, ett intressant forum på nätet. En bit ifrån varvet låg en gammal livbåt i stort förfall.

Jag tog några bilder, så gott det nu gick, och bestämde mig sedan för att, när jag ändå var så nära, åka vidare 10–12 km till Otterbäcken. Där hade jag inte varit sedan



Gammalt och nytt i dockan. **Marianne** från Otterbäcken delvis vinter-skyddad.



Skeppsmäklarens lilla hus är idag frisersalong. En däckslampa, mastring och delvis dörren minner om gamla tider.



Den gamla livbåten i väntan på sitt slutliga öde.



En stor förbudsskylt talade sitt tydliga språk. Vänerhamn... Skyddsområde enligt EU-förordning...

jag höll på med en artikel om Nora Bergslags Järnvägars (NBJ) fartyg. Jag hoppades då få se några spår av den sjöfart som NBJ:s fartyg hade bedrivit en gång i tiden. Några sådana spår såg jag emellertid inte. På den tiden fanns en stor lastanordning för malm dock inte i drift. Av den syntes inte ett spår nu.

Inte oväntat var hamnen nu omgärdad av ett ordentligt stängsel, som alla andra hamnar, och vid grinden satt en stor skylt som meddelade att i stort sett allt var förbjudit, to m att fotografera. Befinner sig vårt land i någon slags krigstillstånd? Några båtar att fotografera fanns vart fall inte. Det enda jag såg inne i hamnen som rörde sig var en dumper som körde grus mellan två högar. Utanför staket, där jag parkerade min bil, ingen förbudsskylt här, fanns cirka 50 meter järnvägsräls och på den biten stod ett äldre diesellok (MAK) och två gamla godsvagnar. Hela ekipaget såg ut att vara i gott skick men någon möjlighet att köra med det fanns ju inte. Det hela påminde något om loket i Åm-



Det uppställda godståget i Otterbäcken.

meberg, men det står ju i alla fall inomhus. Bredvid tåget fanns ett litet rött hus, som antagligen hade tillhört järnvägs bolaget.

Efter att ha fotograferat tågsetet, det kunde väl inte vara förbjudit, och tagit en bild av grinden med den stora förbudstavlan, mera tveksamt, lämnade jag

Otterbäcken, fränsett dumpern, lika öde som Sjötorp.

Efter cirka 20 mil var jag framme i Göteborg och där fick jag se **Stena Jutlandica** och **Älvsnavben 5** och jag insåg att vi har en del att tacka för i Göteborg. 🌀



Sjötorps varv 1964 då jag passerade förbi. En svunnen tid.



Röda Bolagets hamn vid Kusten i Majorna sommaren 1951. Bogserbåten närmast, som har antenner i masten för radiokommunikation med kontoret vid Skeppbron, är Erik. Alla bolagets gamla ångbogserare hade ännu inte motoriserats eller skrotats. Foto Bengt Claesson.

Ett bogseringsuppdrag på 1950-talet

Bengt Claesson

Under vintern 1951–1952 tjänstgjorde jag i olika befattningar på Röda bolagets bogserbåtar i Göteborgs hamn.

Fredagen den 4 januari 1952 fick jag order att följa med bogserbåten Erik som extraskeppare på resa till Motala, för att hämta en ponton med mudderskopa som skulle bogseras till Uddevalla. Man byggde en superfosfatfabrik där och muddring skulle utföras.

På den tiden hade man i Röda bolaget i stället för styrman på längre resor en extra skeppare. Göta kanal var stängd för vintern, men man hade lovat hålla uppe Västgötadelen av kanalen för trafik tills vi hade kommit igenom.

När vi hade bunkrat, provianterat och gjort klart för avgång startade vi på lördag förmiddag. Vi ville haft en reseradio med oss, men den som fanns på förrådet var utlånad till en annan båt.

Resan från Göteborg till Vänersborg

gick utan problem. När vi passerade Vänersborg på kvällen var vinden nordlig ca 6 m/sekund och några minusgrader. Komna ut på Vänersborgsviken fick vi lite vattenstänk på förskeppet med påföljd att nakterhuset, som stod framför styrhytten blev nedisat och kompasslampan släcktes. Men vi hade tur. Framför oss gick en tankbåt och vi kunde styra efter hans akterlanterna till dess vi kom till fyrbelyst område.

Vi kom till Sjötorp på söndagsmorgonen och fick slussa in i kanalen när det blev dagsljus. I kanalen låg isen ca en tum tjock, men det var inget som hindrade oss.

På söndagseftermiddagen kom vi till Töreboda och då beslöt vi att ligga där över natten. Vädret hade slagit om. Vinden kom från syd, lite dis och några plusgrader. Innan vi skulle lägga oss kom vi överens om att ta en liten kvällspromenad. När vi kom gående på gatan, fick vi plötsligt höra kvällsnyheterna genom ett fönster som

stod lite på glänt. Vilken tur! Nu kunde vi lyssna på väderleksrapporten som kom efter nyheterna. Men när nyheterna var slut stängdes radion av och där stod vi utan rapport och utan radio.

När vi startade på måndagsmorgonen regnade det och blåste en frisk sydlig vind. Temperaturen visade några plusgrader när vi passerade Karlsborg och ute på Vättern blåste det ganska friskt. Vi fick omkring två timmars gång över Vättern med ganska mycket rullning. Livbojen som låg på styrhyttstaket miste vi när den kanade i sjön. Vi kom till Motala på eftermiddagen och då var det stormvarning mellan syd och sydväst.

Vi blev liggande kvar i Motala för dåligt väder till torsdagen den 10 januari, då vi avgick tidigt på morgonen bogserande pontonen med mudderskopan på. Resan över Vättern gick bra. När vi kom till Karlsborg, så visade det sej att isen hade

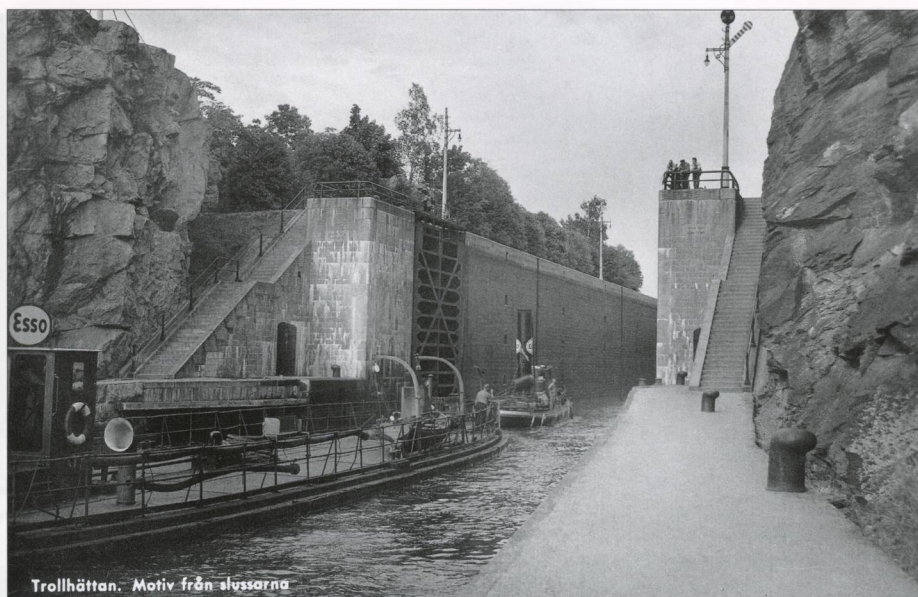
smält bort i kanalen. Eftersom det inte var någon trafik, så gick resan ganska fort genom kanalen.

Vi passerade Sjötorp vid middagstid och fortsatte ut på Värnen ned mot Ekens skärgård. Där ankrade vi i en vik nära Trellevarvet för natten.

Gösta Hansson, skeppare från Kornö, Bengt Magnusson motorskötare från Smögen och jag rodde iland för att proviantera. Den fjärde mannen var från Skärhamn, hette Waldemar Pettersson, han stannade kvar ombord.

Gösta Hansson talade om att han hade en exerciskamrat från Kållandsö som hette Durk. När vi stod och pratade kom det ett äldre par gående på vägen. Vi frågade om de kände till någon som heter Durk här på ön. Ja svarade de, vi är på väg dit nu och ni kan följa med om ni vill. Vi följde med och när vi kom dit talade vi om vilka vi var och vi blev mycket välkomna. Fru Durk bjöd på kaffe och nybakat bröd. Vi satt och pratade om lite av varje, mest sjöfart. Fru Durk talade om att pojkarna hade varit hemma med skutan, men gått i dag på morgonen. Hon tyckte det var tråkigt att inte Gösta fick träffa sin exerciskamrat.

Vi startade tidigt på fredagsmorgonen. Det var fint väder till Vänersborg och vidare ned genom slussarna. När vi passerat sista slussen i Trollhättan var det mörkt



Trollhättan. Motiv från slussarna

Ända in på 1960-talet kunde man se bogserbåtar dra någon pråm längs Göta älv och även på Göta kanal. Vykort ur Bertil Söderbergs samling.

därför förtöjde vi vid de gamla slussarna över natten.

Tidigt på lördagsmorgonen avgick vi från Trollhättan, tänkte vi skulle hinna till Uddevalla under kvällen. Vädret var fint, klar himmel och ingen vind. När vi närmade oss Göteborg tog vi kontakt med Röda bolagets kontor från vår telefon, som hade begränsad räckvidd och gick bara



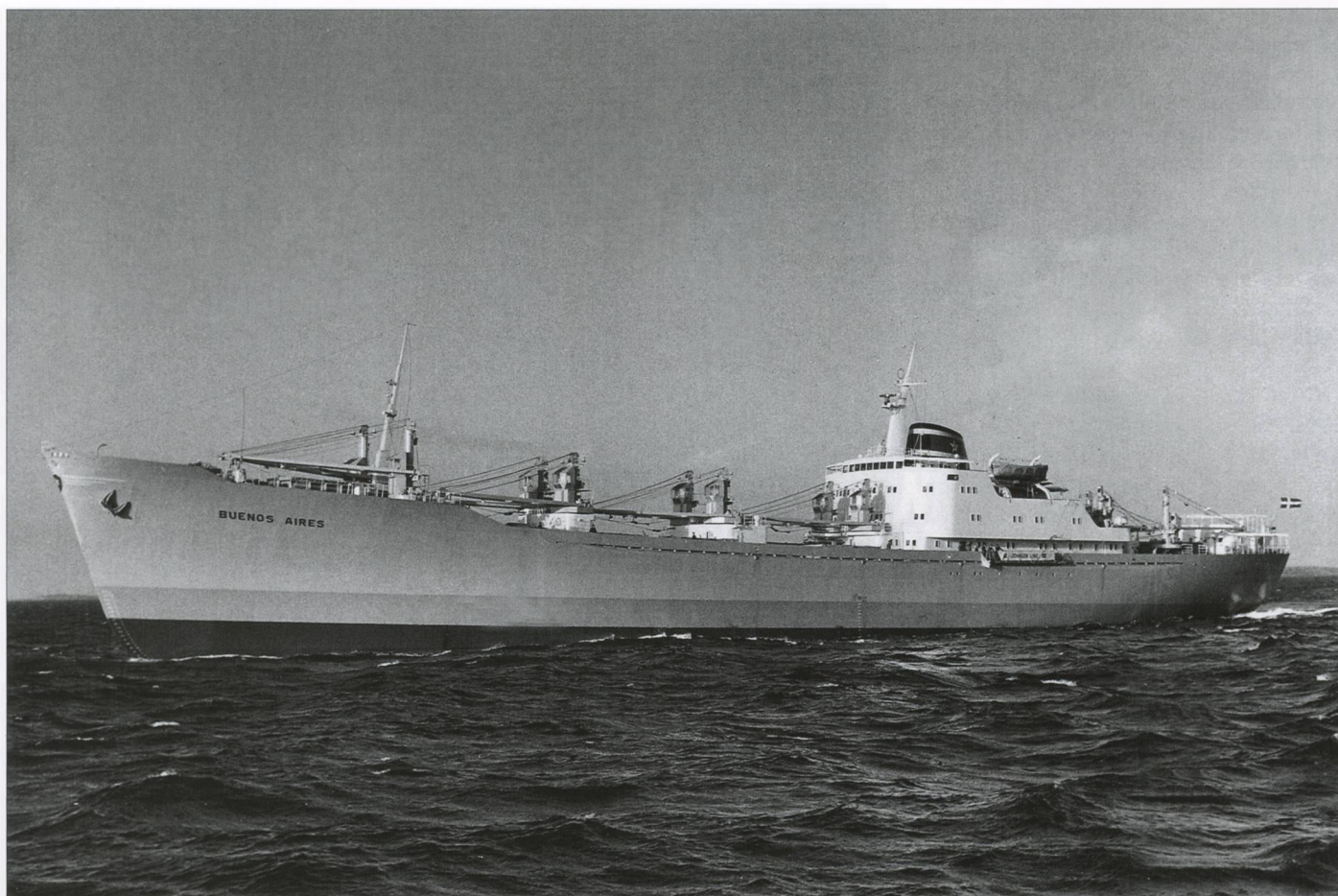
Victor fick order att assistera Erik då trossen fastnade i propellern.



Robert ser inte så stor ut med ett valkokerifartyg inne i Götaverkens största flytdocka. Foto Bertil Söderberg.

till kontoret. Där fick vi ändrade order. Vi skulle lägga till vid Kusthamnen, sluta för dagen och börja kl 7.00 på måndag, med att koppla en mudderpråm i pontonen och sedan avgå till Uddevalla. På måndagen var inte väderleksrapporten den bästa. Stormvarning från SW på Skagerack och Kattegatt. Vi räknade med att gå inomskärs, så det skulle inte vara några problem för oss. Vi avgick på förmiddagen. När vi hade kommit mellan Dynan och Bocken skulle vi långa ut bogsertrossen. Av någon oförklarlig anledning fastnade trossen i propellern. Vi fick ankra och ringa efter bogserhjälp. Bogserbåten Victor skulle komma ut och hjälpa oss. Innan Victor kom ut hade vi lyckats få loss trossen från propellern, lättat ankar och var på väg in till Kusthamnen. Där fick vi en ny bogsertross och sen kunde vi starta på nytt igen. Resan gick bra och på måndagkvällen anlöpte vi Uddevalla. Vi överlämnade ekipaget till mottagaren, och sen startade hemfärden.

När vi var hemma i Göteborg på natten mins jag inte. I mina anteckningar står det att jag började tisdagen den 15 januari kl 10.30 som skeppare på Robert.



Buenos Aires som nybyggd på varvsprovtur. Foto Sjöfartsmuseet, Göteborg.

Pielstick-motorer från Hedemora Verkstäder

Ove Iko

Det torde vara välkänt att Lindholmens Varv på 1950-talet tillverkade stora dieselmotorer av Pielsticks konstruktion på licens från Societé d'Étude des Machines Thermiques (SEMT). Det rörde sig om PC-typen, som användes som huvudmotorer i fartyg och även för generatordrift i kraftverk.

Gustav E Pielstick var en tysk ingenjör som under andra världskriget arbetade med ubåtsmotorer hos MAN. 1947 flyttade han till Frankrike och verkade som chefskonstruktör hos SEMT. Som närmaste medarbetare hade han österrikaren Dr Ing Leonard Geislinger, som 1958 utvecklade en torsionsvängningsdämpare för Pielstick-motorerna.

Det är inte så känt att mindre Pielstick-motorer licenstillverkades i stort antal av Hedemora Verkstäder. Här var det fråga om PA-typen, som bl a levererades som hjälpmotorer till en del av de fartyg som svenska Flottan lät bygga under efterkrigstiden. Den blev också använd i svenska ubåtar med dieselelektrisk drift.

Ännu mindre känt är att Hedemora Verkstäder utvecklade en egen motor-konstruktion i hjälpmotorstorlek, den

sk Hedemora-motorn (HV-motorn) eller VA-typen, som den kom att kallas. Denna artikel kommer till stor del att handla om den sistnämnda motorn.

Hedemora Verkstäder

Firman startade 1903 som fortsättning

av ett gjuteri med mekanisk verkstad. Verkstaden sysslade med tillverkning av maskiner och tillbehör för pappers- och cellulosaindustrin.

Hedemora Verkstäder kom i Johnson-koncernens ägo genom RAB Nordstjernen redan 1935. Rederiets förvärv



M/s Buenos Aires hjälpmotor PA-10-2 var en av de tre PA-10-hjälpmotorerna ombord.

fortsatte 1936 med Karlstads Mekaniska Verkstad, Lindholmens Varv 1942 och Motala Verkstad 1944.

Tillverkningen av dieselmotorer i Hedemora började i slutet av 1940-talet. Man tillverkade Götaverkens hjälpmotorer på licens, huvudsakligen för fartyg som byggdes på Lindholmen. Den produktionen höll på till början av 1960-talet. Exakta antalet motorer har jag inte fått reda på, men i maj 1962 hade man leverat 156 sådana motorer.

RAB Nordstjernen hade förvärvat licensrättigheter för Pielstick-motorer redan 1946. Den första beställningen från marinen kom 1952 och gällde sex PA-motorer på 830 hk. Under mina månader i Karlskrona vintern 1960 såg jag PA-motorer som hjälpmotorer i någon jagare, jag minns dock inte vilken.

De första ubåtsmotorerna fick man beställning på 1954. Den gällde de sex ubåtarna i Hajen-klassen som byggdes i slutet av 1950-talet. De hade dieselelektriskt maskineri med två 12-cylindriga PA-motorer. Även de sex Draken-ubåtarna från 1960-talet fick 12-cylindriga PA-motorer från Hedemora.

Också de första Johnson-båtarna i Rio-serien, med PC-motorer för propellerdriften, hade PA-motorer från Hedemora som hjälpmotorer, dvs för strömförsörjningen.

Hedemora-motorn

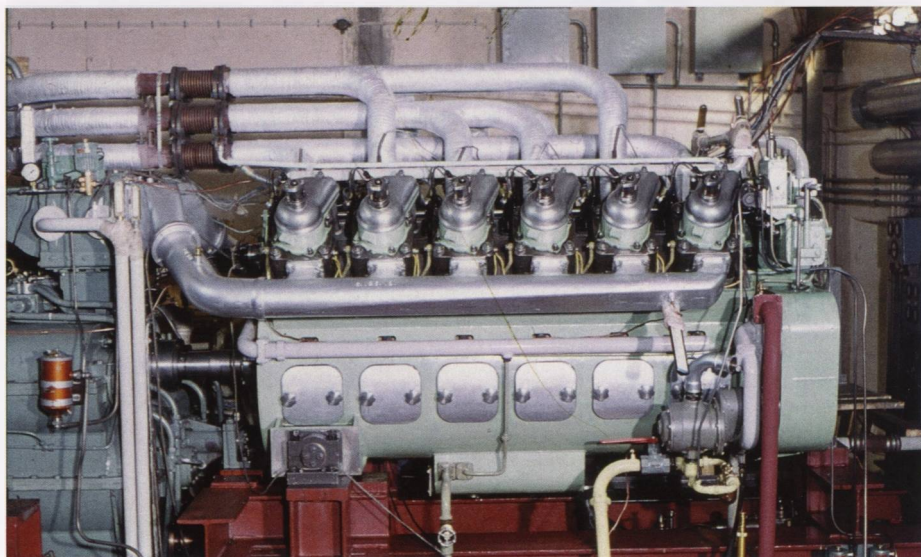
Ansvarig motorkonstruktör på HV under den tid som jag hade kontakt med firman var Bengt Lundh (1922–1982). Han var född och uppväxt i Hedemora. Efter ingenjörutbildning i Örebro återvände han till hemstaden 1943 och blev anställd som konstruktör på ritkontoret på HV. År 1952 fick han ansvaret för dieselmotor-ritkontoret och 1962 för hela motortillverkningen.

Det nya med motorn från HV var att vevhuset var byggt som en tjock cylinder av stålplåt – som en liggande tunna. På den stora cylindern var cylindermantlarna påsvetsade i form av cylindrar av stålplåt. I dessa var cylinderfoder och cylinderlock monterade.

För att hålla ramlagen på plats fanns det mellanväggar av stålplåt med stora runda hål inne i vevhuset. Hålen var så stora att vevaxeln, med påsatta ramlager, monterades genom att stickas in från motorns ena ända. Ramlagen klämdes sedan fast med ställskruvar i hålen i mellanväggarna.

Motorns V-vinkel var 90 grader, till skillnad från Pielstick-motorernas 45°. Cylinderdiametern var 185 mm och slaglängden 210 mm, vilket var samma dimensioner som i PA-motorerna.

Hela motorn var en nykonstruktion,



PH-12 i Hedemora 24 februari 1958.

med undantag av cylinderlocken. Det var i princip likadana cylinderlock som i PA- och PC-motorerna. Det var två avgas- och två insugningsventiler i varje lock, med speciell mekanism för att styra ventilerna. Därför fick man också betala licensavgift till Pielstick-firman SEMT.

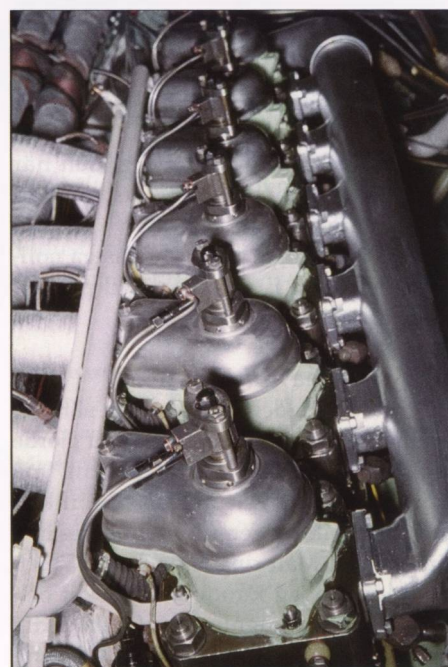
Första exemplaret som byggdes var en V12A, en 12-cylindrig V-motor avsedd för ett nytt lok som Motala Verkstad byggde. För belysning och värme i tåget byggdes samtidigt en V4A, en fyrcylindrig motor som drev en generator.

När lokmotorn så småningom blivit färdigprovad i Hedemora, sattes locket i provtrafik 1960 på Nynäsbanan. Man kan anta att valet av provbana berodde på att Nynäs Petroleum ägdes av Johnsonkoncernen. Loket, som fick beteckningen T6 206, tjänstgjorde som demonstrationsexemplar för den lok- och motorförsäljning till SJ som man hoppades på. Det blev ingen affär den gången. SJ föredrog en beprövad motortyp från General Motors till sina nya diesellok som byggdes av Nohab i Trollhättan. Långt senare fick HV sälja motorer till fem dieselelektriska lok som byggdes av Asea.

Min kontakt med HV

Efter min Chalmersexamen 1955 jobbade jag några år som assistent på Institutionen för Förbränningsmotorteknik på Chalmers. Befattningen hette förste assistent, men det var en lönegradsfråga, alla heltidsanställda assistenter var "första". Professorn hette Sven Lundberg (1900–1978), "Futtas" kallad. Han var expert på torsionssvängningar i motoraxlar.

Jag var flera gånger med honom på provturer med fartyg från Götaverken och Lindholmen för att mäta torsionssvängningar. Vid en provtur med m/s



Närbild av cylindertopparna i ena raden på den 12-cylindriga lokmotorn. Bränsleventilerna är lätta att byta för överhållning eftersom de sticker upp genom ventilkåporna.

Buenos Aires i december 1957 fick jag stifta bekantskap med PC-motorn. Där såg och hörde jag även PA-motorerna.

Professor Lundberg blev även konsulterad av Hedemora Verkstäder vid konstruktionen av deras nya motor. Jag blev skickad dit för att mäta torsionssvängningar på det första exemplaret av HV-motorn, lokmotorn V12A. För att dämpa torsionssvängningarna var motorn försedd med en svängningsdämpare konstruerad av dr Geislinger, som startat egen firma i Österrike. Varje gång han kom till Hedemora för att justera dämparen behövdes en torsionssvängningsmätning. Därför blev det blev



En bild från kontrollrummet i m/s *Buenos Aires*. På bilden syns instrumentpanelen och manöverplatsen för ena sidans (SB?) motorer, och en skymt av manöverplatsen för den andra sidans motorer.

flera resor för mig till Hedemora och den nya motorn.

Första gången jag kom dit var en vinturig morgon i februari 1958. Jag reste med sovvagn från Göteborg, och när jag steg av tåget var utomhustemperaturen minus 20 grader. Men klimatet kändes behagligare än den blåsiga nolltemperaturen i Göteborg vid påstigningen kvällen före.

Resa "på ryggen"

En resa till Hedemora, som jag särskilt minns, hände sommaren 1959. Då gjorde jag två månaders "klackvändning" på Sjökrigsskolan i Näsby Park som inledning av utbildningen till värnpliktig mariningenjör. Man ringde då från HV och undrade om jag kunde komma dit och mäta torsionssvängningar inför en viktig provkörning av motorn för certifiering

som lokmotor.

Min kompanichef var mycket tillmötesgående och beviljade mig permission för onsdag och torsdag. På torsdagen skulle större delen av skolan, både aspiranter och kadetter, göra en utfärd med motorbåtar till Vaxholm. Även vårt kompani av blivande värnpliktiga mariningenjörer skulle med till Vaxholm, så det nöjet gick jag miste om.

Torsionssvängningsmätutrustningen hade skickats från Göteborg och fanns på plats. Men när jag kom till Hedemora var motorn inte färdigjusterad för provkörning. Ingenjör Lundh ringde till Sjökrigsskolan på torsdagen för att fråga om jag kunde få permission även på fredagen.

Större delen av skolan var ju på utfärd så han träffade bara en kvarlämnad dagofficer. Denne visste inte något om vad vårt kompani sysslade med. Han uttryckte

uppfattningen att jag absolut inte kunde ha fått ledigt från en så viktig utbildning för att sköta privata ärenden, utan antog i stället att jag hade rymt. Jag skulle omedelbart inställa mig för att förpassas till buren!

Ingenjör Lundh i Hedemora redogjorde lugnt för situationen, och fick till slut dagofficeren att lova att undersöka saken och återkomma per telefon. På eftermiddagen återkom han, nu på ett helt annat humör. Han hade fått tag på vår kompanichef och fått saken utredd. Allt var OK, det gick så bra att få ledigt. Jag fick ta ledigt ända till måndag morgon, om så behövdes!

HV-motorn i Rio-båtarna

Som jag redan nämnt hade båtarna i Rio-serien PC-motorer tillverkade av Lindholmen för propellerdriften. Det var fyra fyrtakts 12-cylindriga V-motorer. Motorerna var direkt omkastbara och kopplade två och två via elektriska slirkopplingar till två reduktionsväxlar, en för varje propelleraxel. Varje motor gav effekten 3000 hk vid 425 v/min, och propellervarvtalet var då 125 v/min.

Motorarrangemanget gjorde att man vid manöver kunde ha en motor på varje sida gående fram och en back, och växla propellerriktning genom att koppla in lämplig motor. På det sättet slapp man att kasta om motorerna, såvida inte bryggan begärde full effekt fram eller back.

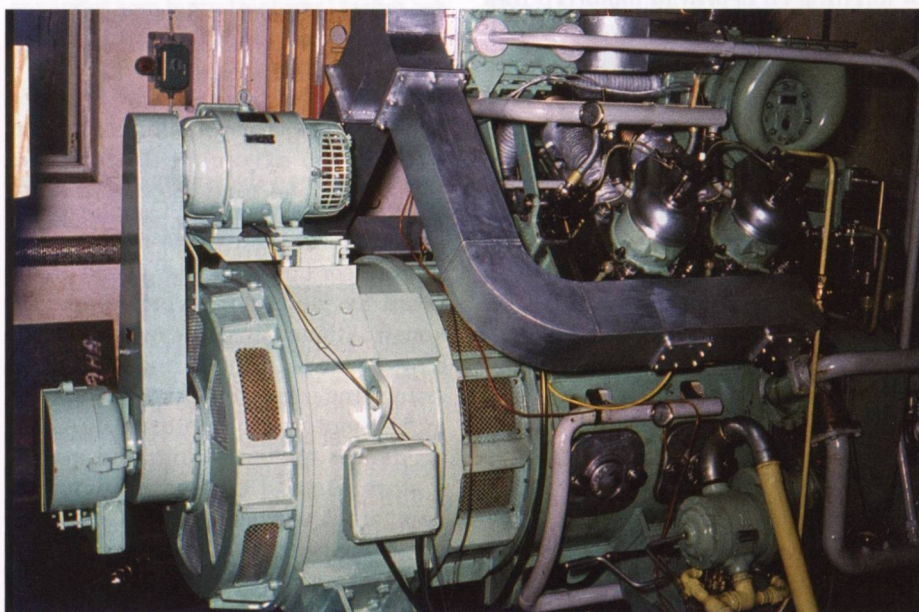
Som hjälpmotorer hade de första Rio-båtarna tre 10-cylindriga PA-motorer av V-typ, med effekten 340 kW vid 900 v/min. De hade också två generatorer direktkopplade till de två aktra huvudmotorerna.

Rio-båtarna var bland pionjärerna med kontrollrum för övervakning av motorerna. Huvudskälet var säkert att man hade fyra huvudmotorer att hålla koll på, men ljudnivån i maskinrummet var också ett skäl. Huvudmotorernas 425 v/min och hjälpmotorernas 900 v/min förde ganska mycket oljud.

Till de senare fartygen i Rio-serien satsade Johnsonkoncernen på Hedemora Verkstäders konstruktion när det gällde hjälpmotorer. Vid den här tiden hade Asea beslutat sig för att satsa på växelström och ville inte längre leverera likströmsgeneratorer till det mer konservativa Nordstjärnanrederiet, som höll fast vid likström ombord.

Det blev Esab som fick uppdraget att konstruera och leverera generatorer till HV-motorerna. Konstruktionen var inte helt problemfri utan krävde konsultjobb även av en annan chalmersprofessor, Svante von Zwegbergk (1914–2001), som var professor i Elektromaskinlära.

De nya hjälpmotorerna var nya på mer än ett sätt. De var 8-cylindriga V-motorer, som också skulle leverera 340 kW vid 230 V. Varvtalet var nu 950 v/min. De höga



Den fyrcylindriga VA-motorn med generator på provbädden 24 februari 1958.

varvtalen väckte misstroende hos gamla fartygsmaskinister. Motorljudet hade ju andra frekvenser än vad man var van vid, vilket uppfattades som störande. Det gjorde att min professor blev anlita även för ljudmätningar.

Vi på institutionen kunde inte mycket om akustik men vi hade skaffat några ljudmätningssinstrument. Jag och andra assistenter var med på provturer och assisterade professorn med ljudmätningar, inte bara åt Lindholmen utan även på några Götaverksbyggen.

En ovanlig provtur

Vid den sista provturen under min tid på institutionen tyckte professorn att han kunde klara sig utan någon assistent. Dagen efter fick vi höra vad som hade hänt just den gången.

Ljudmätningarna hade gått bra. Men på provturer provar man allt möjligt, bl a ankar spelen. Den här gången skar ankarspelet när man fällde det ena ankaret. För att komma loss med fartyget, men ändå behålla ankaret, så fick man ringa efter en bogserbåt som skulle komma ut med en boj att schackla ankarkättingen i.

Det gick inte i en handvändning att hitta en lämplig boj, och inte schacklar man om en ankarkätting på fem minuter heller. Det dröjde till efter midnatt innan fartyget var vid kaj igen!

Eftersom detta var en teknisk provtur så hade man inte bunkrat mer proviant än vad som behövdes för en måltid under provturen. Medan man väntade på bojen var det inte bara ankarkättingen som gnisslade. Alla ombord, provtursbesättningen och varvsfolket – och professorn – hade gått omkring med knorrande magar och gnisslande tänder.

Hur gick det för Hedemora Verkstäder?

Sedan jag fått jobb som beräkningsingenjör på SKF i Göteborg 1962 hade jag inte någon mer kontakt med Hedemora Verkstäder. Men jag har sett i annalerna att satsningen på HV-motorn blev lyckosam, åtminstone när det gäller antalet levererade motorer. Bullret från motorerna gjorde dock inte alltid lycka hos användarna.

Det blev tio V12A-motorer till de fem ubåtarna i Sjöormen-klassen som levererades i slutet av 1960-talet. Vidare fick de fyra ubåtarna i Västergötland-klassen, som byggdes på 1980-talet, åtta V12A-motorer.

Signalspaningsfartyget **Orion** och ledningsfartyget **Utö** är ytterligare två fartyg i svenska Flottan som fått motorer från Hedemora Verkstäder.

Cylinderdiametern ökades på 1970-talet till 210 mm, med typbeteckningen



På provtur med m/s *Buenos Aires* den 28 december 1957.

VB. Med varvtal upp till 1500 v/min och cylinderarrangemang från V6 till V18 kunde man täcka in effektområdet 800–2700 kW.

Till Royal Australian Navys sex ubåtar i Collins-klassen, konstruerade av Kockums i Karlskrona, fick Hedemora Verkstäder sälja licenser för tre 18-cylindriga V18B-motorer till varje fartyg.

Ett stort antal motorer levererades till oljeriggar för att driva pumpar och generatorer. En annan tillämpning var som reservkraftverk på sjukhus och andra inrättningar. På dessa ställen blev nog bullret mer negativt bedömt än hos de militära beställarna.

Till och med 1981 hade Hedemora Verkstäder levererat 620 motorer av PA- och VA-typerna. Av VB-typen hade man då fått beställning på nio exemplar.

Idag

Hedemora Verkstäder upphörde som firma år 2005. Då hade tillverkningen av motorer redan avknoppats till Hedemora

Diesel Ab. Sedan år 2000 tillverkar den firman inga motorer längre, utan sysslar enbart med underhåll och reservdelsförsäljning.

Efter flera ägarbyten omkring selskiftet köptes Hedemora Diesel Ab av det australiensiska företaget Coote Industrial Ltd år 2006. År 2010 ändrades firmanamnet till Drivetrain Sweden Ab.

Referenser:

Isacson, Mats, *I verkstadens skugga: om män och kvinnor i industristaden* (Hedemora 1996), Maskinspecifikationer för Rio-fartygen, välvilligt tillhandahållna av Engelsbergsarkivet, [http://sv.wikipedia.org/wiki/Hedemora Diesel Ab](http://sv.wikipedia.org/wiki/Hedemora_Diesel_Ab), http://fr.wikipedia.org/wiki/SEMT_Pielstick, http://en.wikipedia.org/wiki/Geislinger_coupling.

Bilderna är tagna av författaren om inget annat anges.



Buenos Aires efter förlängning och med tunglyftsmast. Arkivfoto Krister Bång.



Många ville prova på den nya resmöjligheten på sjön Bullaren. Bild från Hjördis Ivarsson.

Yngve Rollof och motorbåten Bullaren

Bertil Holmström

Det började helt oskyldigt med några hundraåriga vykort visande en liten passagerarbåt på en insjö i min hembygd. Jag blev nyfiken. Föga anade jag vart det skulle bära hän.

Ett gulnat tidningsurklipp ramlade ut för ett tag sedan när jag letade fram del tre av Yngve Rollofs bokserie *Sveriges inre vattenvägar* där det legat som bokmärke. Jag var på jakt efter information om passagerarbåten **Bullaren** på Södra Bullarsjön i början på förra seklet, mera härom nedan.

En tjänsteresa som kontrollofficer på Filipstads Bergslags Kanal 1947 gav Yngve Rollof impulsen att gå till biblioteket och läsa om de svenska inre vattenvägarnas historia. En historik som helt enkelt inte fanns. Så står det i början på en lång artikel i *Svenska Dagbladet* den 31 juli 1977 med titeln: Han räddar ångsluparnas historia åt eftervärlden.

Bergslagskanalen, som är det vanliga namnet, öppnades 1857 och bildade då en mycket viktig sjöförbindelse mellan Filipstad och Bofors. Det finns slussar i norr,

vid Bjurbäcken och Asphyttan, och i söder, vid Knappfors. I övrigt består leden av en serie långsmala sjöar. I dag är det enbart fritidsbåtar som använder kanalen.

Fanns det verkligen kontrollofficerare som gjorde tjänsteresor för att inspektera små bolag som Filipstads Bergslags Kanal? Näppeligen. Skribenten hade missuppfattat något. Vem var förresten egentligen denne Yngve Rollof, mannen bakom fyra böcker i min bokhylla? Dags att googla!

I Kungliga Krigsvetenskapsakademiens Minnesteckningar över bortgångna ledamöter berättas att Rollof var född 1914, blev sjöofficer vid 23 års ålder och avancerade till kommandörkapten av första graden, tjänstgjorde som fartygschef under långresa på minfartyget *Älvsnabben*, lämnade aktiv tjänst 1964. Han dog 1998.

Under några år var han kontrollofficer vid Bofors. Det var således tillverkningen av fartygskanoner han hade till uppgift att kontrollera, inte något kanalbolag...

Minnesteckningen fortsätter. "Trots den marina karriären är det knappast i första

hand som sjöofficer som Yngve Rollof skall kommas ihåg. Hans livsgärning är arbetet *Sveriges inre vattenvägar*, där han detaljerat beskrev alla de vattensystem som varit av betydelse för sjötrafiken. Verket gavs ut i fyra delar under åren 1977 till 1981.

Bokverket blev aldrig fullbordat. Vad som aldrig nådde trycket är hela Svealand och större delen av Norrland. Om orsaken kan man bara spekulera. Helt klart är att Rollof hade en myckenhet material insamlat för återstående delar av vårt lands inre vattenvägar.

Inför sin åttioårsdag 1994 fick Rollof ett välförtjänt och av honom själv mycket uppskattat akademiskt erkännande, när han promoverades till filosofie hedersdoktor vid Lunds universitet. Mera om Rollofs författarskap nedan.

Nymornat intresse

Vadan mitt plötsligt påkomna intresse för en liten motorbåt som fraktade passagerare och gods på en liten isolerad skogssjö under några få år?

Jag hade fått tips om en enorm norsk vykortssamling på nätet, haldenkort.net, "Gamle postkort fra Halden, Fredrikshald, Idd og Berg". Det finns också kort från närliggande delar av Sverige, bla Bullaren. Utöver landskapsvyer, kyrkor, pensionat och handelsbodas fanns några bilder på en liten passagerarbåt, **Bullaren**. Det var den som väckte mitt intresse. På flera kort för båten unionsflagg, vilket daterar bilden till före unionsupplösningen i september 1905. Alla bilder är försedda med ett digitalt vattenmärke, "haldenkort.net", för att förhindra otillbörlig kopiering.

I den beledsagande texten finns pas-susen 'Har du tillleggsopplysninger om kortene/motivene som er gjengitt her?' Jag kontaktade sajtens ägare, Anders Samuelsen, som vänligt skickade mig ett antal kort på **Bullaren**, både de jag redan sett och ytterligare några, och utan vattenmärke. Och med tillstånd att publicera dessa i Länsumpen.

Bullaren är förvisso en av Sveriges inre vattenvägar och Rollofs bok var den naturliga utgångspunkten för mitt informationssökande, senare utökat med kontakter med dagens orsbefolkning. Först när denna uppsats var nästan färdigskrivna upptäckte jag att Wilhelm Hanssons *Skärgårdstrafiken i Bohuslän under 100 år* faktiskt även innehåller ett kapitel om Bullartrafikens idylliska epok. Nedan nämns några skillnader mellan de båda källorna.

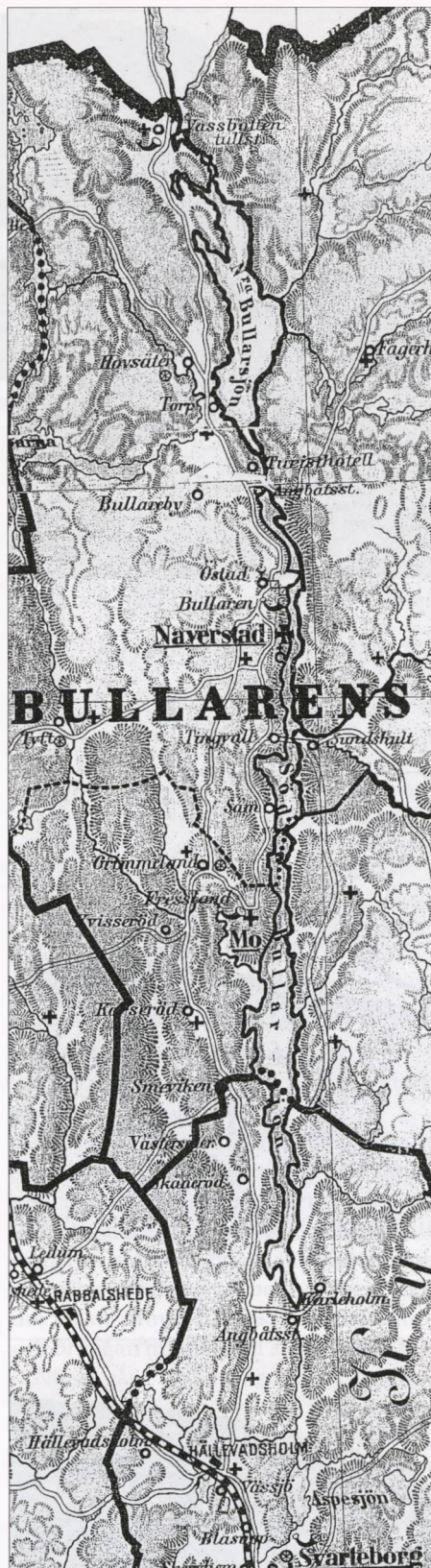
Bullaren

Bullaren är en skogsbygd i nordöstra delen av Bohuslän kring två nord-sydliga långsmala sjöar, och med gräns i norr till Norge, i öster till Dalsland. Södra Bullaresjön är 20 km lång och ligger 44 meter över havet (efter en sänkning på en meter 1918). Den avvattnas genom den korta Långevallsälven till Norra Bullaresjön som är 8 km lång och ligger 39 m ö.h. Denna avvattnas i sin tur genom Enningdalselva till Idefjorden och havet.

Bullarens Hembygdsförening har modifierat en gammal generalstabskarta genom att lägga på förstärkta konturer på själva Bullarsjöarna. Dessa ligger i tre socknar, Naverstad i norr, Mo i mitten, och Svarteberg i söder.

En tidig turlista för **Bullaren** upptar ett tjugotal bryggnamn, från söder mot norr Carleholm, Duesgård, Toröd, Suttene, Smeviken, Rämne, Gottersröd, Ulseröd, Fressland, Rassarna, Hattra, Säm, Tingvall, Sundshult, Naverstads prästgård, Rörarne, Östad, Klageröd och Långevallsfors.

På den gamla generalstabskartan saknas de allra flesta av dessa namn. Ett studium av en nutida topografisk karta i skala 1:50 000 ger bara en handfull av dessa bryggor. På flera ställen återfinns bryggnamn på någon gård ganska långt



En något modifierad generalstabskarta över Bullaresjöarna. Från Bullarens hembygdsförening.

från stranden.

På långa partier är sjöns stränder branta. På vägen mellan Naverstads prästgård och bryggan med samma namn fanns en trappa, byggd på 1840-talet, med mer än 200 trappsteg.

Karleholm var linjens södra ändpunkt.

Härifrån stod man i kontakt med yttervärlden via landsväg till järnvägsstationen Hällevadsholm, på banan mellan Uddevalla och Strömstad, invigd 1903. Här byggdes ett magasin för förvaring av gods mellan leverans och avhämtning.

Hede ligger ca 1 km norr om Karleholm, inne i viken på sjöns västsida, vid dagens landsväg. Det var här som **Bullaren** byggdes, och väl sliptogs vintertid. Däremot fanns ingen brygga här.

Säm är bygdens enda egentliga herrgård. År 1943 hade man 8 hästar, 2 unghästar, 2 tjurar, 50 kor, 20 ungdjur, 40 får, ett hundratals smådjur. Vid början av förra seklet ägdes gården av en friherre Raab. Bryggan var förmodligen en av de större.

Tingvall är en av de större gårdarna i bygden. År 1943 hade man åtta hästar, 25 kor och 25 ungdjur, och två boningshus, ett för ägarfamiljen, ett för inspektor och trädgårdsmästare med familjer. Från mitten av 1800-talet och framåt ägdes gården av Anders Andersson, fram till en förtidig död 1878, bara 54 år gammal. Tre söner nådde vuxen ålder och fick tillfälle att utbilda sig, något som inte var så vanligt på landsbygden vid denna tid. Den äldste av de tre, Filip, blev militär, kapten vid Vaxholms grenadjärregemente. Tvåan Emil blev läkare, bla i Göteborg. Fritiof, den yngste, blev geolog, anställd av Bröderna Nobel och under långa tider stationerad i Baku.

Vid Sundshultsbro strax norr om Tingvall är sjön nästan avsnörpt genom ett näs som går ut från östra sidan. Här går en landsvägsbro som undergått flera ombyggnader genom åren. Den äldsta var en enkel träkonstruktion. En av de åtgärder som måste göras inför en planerad båttrafik var att göra denna öppningsbar. Detta var inte sista gången bron ändrades.

Gården Sundshult ligger på sjöns östra sida. Här mynnar Kynne älv, med fall och forsar. Här fanns tidigt såg och kvarn, garveri och färgeri m.m. Den ovan nämnde Anders Andersson ägde även Sundshult. Han hade dessförinnan, utöver de nämnda småindustrierna, också hunnit öppna butik. Denna låg nere vid vattnet, ett stycke norr om bron. I början av förra seklet ägdes den av familjen Helgen. Byggnaden finns kvar, fast förstas inte som affär.

Klageröd saknas på kartan. Det ligger vid foten av det höga Klagerödsberget, på östsidan av sjöns nordända, helt nära utloppet i Långevallsälven. Platsen har intresse i vårt sammanhang – här bodde Magnus Andersson, mannen som köpte **Bullaren** av det tynande bolaget någon gång på 1920-talet. Här fanns länge rester av vraket (se sidan 31).

På bilden ser vi Kynneälvens utlopp. Vi ser landsvägen över Kynnefjäll mot Sörbygden slingra sig som bokstaven S.

Parti av Kynneälven, Sundshult och Bullaresjön.



Kynneälvens utlopp i Södra Bullarsjön vid Sundshult, med okänd ångslup. Vykort postgången 1909. Från haldenkort.net.



Broöppning vid Sundshult år 1900. Från hembygdsföreningen.

Parti från Karleholm och södra Bullaresjön



Karleholm, m/s Bullarens natthamn. Från Hjördis Ivarsson.

Vi ser den lilla bron över sundet alldeles vid västra stranden, men också en smal slingrande vattenled genom det låglänta, glest trädbevuxna edet. Halden-nets kommenterar: Postkort brukt i 1909. Foto Ukjent. På bilden ser vi en ångslup på väg upp för älven! Det är inte **Bullaren** som vi ser på flera kort) eller **Diana** (som kom till sjön först 1914. Ingen jag talat med har haft någon förklaring!

Östad är idag bygdens centrum, och var väl så redan vid förra sekelskiftet. Gästgiveriet drevs av Alexander Jonsson, "Jonsson i Östad".

Långvallsfors (även kallad Framnäs), kartans "Ångbåtsst." var båttrafikens norra ändbrygga, väster om sjöns utlopp i älven. Gården Långvall, norr om bryggan, hade på slutet av 1800-talet köpts av ovannämnde Alexander Jonsson, som drev kvarn, såg och stamp i Långevallsälven. Han byggde också om och till gårdens huvudbyggnad och startade Långvallsfors Turisthotell. Hotellet låg mitt inne i skogen men erbjöd en fantastisk utsikt mot Norra Bullarsjön. Hotellet kunde erbjuda 15 bäddar i 10 rum. Som värdfolk fungerade Alexanders dotter Nora och hennes man O.L. Svensson. Gästerna hämtades med hästskjuts vid Framnäs brygga. Sista säsongen blev 1937. Idag finns inget kvar.

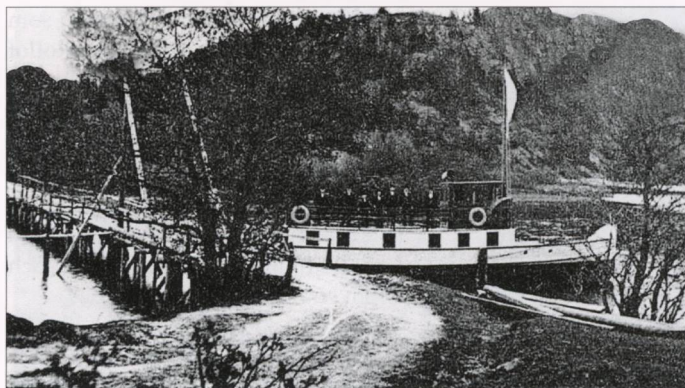
Bolagets bildande

I äldre tider var sjöar och vattendrag något som förenade folk snarare än skilde dem åt. Folket i Bullarbygden färdades på de två sjöarna, med de båda kyrkorna Naverstad och Mo på den västra stranden. Det har rots och seglats på Bullarsjöarna sedan urminnes tider. Och vintertid har man kunnat nyttja isen.

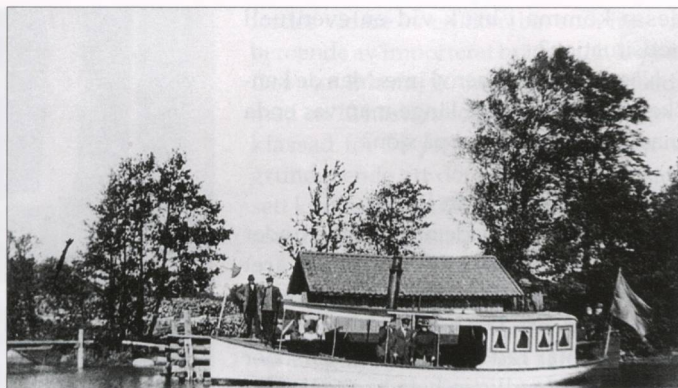
Vid förra sekelskiftet pågick byggandet av Bohusbanan, järnvägen mellan Göteborg via Uddevalla till Strömstad. Den skulle ha en station i Hällevadsholm, bara några få kilometer från Karleholm vid Södra Bullarsjöns sydspets. Visst vore det lockande med reguljär båttrafik längs sjön?

I december 1901 kom ett upprop i lokalpressen om bildande av ett Bullarsjöns Ångbåts-Aktiebolag, med konstituerande generalförsamling den 1 mars kommande år. Bolaget bildades formellt den 21 mars 1904, med Fressland som bolagets hemort. Ordförande blev länsman Carl August Brundin. Filip Andersson på Tingvall, som troligen var den mest pådrivande till projektet, står som andra namn av undertecknarna. Han har ju även ett eget arbete att sköta på annan ort.

Aktietecknare var väl främst bönderna runt sjön, som kunde se fram emot förbättrad transport av folk och fä och gods - underförstått från en egen brygga i närheten. Initiativpersonen, Filip Andersson på Tingvall, tecknade självfallet aktier, likaså



M/s Bullaren passerar bron vid Sundshult, senast 1913. Från Hjördis Ivarsson.



Diana vid Sundshults båtbygga med magasinet i bakgrunden.

hans bröder Emil och Frithiof.

De problem som måste tacklas var flera. Hur stort fartyg? Enbart passagerare, eller gods också? Var någonstans kunna få det byggt? Framdrivningsmaskineri – beprövat ångdrift eller nymodig förbränningsmotor (tändkulemotor)? Upplodning av sjön, muddring? Vad göra med bron vid Sundshult? Var och hur bygga bryggor? Hur rekrytera kompetent personal?

Järnbanan skulle komma att invigas i december 1903. Men då var planerna på båttrafik från Karleholm och norrut långt framskridna.

Verksamheten förbereds

Tanken att inköpa något existerande fartyg avfärdades direkt; transport över land av en farkost av den storlek man tänkte sig skulle inte vara möjlig. Man måste bygga båten direkt vid Bullarsjön.

Båten skulle få längden 19 meter, bredden 5 meter och djupgåendet 2,5 meter (något kortare och något bredare än dagens **Gustavsberg** av Uddevalla). Den skulle byggas av furu på järnspant. Furu fanns ju att tillgå lokalt, men spantjärn och annat måste transporteras utifrån. Man hittade en lämplig plats för byggandet, Hede, på västra sidan av sjöns södra ände. Därifrån fanns landsväg till stationen Hällevadsholm på den nyöppnade banan Uddevalla-Strömstad, vilket väsentligt underlättade transporter till bygget.

Expertis hämtade man från det väletablerade båtvarvet på Allmag på Orust. På 1880-talet hade en ung man från Mo, Karl Bohlin, kommit dit som bodbiträde. Några år senare övertog han affären tillsammans med en ortsbo, Selmer Niklas (Klas) Olsson. Klas skulle senare etablera sig som båtbyggare, i första hand båtar för lots- eller tullverket. Några år in på 1900-talet började han utrusta dessa med motorer. Det blev Klas yngre bror Axel som kom att äta sig bygget uppe i Bullaren. (Källorna nämner Anders Olsson som byggmästare.)

Inga källor nämner något om det omfattande lodningsarbete som måste ha gjorts för att utforma något sorts sjökort. Eller



Aktiebrev i bolaget. Från hembygdsföreningen.

någon eventuell muddring.

Bron vid Sundshult fick en lyftklaff, troligen på bolagets bekostnad.

Byggande av bryggor var kanske ett större problem. Runt omkring sjön fanns visserligen aktieägare, bönder som kunde upplåta mark och som hade resurser att bygga en ordentlig brygga, ofta ett magasin, och en väg upp till bebyggelsen. Men det måste finnas tillräckligt vattendjup, och bryggan måste klara av vinterns isar.

Någon gång under våren 1905 gick fartyget av stapelbdden ner i sitt rätta element, döpt till **Bullaren**. Efter övrig utrustning och provkörning för någon besiktningssman fick han certifikat för 108 passagerare eller 140, uppgifterna gå isär.

Fartyget hade rak men ganska bullig stäv, ganska långt fördäck, häckakter. Mittpartiet var upphöjt en halvvåning, med styrhytt längst föröver, och akter därom ett soldäck med långsgående soffor. Därunder fanns motorrummet och en stor salong för passagerare. Vi ser nedgångskappar både från fördäck och från det lilla akterdäcket. Förmodligen fanns en trappa upp från fördäck på babordssidan. På en annan bild ser vi en trappa upp från akterdäck.

Axel Olssons erfarenheter av tändkulemotorer blev väl avgörande för valet av framdrivningsmaskineri. En tändkulemo-

tor kräver mycket mindre utrymme än en ångmaskin, panna och kolboxar. En källa anger Lysekils Mekaniska Verkstad, det som senare skulle bli Skandiaverken, som leverantör, en annan en tvåcylindrig Fram från Pythagoras i Norrtälje. Motorstyrkan anges till 20 eller 36 hästkrafter. Oavsett vilket, erfarenheterna av motorn under de första åren var inte helt tillfredsställande, mycket snällt sagt.

Utifrån ser vi ett par rör sticka upp över styrhyttstaket (ett friskluftsintag och en skorsten?) och två kylvattenstrålar strax akter om masten. En interiörbild visar de i två cylindrarna, imponerande stora för den blygsamma effekten. Mannen bakom är kaptenen, Hans Ehn. Det var hans bror Frans som var maskinist, säkerligen inte lika prydligt klädd – se bilden på sidan 28!

Ombord- och landstigning skedde från fördäck, och där lastades också allt gods. Under årens lopp skulle man komma att frakta levande djur. Då var det bra att ha ett någorlunda stort fördäck – en annan möjlighet var förstås att bogsera en präm.

Men nog måste det bli trångt med 108 passagerare! Räddningsutrustningen bestod vad vi kan se av två frälsarkransar på vardera sidan och en livbåt på babordssidan av akterdäck. Kanske fanns det flytvästar i salongen. Men hur skulle

dessa komma i bruk vid en eventuell nödsituation?

Några lanternor ser vi inte. Men de kanske inte behövdes så länge man var enda maskindrivna farkost på sjön?

Så är man igång

Regljär trafik började någon gång under våren 1905. Nedre bilden togs det året (båten för unionsflagg), på våren (träden är inte fullt gröna). Det blåser, både vimpeln och flagg står rätt ut. Vi ser tre personer ombord, förmodligen hela besättningen, skeppare, maskinist och hopp-iland-kalle. Platsen är Karleholms brygga, natthamnen. Magasinet skymtar i högerkanten.

Den nya resemöjligheten var naturligtvis en oerhört stor händelse i en liten värld. Alla ville prova på. På påskdagen 1905 var båten så tungt lastad att den fastnade i leran vid Sundshultsbron. Passagerarna fick tas i land med småbåtar, **Bullaren** backade sig loss och kunde lättad ta sig vidare genom det grunda sundet. Passagerarna kunde återvända och fortsätta sin avbrutna resa, en erfarenhet rikare.

Många av resenärerna denna påskdag liksom somrarna igenom var Uddevallabor. Kanske gjorde man en endagsutflykt, med tåg till Hällevadsholm, hästskjuts till bryggan i Karleholm, tur- och returresa med båt, hästskjuts och tåg hem. Eller tillbringade man några dygn på turisthotellet i Långevallsfors. För att tillräckligt många hästskjutsar skulle stå beredda vid båtens återkomst till Karleholm var det avtalat att skepparen i god tid skulle avge ljudsignal för att tillkänna behovet.

Man gjorde sex turer i veckan, med fredagarna lediga för uthyrning. Senare gick man ner till varannandagstrafik. Utöver turlistlagda turer åtog man sig exempelvis bogseringar av timmer till sågarna i Sundshult och Långvall, arbete som fick utföras på kvällar och nätter. Begreppet reglerad arbetstid var ännu inte uppfunnet.

En stor del av transportunderlaget var lantbruksprodukter, däribland slaktdjur på väg till Fredrikshald (nuvarande Halden) för slakt. Det hände sig att eleganta damer på båtutflykt rynkade på näsan åt sällskapet, varvid skepparen lär ha svarat "Ja' ska' si'i damene atter ja' tjäna ligge myjje på e ku som på tre kärringar".

En annan last var säd som skickades i säckar till Sundshults kvarn för malning. Frakten var i början 50 öre per säck, oavsett säckens storlek. Ekonomiskt sinnade bönder sydde ihop två säckar till en. Då ändrades taxan.

Givetvis fraktade båten en hel del varor till handlare och lantbrukare längs sjön, varor som kom via järnväg till Hällevadsholm och därifrån med hästtransport till Karleholm. Det ålåg båtens besättning



Kapten Karl Ehn på besök i maskinrummet. Foto från Mona Ehn-Magnusson.

att lasta och lossa allt detta gods. Jobbet som hopp-i-land-kalle var attraktivt för bygdens ynglingar, och man anställde den som hade lägst löneanspråk. Ofta blev det skepparen själv som fick ta de tunga lyften. Och då var det bra med starka armar och god rygg. Ett annan uppgift för skepparen som kunde ha sina sidor var att handskas med en och annan som blivit något rund under fötterna efter ett besök i Uddevalla. Ibland kunde det resultera i landsättning vid första bästa brygga.

Unionsupplösningen i september 1905 torde inte rubbat trafiken – det var fortfarande till Fredrikshald som slaktdjur såldes.



PARTI FRÅN BULLARSJÖN.

Förlag: F. L. Schwenius, Munkedal.

M/b Bullaren vid Karleholm. Magasinet skymtar till höger. Vykort från Ragnar Magnander, postat 1906.

Troligen var det en kapten Olsson som var **Bullarens** första befälhavare. Rollof refererar till bolagsstämman i november 1905 där man "inte var riktigt nöjd med befälhavarens navigationskunskaper" och ålade honom att vid Lysekils Mek. Verkstad ta en kurs i motorskötsel.

På stämman i januari 1909 fick kapten Olsson erkännande för gott arbete, och dessutom en rejäl löneförhöjning.

Och åren gick...

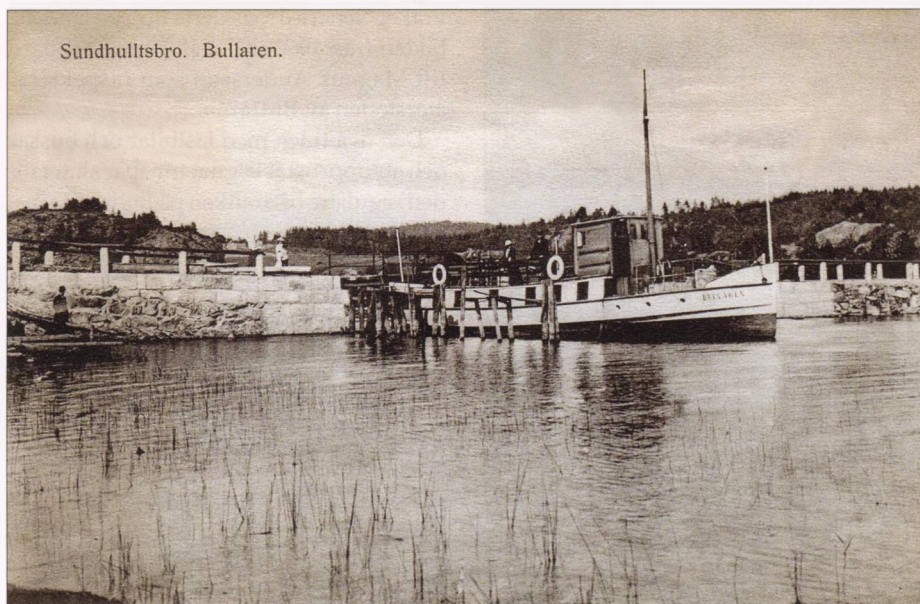
De närmaste åren gick allt sin gilla gång. Motorn var dock i alla år ett sorgebarn, och 1912 byttes den ut.

Vid något tillfälle ca 1910 råkade **Bullaren** ut för propellerhaveri vid Sundshult, där Sverre Helgen, f 1889, bodde. Propellern hade lossnat, och Sverre, som var duktig på att simma och att dyka, åtog sig att försöka hämta upp den, vilket han också lyckades med.

År 1913 ersattes den gamla träbron vid Sundshult med en stenbro. För att medge båtpassage fanns en sektion som kunde rullas tillbaka åt östra sidan. Denna uppger ha varit mycket tungmanövrerad.

Efter några år fick båten ny befälhavare. Källorna är oense. Yngve Rollof anger att Frans Ehn från Mo tillträdde 1910, avlöst två år senare av P. Olsson, Sjöbol, Lyse. Wilhelm Hansson anger att H. Stenvall var kapten åtminstone 1914. Mona Ehn-Magnusson anger att hennes farfar, Karl Ehn, var skeppare från 1910 (1911?) fram till 1922, med uppehåll under krigsåren då båten låg upplagd. I sig ointressant, mera ett exempel på hur osäkra uppgifter kan vara!

Några ord om Karl Ehn. Han var född 1888 i ett soldattorp i Mo socken. Ehn var det namn som följde den soldat som var bosatt på torpet. Han hade som barn mist



M/b **Bullaren** passerar bron vid Sundshult, 1913 eller senare. Vykort från haldenkort.net.

ena ögat, och när han gjorde exercisen på Backamo blev han befriad från skjutövningarna. Han fick i stället förtroendet att sköta en ångmaskin som drev en pumpinrättning, en syssla som var både ansvarsfull och maktpåliggande. Han gjorde även på egen hand reparationer av maskinen. Allt enligt ett intyg utfärdat av regementsväbel R. Quist i november 1910.

På vintrarna blev det förstas isläggning. **Bullaren** ansågs vara en god isbrytare, men av och till fick man ta till yxa och ispik vid bryggorna. Till slut fick man förstas lägga upp. Och då blev det just i sundet vid Sundshult där det var strömt och isfritt vintern igenom.

Åtminstone 1908/09 togs båten upp på slip, och sjösattes så sent som i mitten av maj. Härvid inträffade en tragisk olycka. Så här berättades i *Handelstidningens Veckoblad* lördagen den 29 maj under rubriken Från **Bullaren**.

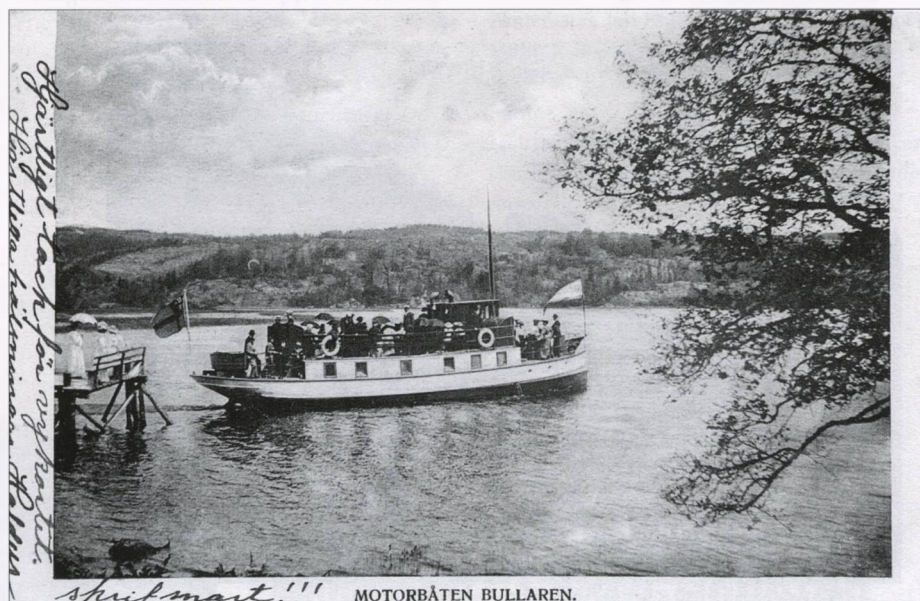
En beklaglig olyckshändelse vars utgång blef döden, inträffade nyligen härstädes då motorbåten **Bullaren**, efter värkställd renovering och målning åter skulle sjösättas, i det hemmasonen David Hansson från Åseröd i Mo socken under tillfällig hjälp vid sjösättningsarbetet råkade få sin bröstorg illa skadad. Olyckan tillgick så att en större stock, som af Hansson skulle användas som häfstång, råkade släppa sitt fäste och falla öfver den olycklige. Eftersänd läkare kunde intet åtgöra, och efter åtta dygns svåra plågor afled den skadade, som endast var 48 år gammal samt sina åldriga föräldrars enda stöd.

Bolagets resultat var väl inte särskilt lysande, pengarna räckte inte alltid till för en utdelning. Dock fanns undantag, att döma av ett brev som Philips bror Frithiof skrev hem till sin svägerska i oktober 1908 (Frithiof fick *Bohusläningen* till sig i Baku,

fördes vidare av en liten båt som inte var beroende av importerat bränsle, en ångbåt. Det var **Diana**, 10 meter lång, försedd med en 12 hästars compoundmaskin, och klassad för 38 passagerare. Han var så grundgående att det sades att han i stort sett kunde lägga till vid vilken bergknalle som helst längs stränderna där folk stod och vinkade.

Diana manövrerades från stäpplats, på det diminutiva akterdäcket. Skorstenen var fällbar, och sedan sjön sänktes kunde han passera Sundshultsbron utan broöppning, det gällde förstas för kaptenen att akta huvudet! Det fanns också en pråm som kunde bogseras av **Diana** och som användes för tyngre transporter som sten, virke, ved, gödning m.m.

Efter kriget rustades **Bullaren** hjälpligt upp och gick några år i trafik för bolaget. Men det hade nu blivit konkurrens om



Bullaren på ett vykort från Ragnar Magnander, postat 1905.

någon vecka gammal): Jag ser i tidningen att vår båt gjort så fina affärer i sommar att man kan vänta sig lite utdelning. Jag har hela högar av aktier liggande här. Vid bolagsstämman 1912 konstaterades att alla skulder var betalda.

Större problem: världskriget och konkurrenter

I augusti 1914 kom så världskriget, det som H.G. Wells kallade The War That Will End All Wars. Importen till Sverige försvårades, och undan för undan uppstod brist på än den ena, än den andra varan. Brist på motorbränsle tvingade **Bullaren** att läggas upp, givetvis vid Sundshult där vintrarna alltid var isfria. Karl Ehn försörjde sig på att sälja grus från ett nyöppnat grustag på sin gård.

Persontrafiken på Södra Bullarsjön

passagerartrafiken, och **Bullaren** hade dåligt rykte med sitt återkommande motorkrängel. Med sitt rymliga fördäck hade han dock ett övertag när det gällde gods.

År 1922 fick **Bullaren** ny ägare, Magnus Andersson i Klageröd. Bullarsjöns Ångbåts-Aktiebolag, nu utan någon båt, upplöstes 1923. Karl Ehn, nu utan arbete, köpte en liten träbåt som fick namnet **Södra Bullaren** och som hade certifikat för 39 passagerare. Enligt en turlista för sommaren 1928 (sid 31) gick den från Fåhn, södra ändan av sjön onsdagar och lördagar klockan 9 fm, och från "Långevall, norra ändan av sjön" klockan 2 em.

1926 lades **Bullaren** upp vid Klageröds brygga där den så småningom ruttnade och sjönk. Där fanns under många år en simskola. De duktigare och mera våghalsiga barnen älskade att dyka ner till



Näset vid Sundshult idag. Foto Hjördis Ivarsson.



»Bullaren» vid Klageröds brygga.

M/b Bullaren vid Klageröds brygga. Vykort från Ragnar Magnander. Foto O. Gädda, Östad.



Långvallfors brygga, Bullaren.

Långvallfors brygga på vykort från Ragnar Magnander, postat 1915.

vraket. Senare drogs detta upp på land. På bilden från 1960 är det ett barnbarnsbarn till Magnus Andersson som inspekterar återstoden av **Bullaren**.

Den nya tiden med lastbilar och bussar och ett upprustat vägnät innebar slutet för den reguljära båttrafiken på Bullarsjöarna, liksom på så många andra håll. Karl Ehn sålde sin båt och köpte en häst, Brunte, och fick arbete med att köra sprängsten för vägbygget.

Idag finns bara fritidsbåtar på Södra Bullarsjön. Hela näset vid Sundshult skogbeväxt. Den moderna bron är inte öppningsbar och varför skulle den vara det?

Rörliga bilder: Den fagra Bullaren

Otroligt nog finns det en sextonmillimetersfilm från 1918–1920 som visar livet i Bullarbygden, inklusive båttrafiken. En man vid namn Thor Andersson hade fått i uppdrag att inventera och utreda bygdens avfolkning, liksom förutsättningarna för en järnväg från Hällevadsholm genom Bullaren till Norge. Med sig hade han en fotograf, Th. Tönsberg från Svensk Filmindustri.

Resultatet blev bl a en film på ca en kvart. Efter mycket om och men lyckades Bullarens Hembygdsförening få köpa en videokopia av denna från Sveriges Radio. Den är utlagd på Hembygdsföreningens webbsidor, <http://www.bullaren-emi-granterna.se/film.html> och börjar med en bild från Hällevadsholms station följd av en sekvens där **Diana** är på väg in mot en brygga. Längre fram får man se **Bullaren** lägga till vid en brygga. Och många andra aspekter på livet på landet för hundra år sedan. Och en väldig massa skog.

Hembygdsföreningen har inte nöjt sig med detta. Man har gett sig runt med videokamera, delvis med båt, för att försöka filma samma motiv i nutid. Sedan har gammalt och nytt varvats till en dvd med titeln *En resa genom det fagra Bullaren 1920–2010*.

Arvet efter Yngve

Låt oss återvända till där vi började, Yngve Rollofs arbeten. En enorm mängd dokument, bl a arbetsmaterial för de icke utgivna delarna av *Sveriges inre vattenvägar*, finns deponerade hos Sjöhistoriska museet i Stockholm. Gå in på <http://www.sjohistoriska.se> gå sedan till Samlingar och skriv Rollof i sökrutan.

Tillsammans med gamla manusblad ligger excerpter och korrespondens rörande varje vattenväg för sig. Anteckningar har gjorts på manusbladen och dessa har kontinuerligt omarbetats. Att skilja på vilken manusversion som anteckningarna tillhör är omöjligt. Där finns 49 arkivkartonger som upptar hela 3,5 hyllmeter. Där ingår

Parti af Olofsberg och Bullaresjön.



Bullaren under gång vid Olofsberg. Vykort från haldenkort.net.

även 211 inskannade fartygsbilder, med kommentarer. Enbart dessa är värda ett besök!

Filipstads bergslags kanal då? Yngves arbetsmaterial finns i arkiv F2A, kartong nr 17, tillsammans med material om Bredreven och Åskags kanal och 17 vatten däremellan.

Någon som orkar ta upp och fullfölja Yngves livsverk? ☼

Tryckta källor

Rollof, Yngve, *Sveriges inre vattenvägar Del 3 Bohuslän Dalsland Trollhätte kanal, Rabén & Sjögren* 1979.

Hansson, Wilhelm, och Dag Almén, *Skärgårds-*

trafiken i Bohuslän under 100 år, Zindermans 1968. Ivarsson, Hjärdis, och Ingeborg Eriksson, *Historier och minnen under ett sekel från Rörane i Bullaren*, eget förlag 2008.

Falk, Laila, *Tre bröder – en kärlek*, eget förlag. Laila hänvisar bla till sockenboken *Fem socknar i Munkedal*, del II.

Minnesbilder från Hällevadsholm, Bullaren och Svarteborg, Föreningen Hällevadsholmsbygden 2000, ISBN 91-630-9284-0, med ett kapitel Bullaresjöarna och den Blå-gröna vägen av Mona Ehn-Magnusson, dotterdotter till Karl Ehn.

Svenska Gods och Gårdar – Bohuslän, DVD-skiva, www.obde.se

Bornmalm, Lennart, m fl, *Fiskebåtarna och varven – Skeppsbyggarna*, Breakwater Publishing 2008, ISBN 978-91-977697-0-9.

Tack

Många personer har hjälpt mig under resans gång: Ulla Jansson, Anders Samuelson, Thomas Marthinsson, Laila Falk, Hjärdis Ivarsson, Mona Ehn-Magnusson, Bertil Odehed, Inga-Lill Andersson, Jan Rollof, Sverker Oredsson och Malin Joakimsson.

Fotnot

I norra Bohuslän säger vi han om en båt. Säkert skulle många läsare föredra hon, den eller rentav hen.



Bullaren vid okänd brygga. Från hembygdsföreningen.



Resterna av *Bullaren* 1960. Från hembygdsföreningen.

Bullaresjön

trafikerar från den 15 maj 1928 av

Motorbåten "Södra Bullaren"

Från fähn	södra ändan av sjön	Onsdagar kl. 9 f. m.
" "		Lördagar kl. 9 f. m.
" Långevall	norra ändan av sjön	Onsdagar kl. 2 e. m.
" "		Lördagar kl. 2 e. m.

Under de övriga dagarna i veckan ligger båten ledig för uthyrning efter billig taxa.

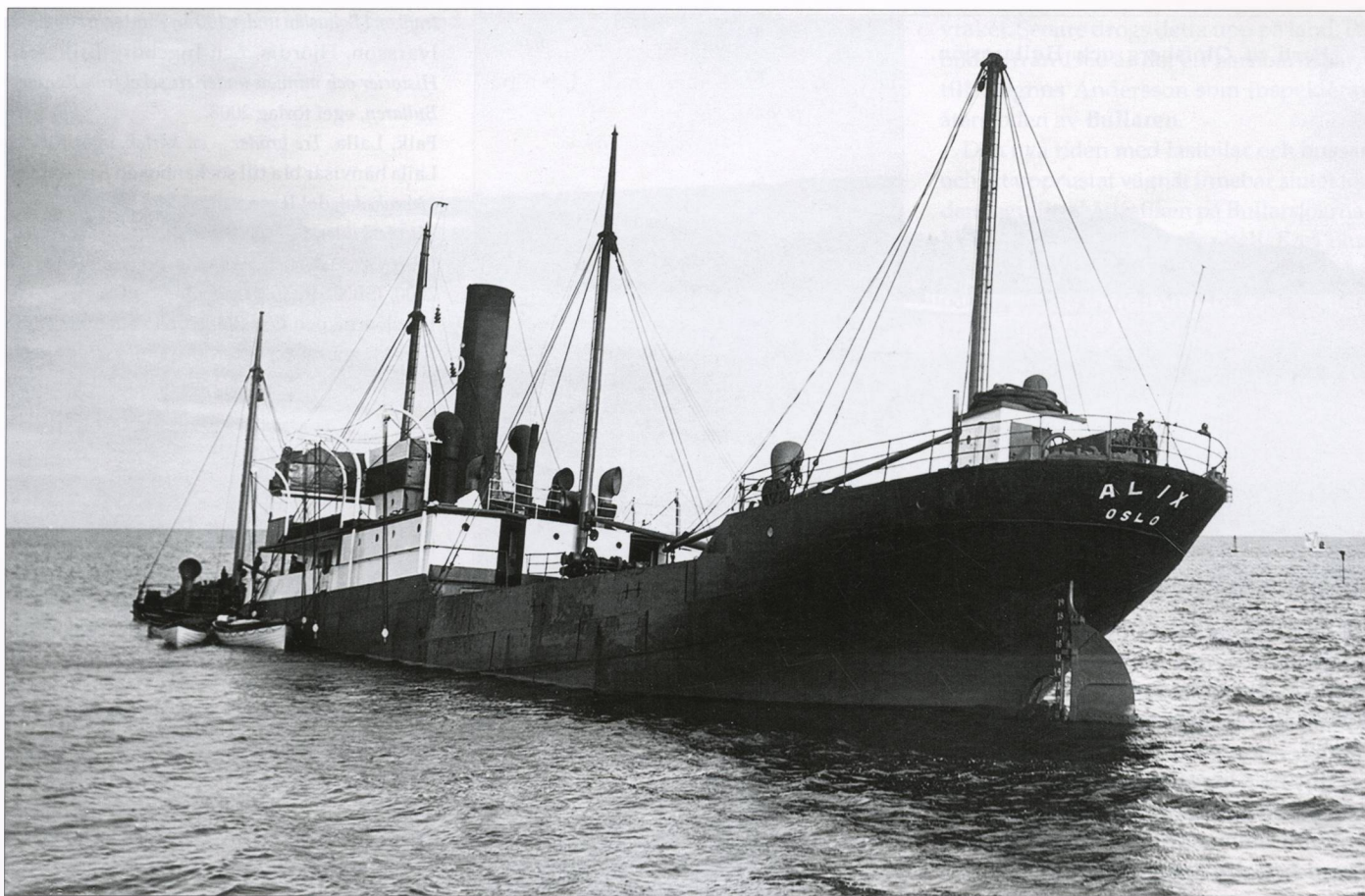
Skjuts från Hällevadsholm erhålles vid tillsägelse i tel. n:r 11, Hällevadsholm.

I norra ändan av sjön finnes Hotellrörelse å Östad och Långevall.

KARL EHN,
Toröd, Hällevadsholm.

Uddevall. Bohusläningens Bktr. 1928

Turlista för den mindre träbåten *Södra Bullaren* som ägdes av Karl Ehn efter att *Bullaren* övertagits av Magnus Andersson i Klageröd.



Den lilla norska ångaren *Alix* satt på grund utanför hamninloppet i Malmö den 17 september 1933, efter kollision med passagerarbåten *Malmö*. Foto, om inget annat anges, från Malmö Stadsarkiv via Karl Osterman. Foto denna sida Otto Ohm.

Kollisionen i Öresund 1933 mellan *Alix* och *Malmö*

Karl Osterman

I Länsypumpen nr 1 för i år efterlyser John E. Persson historien om kollisionen mellan danska passagerarångaren *Malmö* och norska ångaren *Alix* den 17 september 1933 utanför Malmö. Frågan blev delvis besvarad i nummer 2, men det finns mycket mer att berätta dels om olyckan 1933, dels om fartygen, Öresundstrafiken, med mera så låt oss börja berättelsen om olyckan.

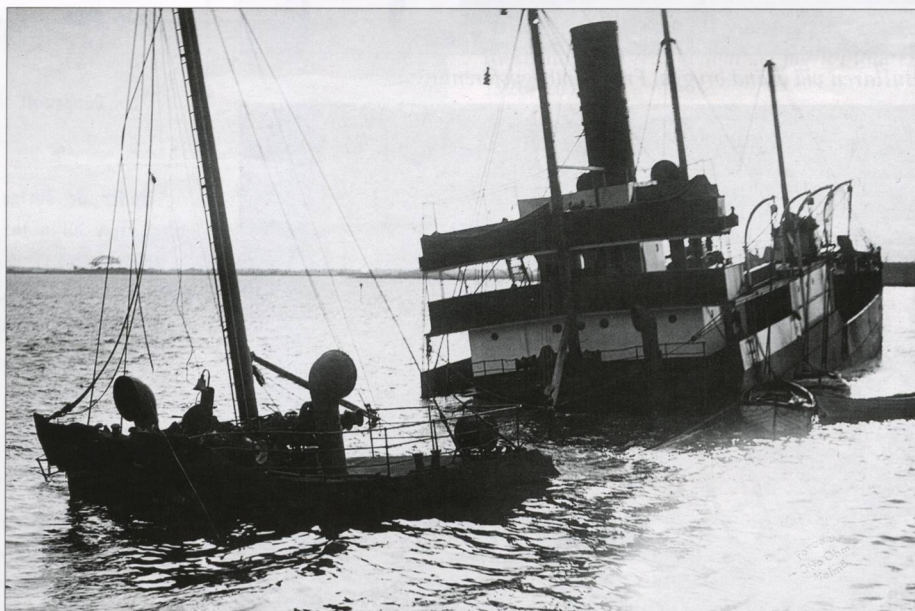
September 1933

S/s *Malmö* går stadigt på traden Malmö–Köpenhamn under befäl av sjökaptén Johannes Kastrup Ejnar Olsen och hans besättning på 19 man däribland två svenskar, matros John Ivar Pettersson med 20 år i bolagets tjänst, samt eldaren Ernst Gotthard Holmgren.

Vid avgång från Köpenhamn klockan 21.50 den 17 september som för övrigt var tredje turen för dagen, fanns omkring 400 passagerare ombord. I första klass serveras kall buffé till en kostnad av 2:50 danska kronor. Vi hittar också en fröken Berglund som den 1 september köpt en biljett som gäller fram till 30 november för en kostnad av 88:85 kronor.

S/s *Alix* under befäl av sjökaptén Olaf Ingebert Hagen avgick Härnösand den 14 september med 1 360 ton pappersmassa till South Haven i USA vilket skulle ha blivit hennes andra besök detta år. Söndagen

den 17 september inkommer hon till Kolkompaniets kaj i Malmö, och klockan 14.05 kunde 1:e maskinisten Josef Thorstensen skriva in "Väl i maskin" i maskindagboken. Klockan 20.00 påbörjades bunkring av 100,5 ton prima polskt kol. Klart 22.30.



Här syns skadan i förpiken vilken orsakade läckaget in i lastrummet.



Skadorna syns tydligt på *Alix* efter att Röda bolaget tätat och bärgat henne. Foto arkiv Sjöfartsmuseet, Göteborg.

Under tiden påbörjades arbetet att göra sjöklart i däck och maskin. Besättningen bestod av 14 man. Klockan 22.55 avgick fartyget från Malmö med extra lotsen G.V. Pettersson, och vid rodret sjökaptenen själv, alla lanternor utsatta och lyser klart, vädret klart med god sikt. Fem minuter senare gavs order om full fart.

Klockan ca 23.08

S/s *Alix* passerar yttre hamnpien, samtidigt kommer s/s *Malmö* på ingående. Trots signaler med ångvisslan, samt girar från *Alix*, är olyckan ett faktum. *Malmö* stäv tränger djupt in i *Alix*'s bog och djupt in i dess förskepp och för att inte sjunka sattes *Alix* på grund i västra rännkanten mellan fri- och industrihamnslysbojarna och klockan 23.14 slogs stopp i maskin.

Strax därefter gick besättningen i livbåten. Från bryggan på *Malmö* gav rorgångaren tillrop "Vad är det som ligger där". Ett svart fartygsskorv dök upp och trots användning av ångvisslan och full back var kollisionen ett faktum. Passagerarna på *Malmö* kastades omkull och panik uppstod, men avtog snabbt då styrmanen Heron Jensen meddelade att fartyget inte skulle sjunka. Fartyget fortsatte sakta fram till kajen. Från land rapporterades att smällen hördes som ett kanonskott. Trettio taxameterbilar förde de skadade, cirka 60 personer, till sjukhuset varav nio fick stanna.

Veckan efter

S/s *Alix*'s rederi uppdrog åt Röda Bolaget i Göteborg att bärga fartyget. Så på tisdag morgon kom bärgningsmotorfartyget *Frithiof* från Göteborg och senare på dagen anslöt bärgningsångaren *Harald* medförande två pontoner. Den 26 september klockan 02.15 indrogs *Alix* av *Harald*

till Nyhamnskajen i Malmö, där arbetet fortsatte med att täta fartyget vilket blev klart den 29 september. Under tiden när detta pågick lossades lasten som tydligt inte hade tagit någon större skada. Den kom sedan att läktras över på Grängesbergsbolagets *Stråssa*. Senare bogserades *Alix* över till Kockums Mek. Verkstad för reparation av sina skador. Detta arbete kostade rederiet 9738:76 kronor. Den 1 november dockade hon ut från stora dockan, och den åttonde i samma månad kunde hon lämna Malmö för Oslo och Akers Mek Verksted för ytterligare reparationer.

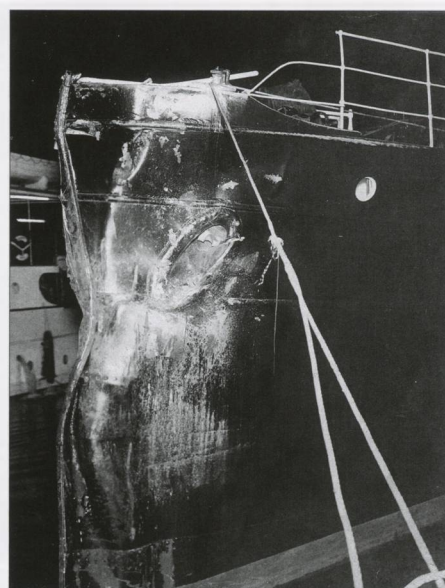
S/s *Malmö* togs in till Kockums för reparation vilket kostade rederiet 12785 kronor. Som ersättningsbåt insattes ångaren *Sverige*. Slutbesiktning av *Malmö* utfördes den 9 oktober och dagen därpå sattes hon in i trafik.

Efter olyckan inkom ett antal brev till rederiet från passagerare om begäran om ersättning liknande dessa:

Jag yrkar ersättning för
kemisk rensning av blus och kjol 8:00
stoppning och lagning av kjol 1:00
värdeminskning av kjol 10:00
upprensning av bucklad stråhatt 3:00
förlorade 40 st cigaretter 2:80
eller tillhopa kronor 24:80
Fröken Inez Svensson, Mon Bijougatan 14, Malmö

Eller ett tre sidor långt brev från fil mag Ragnar Heurlin på Fiisgatan 4, Malmö, som begär ersättning för:

Förlorad arbetsförtjänst 80:00
Bil- och spårvagnsresor 12:00
Sveda och värk 25:00
Förstörda kläder 95:85
Förkommen egendom 3:56
Summa kronor 216:41



Malmö's vassa förstäv skar djupt in i *Alix* dito när de möttes för mot för. Foto Otto Ohm.

Skuldfrågan

Efter diverse undersökningar och förhör med ett antal personer kom man fram till följande:

Kollisionen skyldes på olyckliga omständigheter, särskilt av ett antal ljus från land vilket gjorde det svårt att se lanternorna på fartygen. Med andra ord ingen blev dömd.

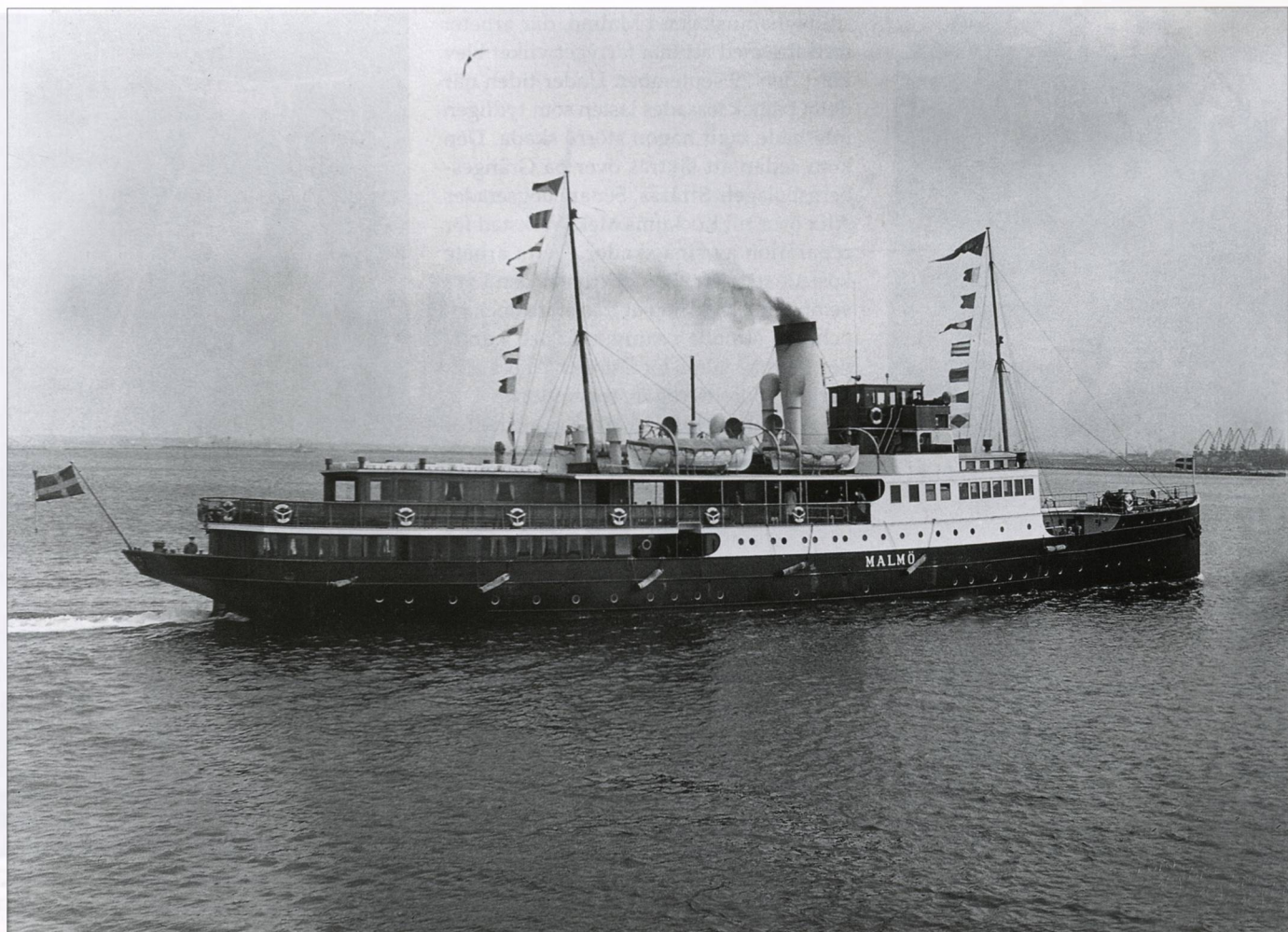
Sjökaptenernas historia

Olaf Ingebret Hagen på *Alix* var född 1895 i Flost, Norge. Han började sin sjöfartsbana i norska ångaren *Caerloch* 1911. Var sjön trogen fram till cirka 1956 då han mönstrade av m/t *Björholm*.

Johannes K.E. Olsen på *Malmö* var född 1898 i Stensby, Danmark och son till sjökaptent Jakob Olsen. Johannes började sin sjöfartsbana i danska och norska segelfartyg 1912–1919, därefter i ångfartyg.



Med två pontoners hjälp bogserades *Alix* in hamnen. Fotoarkiv Sjöfartsmuseet, Göteborg.



Ångaren *Malmö* på väg in till staden vars namn hon bär. I bakgrunden skimtar kranarna i Frihamnen vilken invigdes 1922.

Till Öresundsbolaget kom han 1929 och tjänade detta bolag fram till 1941. Därefter diverse uppdrag i land.

Händelser och noteringar under Malmös levnad, samt om trafiken i övrigt

Vid leveransen av fartyget 1914 skriver en tidning "Om någonsin vädret varit gynnsamt för att gå på provtur med ny ångare var det i går, ty mer glittrande och leende vackert får man sällan se i sundet.



Fartygets första sjökaptan Emmerik L. Holst, som för övrigt började sin sjöfartsbana 1870 i ångaren *Eleonora Sofie* av Rudkøbing var nog stolt att föra befälet över detta fartyg."

Den 15 maj samma år som fartyget levererades invigdes Baltiska utställningen i

Malmö, i strålende sol och sommarvärme. Detta gör att öresundsturerna utökades till tio turer i varje riktning dagligen. I tidningarna noteras att bolaget gör reklam för sin nya elegant inredda ångare, och söndagen den 21 juni uppgick resandantalet till 8532 personer i Öresundstrafiken.



Med hästdroska kunde man åka mellan fartyget och Hovedbanegaarden i Köpenhamn.



Matsalongen som den såg ut innan ombyggnad.

Det artade sig till succé. Men den 28 juli utbröt det vanvettiga första världskriget i och med Österrike-Ungerns krigsförklaring mot Serbien. Rysslands och Tysklands deltagare fick bråttom packa ihop.

Under första världskriget gick hennes resor som vanligt mellan Malmö och Köpenhamn, men den 28 oktober 1918 gjordes ett uppehåll fram till slutet av mars året därpå. En del av denna tid användes

fartyget till att transportera franska och engelska krigsfångar mellan Warnemunde och Köpenhamn.

På morgonen den 22 november 1931 stod följande rubriker i danska morgontidningar:

Öresundsbaaden MALMØ i Flamme

En Petroleumlampe exploderede i Gaar Middags ombord og framkalte en voldsam brand med betydelig skade paa træværket.

Vid 12.30 tiden dagen innan utbröt en våldsam brand i fartyget, då det låg vid kaj i Havnegade. Branden hade uppstått i hovmästarens förråd och orsakade stora skador ombord. Fartyget reparerades vid B&W i Köpenhamn för en kostnad av cirka 100 000 danska kronor. Åter i drift 1 februari året därpå.

Den 8 december 1938. Notis från tidningen *Sydsvenskan*:

Öresund's billige Lystture til MALMØ Søndag den 1 Juli.

De store komfortable Salondampere „Malmö“ „Öresund“ og „Hälsingborg“
afgaar fra København: 8 (2 Skibe) 11¹⁵ 15³⁰ 17⁰⁰ 19⁰⁰ 22⁰⁰ 0⁰⁰ (12 Nat)
Retur fra Malmø: 8¹⁵ 11³⁰ 12⁴⁵ 14⁴⁵ 17⁴⁵ 19²⁵ 21⁴⁵ 23⁴⁵

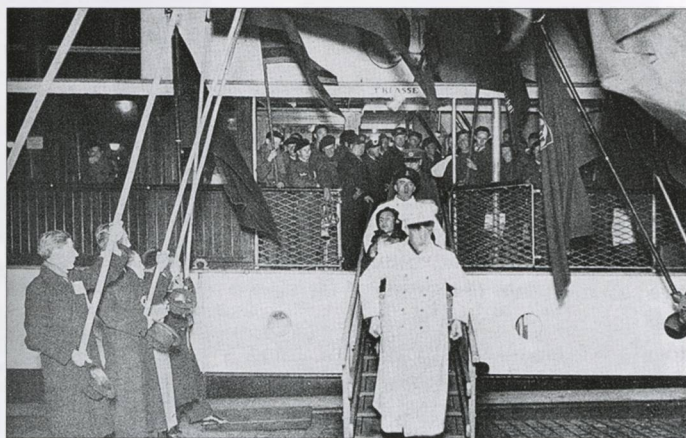
Billetterpriser: Tur-Retur I Klasse 2,50 III Klasse 1,70

Passire Returbilletter erholdes hver Dag forud paa „Öresund's Kontor, Havnegade 49.

<p>Til Kullen (Mølle) via Helsingør herfra Kl. 8⁰⁰ / Tur/Retur kun fra Mølle 18⁰⁰ Kr. 5,00 Billetter senest Dagen forud.</p>	<p>Til Helsingborg herfra Kl. 8¹⁵ 18⁰⁰ fra Helsingborg 11⁰⁰ 20¹⁵ Billetterpriser: Tur/Retur I Kl. Kr. 4,00 III Kl. Kr. 3,00 Billetter forud.</p>	<p>Til Helsingør herfra Kl. 8⁰⁰ fra Helsingør 20¹⁵ Tur/Retur Kr. 2,50 E./T. Kr. 1,75 Billetter forud.</p>
--	---	--

Dampskibsselskabet „Öresund“ 1/8 Havnegade 49.

Telefon 7790 (3 Ledninger) og Central 63



Henvändande från spanska inbördeskriget 1938.

Tv en turlista för lustturer på Öresund 1918.



Kapten Klausson på *Malmö*'s brygga i slutet av 1940-talet.

Frontkämparna kommo i natt.

Från Spanska inbördeskriget kom 180 man ur Internationella Brigadens Brantingskompani med *Malmö*'s sista tur från Köpenhamn.

Krigsåren 1939–1945

Söndagen den 3 september 1939 förklarade England, krig med Tyskland och andra världskriget var i igång.

Redan dagen därpå företogs reduktion av Öresundstrafiken på grund av risk för minor. Den 10 oktober gjorde *Malmö* sin sista tur, och det kom att dröja enda till den 7 maj 1946 innan malmöborna kunde beskåda henne igen. Under krigsåren var det lite si och så med trafiken över sundet, om man nu bortser från den svenska ångfärjan *Malmö* som stadigt trafikerade leden Malmö–Köpenhamn. Öresundsbolaget hade fartygen *S:t Ibb*, *Hälsingborg*, *Öresund*, *Sundet 1* och *Bellevue* i trafik 1940. År 1941 gick *Sundet 1* och under juni hittar vi även *Gylfe* och *Gefeon*. Åren 1942–1944 låg trafiken nere.

Efter kriget

I september 1945 gjorde bolagets ångare Öresund ett besök i hamnen vilket var det första och sista för bolagets flotta detta år.

S/s *Malmö* angjorde Malmö den 7 maj 1946 för uppläggning i väntan på besök på Kockums Mek Verkstad. Efter kriget kom nya bestämmelser. Bryggorna på fartygen fick inte vara öppna, och i slutet av 1947 togs fartyget in till Kockums Mek Verkstad för ombyggnad till en kostnad av 1 010 455 kronor. Dessutom tillkom en kostnad av 1 025 kronor för haveriskador i samband med sjösättningen m/s *Los Angeles* den 12 februari 1948. Den 31 mars avgick fartyget på provtur, och sattes därefter in i trafik.

I slutet av 1948 var olyckan framme igen. Lördagen den 27 november var fartyget på sin ordinarie tur från Havnegade i Köpenhamn till Malmö. Tjocka rådde. Under ett antal undanmanövrar för, vid kaj liggande oupplysta pråmar, råkade fartyget törna till m/s *Odense* tillhörande DFDS. Lättare skador uppstod på båda fartygen.

I räkenskapsböcker från rederiet 1948 gällande *Malmö* och Öresund noteras försäljning av Mat 319 539:61 kronor, Wienerbröd 13 954:94 kronor, Kaffe 29 711:94 kronor, Sprit 101 843:35 kronor, Tobak: 668 727:47 kronor.

Den 26 oktober 1950 lämnade befälhavaren J.A. Larsson på s/s *Malmö* in rapport till rederiet rörande kollisionen mellan ångarna *Malmö* och *Helsingborg* den 2 oktober.

Fartyget avgick från Köpenhamn klockan 07.48 i ordinarie tur 2 med 171 passagerare. Klockan 09.17, cirka 100 meter utanför Oljehamnspiren, slogs sakta fart i maskin. Från bryggan observerades därefter den ordinarie Köpenhamnsbåten svänga ut från Skeppsbrokajen och sedermera ett mindre fartyg på utgående från Nyhamnen. Efter diverse manövrar från båda fartygen gick en kollision inte att undvika, utan 09.21 rändde s/s *Helsingborg* med stark fart stäven in i s/s *Malmö*'s babords bog. Ett hål, fyra meter brett uppstod, vilket bidrog till stora skador i där belägna skansar och hytter. Personskador inskränkte sig till en lindrigare hjärnskakning för en eldare, och en dansk passagerare blev lätt chockskadad. På s/s *Helsingborg* föll passagerarna av stolarna och en mor med dotter skadades.

Slutord från befälhavaren: "Jag fritager mig och min besättning från allt ansvar till olyckan och anser att s/s *Helsingborg*

Arktivoyage

Malmö-Köpenhamn
och vice versa
med de komfortabelt inredda
Öresundsbatarna

Fr. o. m. 3 juni 1946 till vidare:

Från Malmö kl. 8.20 11.00 15.00 20.00
Dessutom lör-, sön- och helgdagar samt 7:0 och 21:0 kl. 22:10

Från Köpenhamn (dansk tid) kl. 8.20 12.30 16.30 20.25
Dessutom lör-, sön- och helgdagar samt 7:0 och 21:0 kl. 24:00

Biljetter säljes i Malmö i turistaffären vid Källarens tillgångsplat, i Köpenhamn Havnegade 48.

Biljettpriser:
Enkel tur i klass sv. kr. 3.25, III klass sv. kr. 2.15.
Tur och retur, gällande 10 dagar, I klass sv. kr. 4.85, III klass sv. kr. 3.25.
Ovanstående biljetter gäller endast vid resa i riktning från Malmö. Båren lämnat pris.

Tilläggsplatser: i Malmö möbler, Sjörenska stationen; i Köpenhamn: Havnegade (stadens centrum).
Reservationer för badstugor i anslutningar och biljetter.
Förstklassig restaurations ombord.
Båren är postfartyg.

Svenska Rederi Aktiebolaget ÖRESUND
Tel. 1569, 15710 25 a 1 m 0 Skoppehamns 3

Turlista från 1946 för Öresundsbatarna.

ensamt är ansvarig för densamma."

Varvsbesöket på Kockums kostade rederiet 59 505 kronor.

Slutet

Hösten 1959 lades fartyget upp i Köpenhamn. Året därpå var det meningen att hon skulle sättas i trafik den 23 juni 1961 på Malmö–Köpenhamnsleden. Så blev det nu inte, utan fartyget såldes till Ystad för upphuggning. Genom Jan Troells kortfilm *Båten* får vi följa fartyget på sin sista resa under bogsering från Köpenhamn till Ystad den 25 juli 1961, och därefter får vi se hur fartyget skrotas från skorsten till köl. Klubb Maritims filmarkiv har givetvis filmen till utlåning.



Röksalongen med inredning från 1940-talet.



Malmö fick rejäla skador efter kollisionen med bolagsbåten Helsingborg den 2 oktober 1950.

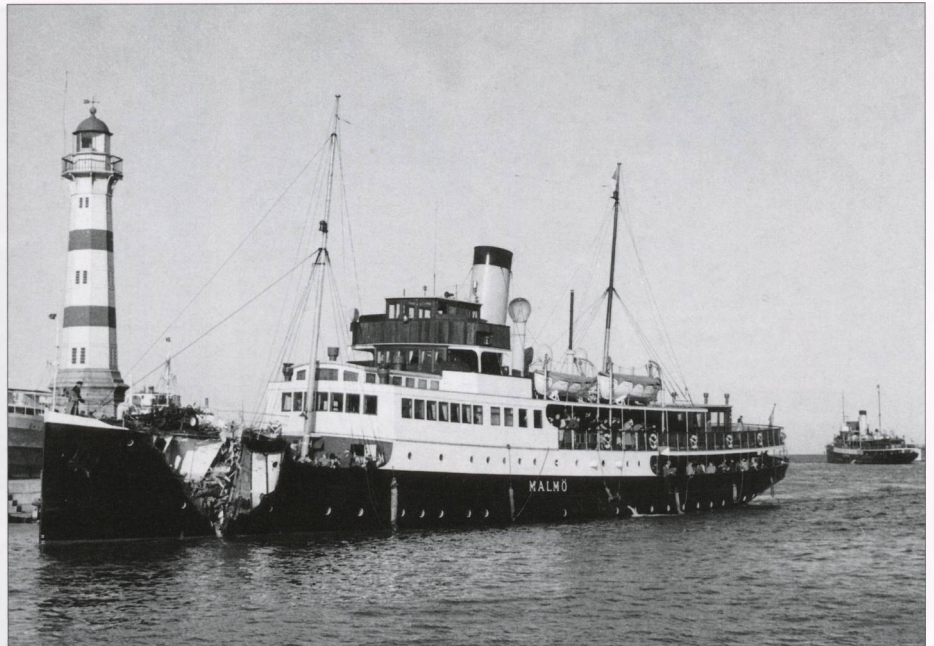
Övriga händelser

och noteringar under Alix levnad

Fartygets första sjökaptan var J. Olsen. Tyvärr saknas levnadshistoria på denna person. År 1918 chartrades fartyget av Furness Withy & Co, London och under en period av 12 månader gick hon i trafik Glasgow-S:t Nazaire-Santander med last av malm. Den 2 augusti samma år strandade hon på ostkusten av Irland. Först den 17 september bärgades hon och bogserades till Ardrossan där hon blev liggande till 20 oktober. Vid docksättning visade det sig att hela botten var ödelagd. Panna och maskin fick plockas ur fartyget. Året därpå kom hon åter i fart den 28 mars. Räkningen till rederiet löd på mellan £ 40 000 och 45 000. I augusti samma år kolliderade hon med ett segelfartyg som sjönk. Samma år den 22 oktober drev fartyget iland strax norr om Brahestad i Finland i stark storm. Den 10 november drogs fartyget loss av Neptunbolagets Neptun och fördes till Oskarshamns Varv för docksättning och reparation av betydande botten-skador. Dagen före julafton återlämnad till rederiet.

Under sina år gick fartyget i ströfart med hamnbesök i länder runt Östersjön, Nordsjön, Medelhavet, även någon tur till Archangelsk förekom. År 1937 avgick Alix från Almeria omkring den 15 februari med frukt till Southampton, och den 19 samma månad bordades hon av Francoregimens patrullbåt Huelva och infördes till Ceuta dit hon anlände den 9 mars. Året därpå hittar vi henne i början av februari liggande i Cadiz där hon fått sitt namn ändrat till Malaga. Under en resa till Gijon gick hon på grund den 31 maj vid Cabo de Quejo.

Ett tidigt vykort på Hälsingborg lämnande Köpenhamn. Observera att namnet stavades med ä. Ur Bertil Söderbergs samling



Malmö på väg in i hamnen och Helsingborg på väg mot Köpenhamn efter kollisionen.

Fartygens historik

S/s Alix:

Byggd 1917 av Akers Mek Verksted, Kristiania för Peder Lindøe, Haugesund under namnet **Ingrid Lindøe**. BN 388.

Tonnage 1 115 brt, 1850 tdw.

Dimensioner 226,4×36,5×15,8 fot.

Maskineri 3-cyl trippelångmaskin 17", 29" & 47"-33" om 847 ihk tillverkad av varvet.

Sjösatt 1917, levererad juni samma år.

1917, i juli, såld under utrustning för 2 175 000 norska kronor till A/S A Salvessens Rederi, Kristiania. Omdöpt **Alix**.

1937, 19 februari, beslagtagna av Franco-styrkor.

1938 omdöpt till Malaga och den 31 maj grundstöttes och sjönk hon vid Capo de Quejo på resa till Gijon i ballast.

S/s Malmö:

Byggd 1914 av Københavns Flydedok og Skibsværft i Köpenhamn för A/S D/S Øresund, Köpenhamn. BN 114.

Tonnage 713 brt, 237 net, 150 tdw.

Dimensioner 197'8×33'1×9'1 fot.

Maskineri 3-cyl trippelångmaskin 17"27" & 45"-30" om 1021 ihk tillverkad av varvet.

Reg.nr 8960 januari, Levererad 17 april.

1948, 21 mars, anmäld infördes till Svenska Rederi Ab Öresund, Malmö genom byte med svenska ångaren **Hälsingborg**.

1960, 21 juni, skiftar till dansk flagg.

1961 upphuggen av Persöner i Ystad. ❄

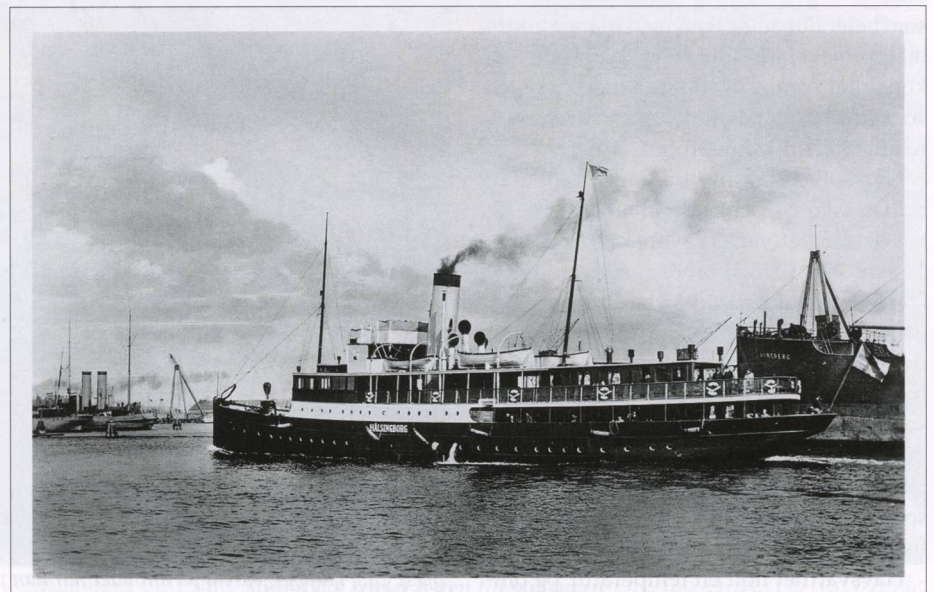
Källförteckning:

Malmö stadsarkiv

Lloyds Shipping Index

KM:s bibliotek

Egna noteringar.





Vitória avgår Hövö Klova hamn den 26 maj 1981 på sin färd till Bissau.

Med Vitória till Guinea Bissau 1981

Sven Bryngelsson

När jag läste Jan-Erik Johanssons artikel om Argentinean Reefers resa till Bissau och fick se fotografiet längst ned på sidan 11 i Länsypumpen 2013:1, såg jag lilla Vitória rödmålad, förtöjd innanför flera andra flytetyg vid en pir i Bissaus hamn.

Då började minnescellen vakna med en del minnen från en resa vi gjorde från Hövö Klova till Bubaque i Guinea Bissau med BI-436-L Vitória.

kring 25 grader Celsius. Fisken var ju lika varm när den drogs upp i fiskebåtarna, så det gick inte att isa fisken ombord. Isen smälte ju bort på ett ögonblick. I stället lossade man upp fisken till kylrummet och

Ett Sida-projekt

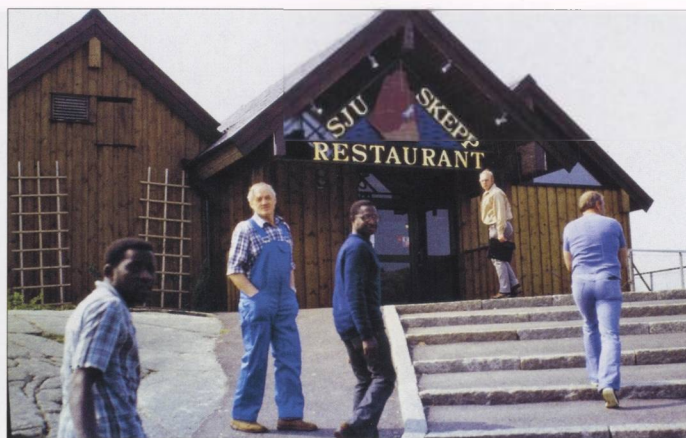
Min far Folke var fiskeriinstruktör på ett Sida-projekt på en ö i Bijagosarkipelagen som heter Bubaque. Som med många andra hjälpprojekt fanns det ett otal experter och konsulter som prövade sina idéer på dem som är hjälpbehövande, med varierande resultat, ibland katastrofalt.

När Folke kom in i bilden byggde han upp en isfabrik och ett kylhus i anslutning till detta. Det var ett svenskt kylföretag, Thermokyl i Helsingborg, som räknade fram behovet av den kyleffekt som behövdes. De gjorde ett jättearbete med det provisorium som fanns att tillgå. De installerade två dieseldrivna elkraftverk som drev kylkompressorerna och försörjde de övriga tillbehören som behövdes för isframställningen och fiskmottagningen som var nödvändig för att kunna bevara fisken.

Havsvattnet höll en temperatur på om-



Sven Olof klappar Varela på huvudet när han just lagt loss.



I Fiskebäcks hamn lastades även för resan till Afrika. Lunchen intogs på restaurang Sju Skepp i Önnered, som idag heter Jungman Jansson

spred ut fisken så den snabbt kylades ner till cirka 3 grader. Fisken fylldes i lådor som var isade i botten, fisken isades över och lådorna förvarades på pallar i kylrummet.

Bijagosfolket var duktiga fiskare och fisk fanns, hungriga människor fanns också, så idén med projektet var att bevara och transportera fisken till fastlandet där behovet var stort.

Nu började konsulternas experiment med olika typer av transportbåtar. Från Bubaque in till Bissau är det vid pass 60 nautiska mil och mycket öppet vatten i mynningen på Rio Geba, och tidvatten med stark ström som gjorde sjön krabb när det blåste.

Man började med en grundgående snabb båttyp som efter några turer i den krabba sjön mer eller mindre skakade isär, så det blev stopp i logistiken innan det ens börjat.

Nästa konsult beställde små ferroce-mentbåtar från England. De kunde lasta omkring 300 lådor fisk. Cementbåtarna skulle vara klassade av Lloyds och skulle ha seglats till Bissau på egen köl. Det var

villkoret som Folke ställt, och det hade varit en hyfsad garanti att båtarna var dugliga.

I stället lyftes de ombord som däckslast på ett större fartyg. Däckslasten behövde inte klassas. Båtarna kom fram till Bissau utan någon som helst navigationsutrustning. Ett litet förskrämt ekolod var allt som fanns. Till och med kompass saknades.

Utrustade med en mast och lastbom tillverkade av, som det såg ut, gamla vattenledningsrör med små block och vinsch som passade till ett kastspö. Inga durkar i maskinrummen fanns.

Innan Folke, som befann sig ute på Bubaque, fått vetskap om att båtarna var framme och lossade i Bissau, hade en världsmästare från Sidas biståndskontor varit framme och godkänt båtarna och tagit emot leveransen. Han visste allt om båtar. Hade tydligen varit ute och rott en gång med en eka i Stockholms skärgård!

Där stod man nu med två halvfärdiga båtar på det ställe i världen där allt saknas. Långt om länge fick man pusslat ihop båtarna så det gick att använda dem

någorlunda och fick gjort några laster in till Bissau där fisken snabbt kom till nytta som det var tänkt.

Men snart visade ferroce-menten sina svagheter. De inhemska skepparna som förde båtarna hade ingen större finkänslighet i sina manöverfärdigheter utan dunsade i kajen ganska hårdhänt flera gånger, med följd att skroven sprack och sprang läck. Det gick ganska lätt att reparera småskador i cementen, men det blev ändå mycken tid som gick till spillo i onödan.

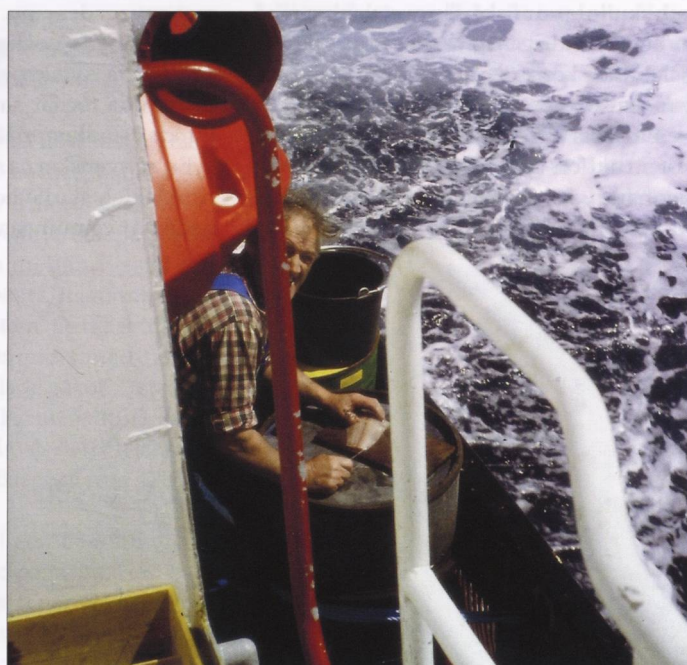
Med en tidvattenskillnad på fyra meter så förstår ju alla att det kan vara besvärligt för mindre tonnage att förtöja på rätt ställe så att det alltid är fritt vatten under kölen. Flera gånger ställde sig båtarna på botten vid lågvatten och minsta sten eller skrotbit gick rakt upp igenom botten så vid nästa högvatten blev båtarna snart osynliga.

Motorerna blev dränkta med saltvatten, startmotor och generator fick monteras av och torkas. En massa tid gick åt till helt onödiga saker, än vad den var avsedd till.

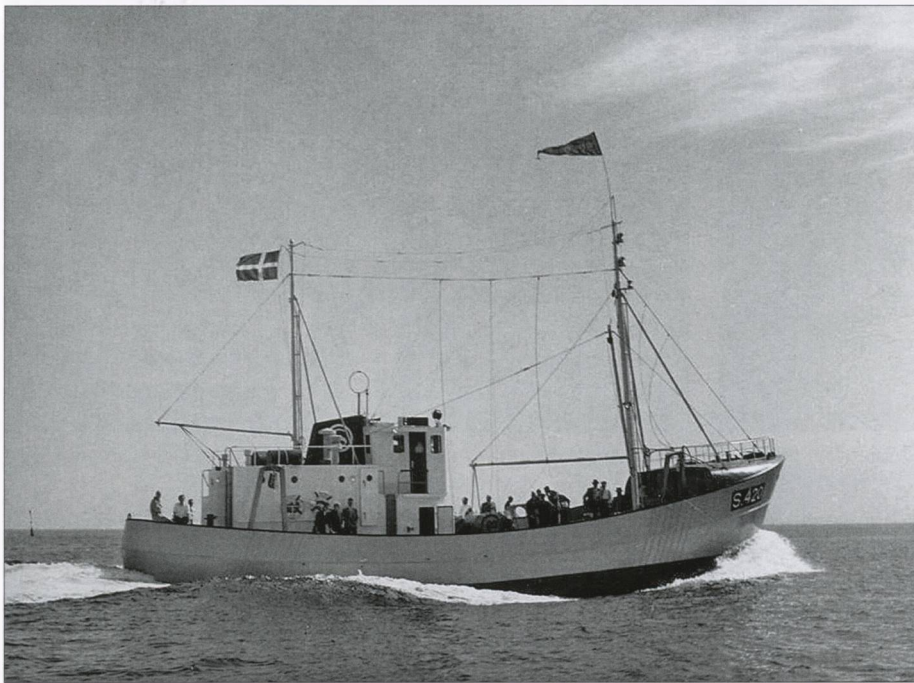
Kvar efter portugiserna som regerat Guinea Bissau omkring fyrahundra år,



Vit ria hade god gång över Nordsjön.



Sven-Olof rensar fisken till middagen



Ulla Skagbo på leveranstur från Örskovs varv i Frederikshavn. Hon blev senare Vit ria som inköptes av Sida. Fotoarkiv Bent Mikkelsen.

fanns några båtar som såg ut som **Afrikas Drottning**, från filmen med samma namn, med Katharine Hepburn och Humphrey Bogart. De båtarna fungerade skapligt ännu, men hade dålig manöverförmåga, kanske en kombination av slitage och dålig kunskap av skepparen. De dunsade emot cementbåtarna ganska omilt och satte sina avtryck i bordläggningen och omöjliggjorde någon nedlastning många gånger.

Ståltrålare inköps

Detta blev tillslut för mycket för Folke, som ville se resultat av det som åstadkommit ute på Bubaque. Han fick driva igenom hos Sida att anskaffa en stålbåt att frakta fisken i. Valet föll på en dansk ståltrålare på 114 brutto som fått kondemneringsstöd och skulle tas ur fiske. Skrovet var bra med en femcylindrig Alpha diesel på 300 hk, och kunde köpas in för ett vettigt pris. Det var den första ståltrålaren som byggdes av Örskovs i Frederikshavn 1959 efter en konstruktion från Knud E. Hansen i Köpenhamn. Som nybyggd hette båten **Ulla Skagbo** men hette sedan under många år

Solminor. När den togs ur fiske hette den **Rubjerg** från Hirtshals.

Båten togs över från Skagen till Ö-varvet på Öckerö av Sven Olof och Thomas Larsson som var lediga efter att ha sålt en av sina många **Westerö**. Gammal fiskeutrustning togs bort från **Rubjerg**, utom främre trålgalgen som vi använde till ankarvarjerna. De båda lastrummen rengjordes och isolerades. Nya lastluckor monterades för att kunna lossa och lasta pallade fisklådor. En svängbar kraftig bom, med en hydraulisk vinsch, monterades, för att kunna hantera pallarna. En extra bränsletank monterades in för att kunna transportera diesel ut till Bubaque eftersom det alltid var brist på det där. Motorn uppgraderades med färskvattenkylning och maskinrummet snyggades upp. Vi klöv ett sex tums rör på längden och svetsade en halva på varje sida av skrovet som avvisare för de omilda törnar som *Afrikas drottningar* kunde åstadkomma!

En av svenskarna som jobbade på fiskeriprojektet, skulle hem på semester. Han hade då två guineaner med sig till Hönö.

De hette Braima och Varela och dessa båda skulle ha hand om båten väl framme på Bubaque, Braima som skeppare och Varela som maskinist.

De var med på Öckerö under ombyggnaden, av numera **Vit ria**, för att lära känna båten.

Besättningen för nedfärden hade börjat utkristallisera sig. Det var ju de två guineanerna, Ove Angsberg och Sven Olof Larsson och jag själv som skeppare.

Vi tre svenskar hade tidigare erfarenhet av långturer med fiskebåtar. Sven Olof Larsson hade fiskat med **Westerö** utanför Liberia under flera år, Ove Angsberg och jag hade tagit ner **Zeus** till Brasilien. Tidigare hade jag varit i Brasilien och fiskat med två båtar, **Carla** och **Sarita** samt till Chile med **Sunnan**. Det var liksom inget nytt att utrusta en båt för långfärd till varmare länder för någon av oss!

Braima och Varela bodde på Hönö hotell. Varje morgon hämtade jag dem med bilen och körde dem till varvet. På färden dit spanade de in allt.

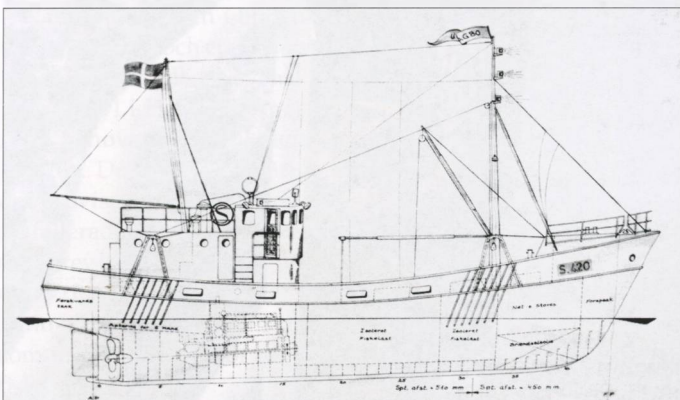
Vid denna tid höll kommunen på att fylla ut mellan Öckerö och Lammholmen och där tippades allt möjligt. En morgon när jag kom till hotellet för att hämta upp dem ville de inte åka med utan ville hellre gå. Okay, tänkte jag, de är ju vana att gå över allt i sitt hemland så de vill väl röra på benen!

Det visade sig snart varför de ville gå. När vi körde förbi tippen vid Lammholmen hade de upptäckt en guldgruva! Snart började det växa upp ett lager med gamla järnsängar på kajen. Tidigt på morgonen var de vid tippen och valde ut sina objekt och på kvällen bar de sakerna bort till varvskajen.

En dag bad vi Varela öppna manluckan till färskvattentanken för att den skulle rengöras och slammas, men han ville inte förstå vad vi menade. Jag pratade hyfsad portugisiska efter flera år i Brasilien, så jag förstod att det var något lur.

Till slut blev han i alla fall tvungen att öppna luckan och då såg vi varför han inte ville förstå.

Hela tanken var full av plätburkar av



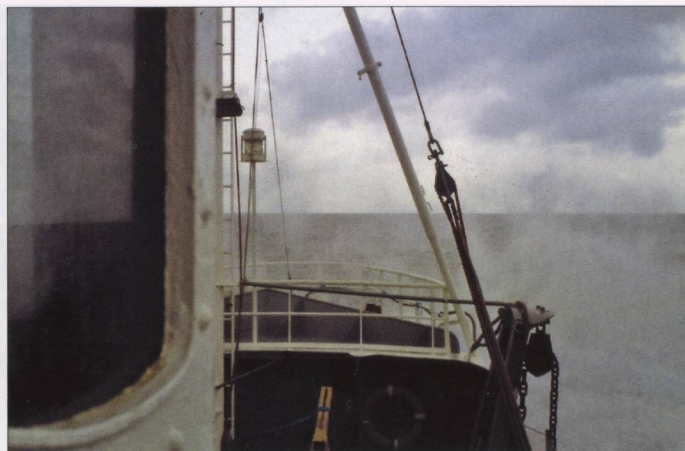
GA-ritning på Ulla Skagbo. Bent Mikkelsens arkiv.



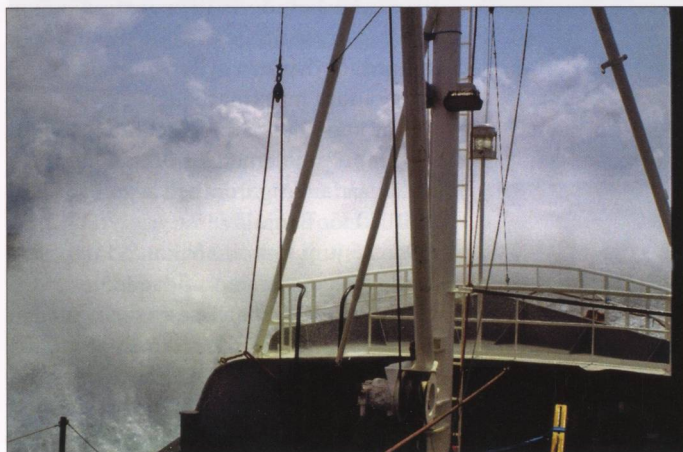
På Ö-varvet på Öckerö iordninggjordes Vit ria för tjänst i Bissau.



Sven svalkar sig den egenhändigt gjorda "bubbelpoolen".



Nu är god-vädret slut.



Biscaya visar sitt dåliga humör.

alla dimensioner. Det var en förmögenhet de hade samlat i tanken. Burkarna kunde användas till kokkärl och matskålar, de större 5–10 liters burkarna kunde användas att hämta vatten i.

När vi sade att alla burkarna skulle upp på däck blev de riktigt hatiska, så vi fick snabbt förklara att de kunde stuva in både sängarna och burkarna under backen, för de skulle få ta med sig allt. Då blev humöret genast bättre.

Grovjobbet med båten var nu klart och allt skulle målas. Kalle Karlsson (Kalle på Bergö) brukade extraknäcka på varvet som målare, och han fick fria händer att

färgsätta båten och han misslyckades inte. Den gamla **Rubjerg** blev som ny.

Det nya namnet **Vit ria** (seger på portugisiska) passade perfekt. Båten skulle provköras innan överlämnandet till Sida och allt fungerade till belåtenhet. **Vit ria** klassades för oceanfart så det var inget fuskverk.

Båten kom aldrig under svensk flagg utan **Vit ria** registrerades i Bissau och fick Bissauflagg direkt.

Båten skulle inte gå tom till Bissau utan en hel del material skulle lastas ombord. Vi gick till

Fiskebäck, där Donsö fiskredskap hade hand om allt vi skulle ha med, bland annat ca 40 ton cement och armeringsjärn.

För att märka ut en farled mellan sandbankarna på vägen mellan Bissau och Bubaque hade vi beställt material att tillverka ett pricksystem. Detta skulle ner i lastrummet tillsammans med fisknät och en hel del insamlade gåvor. Det fanns rullstolar och tandläkarutrustning, köksgeråd och kläder, skolmateriel och leksaker till befolkningen på Bijagosöarna så båten blev stabilt lastad.

Ändå var det tydligen någon konsult som känt sig trampad på tårna. Han hade varit i Fiskebäck och sett när vi lastade och ringt upp till Sida i Stockholm och berättat hur vi överlastat båten. Så en dag fick jag telefon hem från Sida som undrade vad vi

höll på med. Jag förklarade hur båten var lastad. Det begrep han nog inte ändå, men jag sade att vi som besättning ville ju också komma helskinnade fram, så det behövde han inte oroa sig för.

Möjligen var det så att konsulten kollat på den grova avvisaren vi svetsat på, och på avstånd kunde ögat luras av att avvisaren var rak gentemot däckspränget, så båten såg ut att ligga djupare än den i verkligheten gjorde.

Avfärd mot Afrika

Så blev det tid för avfärd och vi lämnade Hönö Klova den 26 maj 1981 kl 08.45. Vi skulle först gå in till Hirtshals i Danmark för att hämta några reservdelar till motorn. Det var en färd på cirka sex timmar.

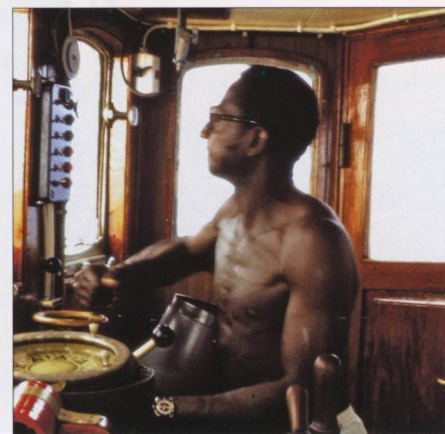
Medan vi låg där kom det flera fiskare och undrade om det verkligen var den gamla **Rubjerg** som blivit så fin. De kände igen båten men ändå inte.

Vi fick våra delar och lämnade Hirtshals vid halvsextiden på eftermiddagen.

När vi gått några timmar kom Varela och frågade mig, vilken tid är vi framme i Bissau? Jag svarade att jag inte riktigt vet, men det tar väl cirka tre veckor. Först skall vi till Las Palmas på Gran Canaria och bunkra diesel och lite proviant. Han såg alldeles oförstående ut. Hade inte en aning om hur världen såg ut, än mindre vad jag pratade om, så vi fick börja med



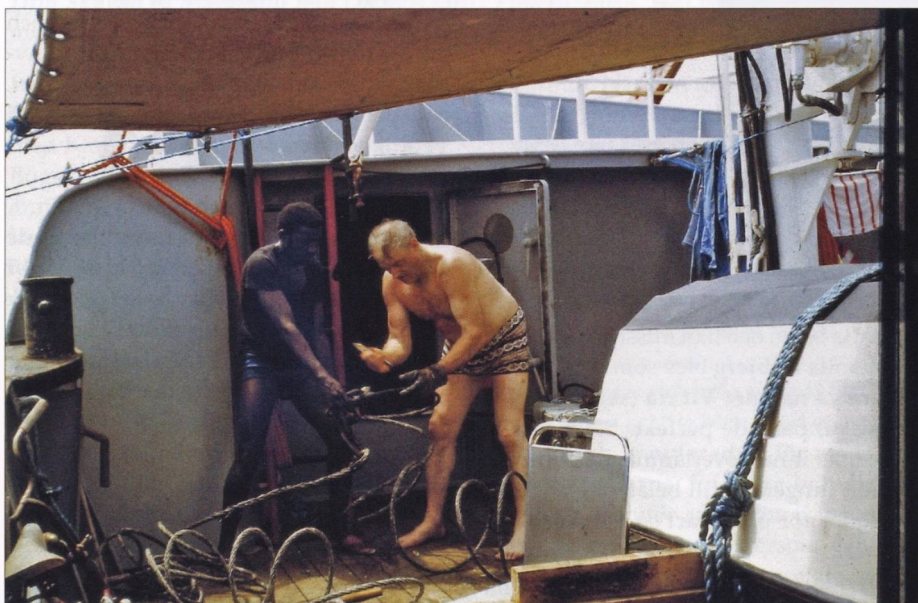
Varela och Sven målar durkar från maskinrummet.



Braima övar på navigering.



Samarbete! En "sammar" och en arbetar.



Sven-Olof och Braima splitsar ankarwiren.



Solnedgång utanför Afrika.

lite geografilektioner.

Fint väder över Nordsjön. Passerade Smiths Knoll fyrskepp den 28 maj kl 18.30.

Gott väder genom hela Engelska kanalen och över Biscaya. Gjorde lite småarbeten med målning och städning.

Den 1 juni stoppade vi motorn omkring en timme för att laga några rör som börjat läcka. Siktat Cap Finisterre vid middagstid och en styv kuling från SV friskar i, dåligt väder i två dagar. Fram på dagen den 3 juni lite bättre väder.

Ankrar på redan utanför Las Palmas lördagen den 6 juni kl 17.00 efter 2321 distans på loggen!

Lotsen kom 12.00 den 7 juni och tog in oss till kajplats 35. Fick bunker ombord direkt. Förhalade till reparationskajen måndagen den 8 juni. Nicoverken kom ombord för översyn av länsypumpen samt en del andra maskinarbeten.

Pillat med länsypumpen till den 11 juni då vi fann problemet. Ett litet hål i ett rör vid länslådan. Åtgärdat och avgått på kvällen 21.00 för Banjul.

Den 15 juni fick se afrikaland och passerade Dakar på eftermiddagen.

Den 16 juni 05.00 fick se ankorbojen utanför Banjul. Körde sakta mot ankarplatsen utanför kajen, där vi fick vänta på alla Pontius och Pilatusar som kom med stämplor och bläck! Kom till kaj och fyllde 6000 liter diesel och köpte flera säckar ris till våra svarta kompisars familjer, för i Guinea Bissau fanns ju ingenting.

I Sverige hade vi fått ombord en skinnmöbel som presidenten i Guinea Bissau hade beställt. I Banjul fick vi reda på att han var satt i husarrest så vi tänkte att det var bäst att använda möblemangent innan vi kom fram, så vi satte ut det på däck under solseglet. Det var fina möbler och riktigt sköna att sitta i.

Vi lämnade Banjul kl 17.00 samma dag vi kom in med kurs för Bissau.

På morgonen den 17 juni fick vi se land och styrde öster över mot vad vi trodde var Rio Geba, men strömmen hade spelat oss ett spratt och satt oss söderut med fart och landet vi såg var en ö som heter Ilha Caravela. Den skulle vi passera norr om. Det var bara att bita i det sura äpplet och köra norrut igen, med kurs på Caio.

Kl 20.30 den 17 juni förtöjde vi utanför en stor bogserbåt i Bissaus hamn och hela skaran av stämpelgubbar välldes ombord. Loggen hade stannat på 1134 mil från Las Palmas.

Ett par dagar i Bissau med byråkrat och veleri innan vi kunde sätta kursen mot Bubaque som var det egentliga slutmålet. Vi kom iväg någon gång på förmiddagen den 19 juni och förtöjde Bubaque vid 17-tiden. Kajen var full av folk som väntat länge på att få se underverket.

Men vi kunde inte få börja lossa förrän



Nu är vi framme och lossningen har startat under nyfikna åskådare som betraktar den nya båten.

två av Afrikas Drottningar lastat färdigt sin last av jordnötter!

Börjat lossa mellan regnbyarna den 21 juni. Halvloss på kvällen. Fortsatt lossning den 22, efter utlossning vaskade vi lastrummet och hela båten.

Lämnade kajen och ankrade upp **Vitória** på ett säkert ställe tills allt var klart för att kunna lasta fisken på rätt sätt.

Den 23 juni fortsatt arbete med att göra båten ståndsmässig. Besökte två tabancas (byar) som heter Jharo och Bijante med lite leksaker till barnen. Det var uppskattat.

Den 24 juni hade ferrocementbåten **Oracuma** lastat 150 lådor fisk och skulle in till Bissau. Vi, Sven Olof, Ove och jag hade fullgjort vårt uppdrag så tillsammans med Folke åkte vi med in till Bissau

för att resa hem.

Hem till Sverige

Ove reste med TAP via Cap Verde, Sven Olof och jag åkte med ett inhemskt plan till Dakar. Det var ett gammalt propellerplan med sporre, alltså aktern släpade i backen och nosen pekade rakt upp i luften.

När vi stod och väntade på att få gå ombord säger Sven Olof: "Jag undrar hur han ser ut som skall köra oss?" I detsamma kommer en riktig blåsvart gentleman, med en skinnhuva på, en likadan som Biggles hade, och släntrande och klättrade upp för stegen upp till cockpit. Ja, ja det var då det. Vi klättrade ombord och så small motorn igång. Så taxade vi iväg till startbanan. Det dundrade och small när han drog på gas och planet lyfte som en gammal albatross. Vi flög strax över djungeln längs kusten så vi kunde följa med och se precis var vi befann oss.

Han satte ner oss stilla och fint på Dakars flygplats så vi drog en lättnadens suck när vi var i ankomsthallen. Det var lite väntetid till nästa plan, som var spanska Iberia. Det skulle ta oss till Madrid var meningen, men vi hamnade på Gran Canaria igen av någon anledning som jag glömt. Mat skulle vi ha medan vi väntade så vi



Sven-Olof på en av Afrikas Drottningar som väntar på att lossa.



En mycket vanlig fiskekanot.



Cementbåtarna **Oracuma** och **Ogubana**.



Fisken lossas från dagens fångst.



Jordnötsexport var en stor vara som såldes bland annat till Europa.

klev in i flygplatsrestauranten. Medan man väntar på maten sitter man ju och ser sig omkring lite grand. Alldeles intill oss satt två kolorerade gentlemän, den ene med sin stamdräkt på, alltså en fotsid dräkt, och en därtill hörande huvudbonad. Den andre iklädd en kostym, som han troligen lånat, kanske den enda som fanns i byn, byxbenen var nog 10 cm för korta och kavajärmarna minst 5 cm för korta. Jag tyckte verkligen synd om honom. Själv ansåg han nog att han var riktigt proper.

De fick sin mat först. Det var en massa ris med någonting till.

Kostymmannen började se sig omkring och tog upp kniv och gaffel och studerade dem noga. Sedan lade han tillbaks dem på bordet, och började rulla riset till en bulle i ena handen som de brukar i byarna. De hade nog aldrig varit utanför sin by tidigare.

Snabbt kom kyparen rusande med två skedar. Han hade nog varit med om detta förut. Kniv och gaffel är för många okända verktyg. Så kan det vara i den stora världen.

Tillbaka till Jan Erik Johansons artikel, som utspelade sig 1994 och då flöt fortfarande **Vit ria** enligt bilden, 13 år efter att vi lämnade henne där.

Sidas engagemang i Guinea Bissau upphörde omkring 1995 och då såldes **Vit ria** till Senegal och förläste senare i mynningen av Rio Geba.

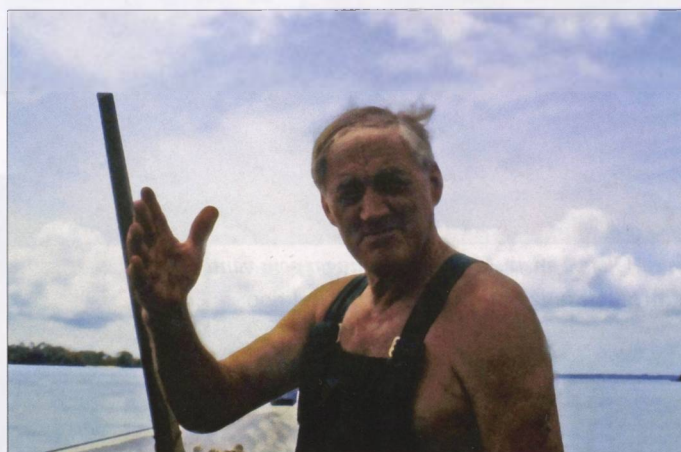
Datum och tider har jag fått ur Oves dagbok. Det övriga har kommit ur den dagbok jag har under håret! De flesta bilderna från Ove Angsberg, en del från författaren. ☼



Vit ria fick pga tidvattnet ankras en bit från stranden och även förtöjas där.



Siesta på stranden. Sven-Olof, Sven och en ambassadtjänsteman



Sven-Olof vinkar hej då till **Vit ria** och **Bissau**.

Folke Bryngelsson har skrivit en bok, *Sida vid Sida*, om hela sin tid på ön Bubaque. Folke har gått ur tiden, men vi har fortfarande ett tiotal böcker kvar. Om intresse finns kan vi sälja dessa för 140,- styck. Behållningen går oavkortat till ett skolprojekt på en ö som heter Canogo och som initierades av Folke. Canogoskolan har en hemsida som heter www.canogo.org
Kontakta mig, Sven Bryngelsson, om intresse finns på telefon 0703-43 67 17

Minnesmärke i Hamburgsund

Terje W. Fredh

Många från Hamburgsund var till sjöss under kriget. De gjorde en viktig insats för att trygga den svenska försörjningen av varor. Den 15 juni 2013 invigdes inför en stor publik ett minnesmärke över ortens sjömän.

Närmare 200 personer samlades i parken för att övervara högtiden. På plats fanns också intresserade från Strömstad, Munkedal, Lysekil, Uddevalla och Sotenäset. En propeller från fiskebåten *Ferder* hade Thomas Friberg skänkt till minnesplatsen. Propellern är uppsatt intill det stora ankaret från ett seglandet skepp.

Kjell Olausson från samhällsföreningen erinrade i sitt välkomsttal, att det var viktigt att hedra de sjömän som var ute under åren 1939–1945. De levde under hot från att träffas av en mina eller av bomber när man låg i hamn. Fyrarna var släckta och navigeringen ställde mycket stora krav på besättningarna. Merparten av hamburgsundssjömännen var ombord i skutor, men det fanns också de som seglade väster om den tyska spärren av inloppet till Skagerrak. Thomas Fribergs pappa Roland hörde till den kategorin. Hans fartyg *Suecia* torpederades 1942. Han räddades efter sju fasansfyllda dygn i en livbåt.

– Antalet sjömän som kan berätta om dessa år blir allt färre, noterade Allan Olsson i sitt tal. Ett par av de som var ute dessa år, Bengt Jonasson och Yngve Johansson, finns med oss idag.

Allan berättade att det var sillfisket i gamla tider som skapade kapital för köp av fraktbåtar. En tid fanns det en lag som sade att bara borgare fick idka handelssjöfart men hamburgsundsborna hittade en lösning att kringgå förbudet som riktade sig mot allmogen.

En gång var Hamburgsund det näst största skutsamhället i Sverige, efter Skärhamn. Under kriget seglade 50



Propellern vid minnesplatsen från båten *Ferder* är skänkt av Thomas Friberg. Foto Terje W. Fredh.



Fiskebåten *Ferder* i Grebbestad den 17 juli 2008. Foto Krister Bång.

skutor med Hamburgsund som hemort.

– När spärren till Skagerrak stängdes hamnade den svenska folkhushållningen i en svår situation, noterade Terje W. Fredh i sitt tal. Vi skulle inte kunna exportera varor och inte heller få varor från andra länder. Vintrarna var kalla med dåliga sommarskördar. De svenska motorseglarna under kriget gjorde en heroisk insats genom att under mycket stora svårigheter ta hem bränsle till ett land som uppvärmdes av koks och ved. Ett annat problem för skepparna var att

ransonen av brännolja till maskin var mycket liten. När det var det vind så seglades båtarna.

Alla bohusorter har drabbats av svåra olyckor. För Hamburgsund tänker man på båten *Sonja* som förläste längs halandskusten och fiskebåten *Novi* i Skagerrak.

Suveränt ordnat tyckte två äldre fritidsboende. Den här platsen blir viktig för kommande generationer till exempel ungdomar vilka vill veta med om åren 1939–1945. ☼



Katamaranen **Sund** trafikerar Hallands Väderö. Jag tror inte att hon har fått sitt namn för att man blir frisk och sund vid ett besök på ön, ej eller för att det är kyrkan som är ansvarig för trafiken, utan fastmer att det är en förkortning av fartygets tidigare namn, **Kostersund**.

Resa från A till Ö

Krister Bång

Sedan 45 år bor jag i Sävedalen, en liten tätort som gränsar till Göteborg. Här tar jag mina promenader på Magnusvägen, Mimersvägen och Granliden, eller vid åkanten med maskrosor och sly men med underbar fågelsång, ibland brutalt avbruten av ljudet av de framrusande tågen mot Stockholm, som också de får plats i mitt hjärta. Här köper jag min mat hos Tommy på ICA och äter min plankstek, när tillfälle bjuds, hos Piccolo. Här blandar jag fredligt mitt kaffe med punsch till sockersöt styrka och smak. Vår gamle kyrkoherde, numera domprost emeritus, förmanade och sade att "man får icke taga fel på Sävedalen i Bibeln där Abraham och konungen av Sodom en gång möttes, med dagens Sävedalen, det moderna språkbruket till trots". I Sävedalen trivs jag och det är A för mig.

Men någon gång då och då drar jag ut i fält och ett sådant tillfälle är veckan efter midsommar då hustrun är på kammarmusikfestival i Båstad. Nytt för i år är att jag överlätit min ledsagare GNY på hustrun



Mitt i det idylliska fiskeläget Glommen kan man med fördel äta saftiga biffar.

och i stället fått sällskap med LAX, den glade.

Söndag 23 juni 2013

På grönbete igen. En hel vecka ligger framför med båtspaning men också med andra upplevelser.

Vädret dock opålitligt med fjugg. Kom till Varberg precis som beräknat till **Stena Nauticas** avgång. Fortsatte till Träslövsläge och Glommen. Där hade man en intressant nyhet. Man hade öppnat en köttkrog. Överallt i havsbandet försöker man profilera sig med fisk och skaldjur. Men så icke i detta fiskeläge.

Anlände till Torekov i så god tid att jag kunde njuta av den berömda sillatallriken innan avfärden till Hallands Väderö. Namnet till trots tillhör detta tre kvadratkilometer stora naturreservat Skåne. På båten mötte jag en studentkamrat som hade med sig sambo och två stora hundar. Dessa drog iväg med husse och matte. Jag återsåg dem icke mer.

I stället för att omedelbart dra till skogs tog jag en kopp kaffe vid fiket. Detta medförde att jag blev helt ensam när jag sedan avancerade söderut. Det var en mäktig känsla att vara mol allena i denna praktfulla lövsal av ask, ek, alm, bok och lind och höra regnet som fastnade i lövverket och inte kom mig till del. Fåglarna sjöng. Knarrande, kvittrande, visslande ljud. På marken hade något barn tappat godis i orangefärgat gelé. Vid en närmare betraktelse visade det sig vara sniglar. Aptiten avtog liksom regnet.

När jag åter var i Torekov och satt i bilen bröt ovädret löst. Regnet stod som spön i backen och åskan var också med på ett hörn. Men när väl ovädret var över tittade solen fram och det blev över 20 grader.

Tog färjan över till Själland, Danmarks största ö. Från Helsingør är det nästan tre mil till det charmiga fiskeläget Gil-leleje, beläget nästan vid öns nordspets. Här fanns massor av fiskefartyg plus det svenska sportfiskefartyget **Islandia** som stod på slip.

Vid återfärden över Öresund kom ett pärlband av kryssningsfartyg söderifrån. Detta band bestod av fyra stora bumlingar.

Fick SMS från sonen som förklarade att ÖIS åkt dit på ett självmål. Försökte därför beställa in torsk till middag, men det misslyckades. Vad vore världen utan hamburgare?

Måndag 24 juni 2013

Tog halvtiobåten **Stjerneborg** från Landskrona till Ven. Ganska lite folk ombord. Hade tänkt hyra cykel på Ven men vid närmare eftertanke blev det en promenad i stället. Det var ju trots allt femton år sedan jag satt på en cykel senast och man ville ju inte skaffa sig skrubbsår i önödan.



I Hallands Väderös lövsalar vilar en lugn och trygg stämning.



Ett ovanligt bakbord men på danska betyder bagbord babord.



Uraniborg under god fart på väg mot Ven.



Den gamla bogseraren **Karl-Alfred** har kommit till Malmö och heter nu **Tintin**.



Fartyget vaktas av denna hund. Heter den möjligen **Milou**?



Havstulpaner i mängder på fiskefartyget **Skarvö**. Planer finns dock att försöka bevara detta fartyg.

Hade tänkt invänta båten från Köpenhamn i Bäckeviken, men då hade jag fått vänta till den 1 juli då säsongstarten skulle äga rum. Tog i stället bussen till Kyrkbacken och tog en promenad till västra fyren. När jag rundat en häck stod en häpen hare mitt på vägen. Honom hann jag fotografera men när jag på tillbakavägen på samma ställe i stället fick se en präktig fasan tog denna några raska steg in i rågåkern och försvann ur min åsyn.

Tillbaka i Landskrona stod jag länge och betraktade **Stena Voyager** som kommit dit för att huggas upp. Inte ens en oljeshejk har råd att driva henne.

Lunch intogs vid golfbanan i Barsebäck. Passade också på att besöka Barsebäckshamn. Det var länge sedan sist då ännu **Eda** låg stationerad här. Nu var det nyinköpta **Amigo**.

Den gamle mosdragaren **Karl-Alfred** hade sålts till Malmö där hon blivit ateljébåten **Tintin**. Vissa dagar hade man servering på Captain Hammocks café (egentligen Captain Haddock) och i en ventil stod hunden **Milou** (?) och tittade ut.

I Limhamn hittade jag den göteborgska bogseraren **Sverre**. Man kan undra om hon sålts hit?

Tog färjan till Bornholm och kom fram till Balka vid 20.30. Tog en promenad ner till havet och beundrade den stilla dyningen på den nedåtgående solens ocean.

Tisdag 25 juni 2013

Dystra väderprognoser. Hotellet förutspådde upp till 17 mm regn och en vind på 11 sekundmeter. Ännu, dock, bara mulet.

Drog snabbt iväg till Nexø för inventering. **Skarvö** stod kvar orörd i sin vagg på land. Havstulpaner överallt. Räcker till bukett åt mor i många år. Tragiskt för ett av Sveriges största träfiskefartyg. Numera finns det inte så många träfiskebåtar kvar. I Danmark finns en, **Dorthe Marx**, som tidigare varit svensk som **Askerö**. Hon hör hemma i Nexø. Såg henne även förra året, men nu hade hon risat till sig ytterligare.

Passerade de båda fiskelägena Svaneke och Gudhjem. Nu utan båtar men ändå pittoreska turistmål.

Tejn är ett sånt där ställe där det alltid brukar finnas något svenskt. I vagg stod **Isabella i Simrishamn**, en gammeldansk som ägs av en svensk som egentligen är gammeldansk. Ytterligare tre svenska fiskebåtar inne. Man tackar.

Kom så till Allinge för att ta båten, **Bornholm Express**, ut till Christiansø. Numera tar det bara 40 minuter. Minns förra gången när familjen inte fick plats på den ordinarie båten utan fick åka med den gistna skutan **Chimera**. Resan tog väl två timmar medan fartyget arbetade sig fram i den grova sjön och doppade fören i havet och lyfte upp delar av det i en skur där pas-



I Allinge får Bornholm Express använda kajen som rundningsmärke.

sagerarna satt oskyddade på däck. Detta uppskattades inte av delar av familjen.

Nu var det ju mera som att åka Waxholmsbåt fast på öppna havet. Båten studerade på vågorna och det var klokt att sitta ner.

Christiansø ligger omkring 20 kilometer norr om Bornholm och består egentligen av flera öar, Ertholmarna, med de bebodda öarna Christiansø och Frederiksø. Har

byggdes på 1600-talet starka befästningar. Man kan undra varför?

Jag hann titta mig runt på de små öarna innan det var dags för lunch. Det blev en Christiansø-tallrik med moder Ruths kryddsillar. Kanske inte det bästa jag har ätit.

Ute i friska luften igen. Nu började regnet komma. Jag hade garderat mig med ett plastskynke som fungerade bra. För

ovanlighetens skull var man förberedd.

Efter återkomsten till Allinge fortsatte färden runt hela Bornholm med ett extra stopp i Rønne. Där väntade jag ut både **Villum Clausen** och **Hammerodde**.

Hotellet hade restaurang som jag i ösregnet tänkte utnyttja. Det man fick välja på var drycken. Maten redan förutbestämd. Det kom in sparrissoppa, lax och chokladmousse i en rasande takt. "Och jag skall säga som det är, det smakade så där." Jag var ju mera sugen på en köttbit.

Onsdag 26 juni 2013

Uppe med tuppen. Fortfarande regn. Och blåst! Tog ändå en liten tur till Nexø för att kolla om det hade hänt något. Men icke.

Tog en annan väg till Rønne. Där utefter vägen, vid en affär, hade man ett annorlunda reklambudskap. Köp fem, få sex. Jag visste ju att danskarna var frigjorda men inte så öppet.

Åter i Sverige tog jag raka spåret till Simrishamn. Där var det ovanligt glest bemannat. På slipen stod gotlandstrålaren **Vestland** som verkade vara i mycket gott skick. Både **Runaskär** och **Courage**, som brukar ligga där, var borta. Enligt rapporter hade båda varit synliga i Danmark.

Dagens lunch, en baguette, intogs på Café Smulan i Brösarp. Det var stamloкус för traktens befolkning och skvallret frodades. Jag fick höra att Lisa skall flytta till



Den gotländska trälaren Vestland uppdragen på slip i Simrishamn.

Linköping och att Axel hade blivit av med jobbet trots att han var så lämplig. Och visst skulle väl Emil och Signe skiljas. På gamla dar...

Turen till Hanö fick ställas in på grund av regnet. Det är ju inte roligt att turista genomvåt. Och dessutom måste man akta gubben för snuva.

Så det blev early night på hotellet. Och här fanns köttbiten som jag skulle haft igår! Både med färsk sparris och bearnaise.

Och när det mörknade ljusnade det. På väderfronten.

Torsdag 27 juni

Vaknade tidigt och tittade ut. Skit! Regnet var tillbaka. Fram med långskjorta, gym-padojor och sydväst. Bort med T-shirt,



För inte så länge sedan byggdes det båtar på Joggesö.



I Gö hittade jag den gamla bogserbåten Södern.

sandaler och nordost.

Satte på teven och fick fram en klämäck meteorolog. Hon sade: Regn här och var. Här, muttrade jag.

Efter frukost hade regnet faktiskt upphört. Tog mig till Matvik där jag tog 0815-turen till skärgården. Det var bara jag och en annan vilsekommen kille som följde med om man inte räknar hans två jyckar förstås.

For så ut i Karlshamn's fina skärgård. Passerade Joggesö där man tills inte för så länge sedan byggde fina båtar. Kom till Tärnö. Egentligen är det ju en brist i uppfostran att inte ha varit här ute tidigare.

Bristen på passagerare gjorde att vi var tillbaka i Matvik 15 minuter före tidtabellen. Fick då för mig att åka ut till Gö för att kolla om gamla **Arholma II** fortfarande fanns kvar där. I dessa nejder hade jag inte varit på 15 år då Vidar Blom och jag hemsökte trakten. Jag minns att Vidar ville ha våfflor på dessa småvägar och vips hittade vi ett

våffelkafé. Helt otroligt.

Kom till Gö men ingen **Arholma II** i sikte. I stället bogserbåten **Södern** som tidigare trafikerat Sommen med Tranås som bas med sjöns namn, **Sommen**.

I närheten ligger också det gamla skeppsvarvet i Kuggeboda. Innehavaren var en personlighet vilket gjorde att spontana besök var sällsynta. For därför ner till hamnen och banade mig väg genom den vildvuxna vegetationen och kom så vis fram bakvägen till varvsanläggningen och fick några fotografier på det numera avsovnade varvet.

Utflykten till Gö och Kuggeboda var inte medtagen i schemat för dagen. Därför blev det nu bråttom ut till Hasslö. Där hittade jag gamla **Arholma II** numera omdöpt till **Kattskär**. Där fanns också göteborgska **Triad** och fiskebåten **Kingston**.

Full fart mot Karlskrona. Vad hände då? Jo, broöppning. Sakta, sakta. Det var den



Jag banade mig mark genom sly och lövträd för att ta denna bild av Kuggeboda Varv.



Deodar, en klassisk engelsk kutter, lög i Kristianopel.

danska skutan **Aron** av Svendborg och lilla **Frida** från Malmö som skulle genom. Det blev ju några fina fotos förstås.

Kom fram till Karlskrona i tid. **Wittus** avgick klockan 12 för en rundtur i Karlskrona yttersta skärgård. Kom bland annat till Ungskär och Utlängan som man hört så mycket talas om. Man skänkte också en tanke till dem som en gång bebyggde dessa flacka öar i havsbandet. Att bara frakta ut byggnadsmaterial till öarna måste ha varit ett krävande arbete när det måste utföras med segelfartyg eller på isen.

I Karlskrona var gamla **Södern II** igång. Hon vikarierade för **Gåsefjärden** som hade maskinfel. Den ideella föreningen som driver **Södern II** hade ingenting emot det.

Färden fortsatte till Sturkö där alla fiskebåtarna är mycket välskötta. Kom så till



Längst ut i havsbandet finner man Utklippan.



Nordens största väderkvarn finner man i Sandvik på Öland.

Kristianopel. Detta lilla samhälle längst österut i Blekinge hade faktiskt stadsrättigheter på 1600-talet. Nu var jag dock mest intresserad av den gamla engelska kuttern **Deodar** som funnit sin tillflyktsort här. Via Djursvik och Ekenäs kom jag vid 19-tiden till Kalmar och då var det skönt att utforska lugnet på hotellet.

Fredag 28 juni 2013

Det var med en viss oroskänsla som jag slog upp gardinerna, men oron var obefogad. Himlen var klarblå. Kortärmat och sandaler åkte fram. Redan klockan åtta var det 17 grader varmt. Det kallar jag svensk högsommar.

Färden gick först till Borgholm. Där brukar det inte finnas något och det gjorde det inte idag heller om man undantar den väldiga lustjakten **Electra III**. Hon har säkert kostat många miljoner femhundra tusen kronor.

Trippen fortsatte till Kårehamn, kanske

mest av nostalgiska skäl. Skillnad var det förr då fiskebåtar från många olika håll trängdes i hamnen. Borta var dessa och kvar fanns en gammal lotsbåt som blivit privatiserad med namnet **Tie**.

Stannade till i Sandvik. Här ligger Nordens största kvarn och hit behövde man inte komma först för det gick säkert att mala för många samtidigt. Här fanns också en hamn som det förr låg skutor i.

I Byxelkrok fanns faktiskt några fiskebåtar kvar. Den finaste av dem var **Solana** byggd 1958 i Hälleviksstrand.

Från Byxelkrok går också färjan till Oskarshamn och det var den färden som jag var ute efter. Färjan heter **Solsund** och har ett orskt förflutet. Vi seglade ut på ett spegelblankt Kalmarsund med mytomspunna Blå Jungfrun som en mystig fond på babordssidan.

Kom så till Västervik. Skonerten **Vega** hade kommit ner från Stockholm för att segla turister med bas där. Den lilla bog-



En glad LAX har kommit till Slite.

seraren **Atlas** från Ornö, även hon med norskt förflutet, vilade helg.

Åkte ut till Händelöp men också här var det tomt. Det är åtminstone vacker utsikt i den yttersta skärgården.

På kvällen tog jag båten **Sladö**, även hon med norskt förflutet, ut till Idö där jag åt middag på skärgårdskrogn. Jag hade beställt bord via e-post där jag beskrev hur jag åkte runt på olika öar vilket renderade mig till ett fritt glas vin. Jag hade ju varit här ute tidigare då Klubb Maritim hade sitt årsmöte i Västervik. Nu var det intimare och förmodligen dyrare än då.

Sent på kvällen, då små pojkar och flickor har utgångsförbud, gick färden tillbaka till Västervik och Hotell Nore.

Lördag 29 juni

Började dagen med att besöka Verkeback, detta lilla samhälle som en gång var hemvist åt ett ångfartygsaktiebolag med omfattande verksamhet vars båtar hade ändelsen -fred. Detta bolag är ju sedan länge historia, men jag hade upptäckt en gammal fiskebåt som jag tyckte mig känna



Denna välskötta fiskebåt, **Mikadon**, kan man beskåda i Ronehamn.

lokala krogn serverade plankstek, även till mig.



I Sysne blev jag utskälld av en schäfer när VY 27 **Monna** anlände till den lilla hamnen.

igen. Och mycket riktigt. Det var **Malorca**, som tidigare under många år legat vid Eriksberg i Göteborg.

Åkte ner till Blankaholm mest för att kolla en sightseeingbåt som skulle gå där med namnet **Blanka**, men det blev blankt avslag. Det enda som fanns där var den gamla fiskebåten **Cindy** som tidigare haft sin utkomst på Gotland.

Tog elvabåten **Gotlandia** från Oskarshamn till Visby. Trots att det inte verkade gå så fort susade vi ändå fram med skapliga 28,5 knop och gjorde färden på under tre timmar.

Det var på 1960-talet som jag senast besökte Kalkstenshawaii. Terminalen i Visby var flyttad och betydligt större, men ringmuren fanns kvar. Det var full fart i

Visby ty Almedalsveckan skulle just inledas. I hamnen låg atomsoppartyet **Sigyn** och från havet inflöt **Blue Charm** med en svensk flagga i aktern som såg ut att kunna dölja en hel fotbollsplan.

Tog mig till Hallshuk för att titta på Gösta Normans Båtvarv, detta varv som 1963 byggde fiskebåten **Rita**. Talade med traktens befolkning som talade om att gubben Norman avlidit för cirka fem år sedan. Sedan pekade man stolt på alla jullar och ekor som låg där och sade att alla var hans verk. Man pekade också ut boningshus och verkstad som låg en bra bit från havet.

Driften i Storungs är i fullt sving. En holländare, **Bellatrix**, lämnade just hamnen när hon fick syn på mig.

Tittade till Valleviken där den gamla bogseraren **Harding** låg. Därefter blev det Färö. Påminde lite om alvaret på Öland men det var oändliga murar av klappersten. Kom så småningom till Färöfyr där det stod att det var 176 kilometer till Hoburgen.

Stannade i Färösund för natten. Den

Söndag 30 juni

Gotland runt, det var dagens uppgift. Segeltävlingen med samma namn började samtidigt i Stockholm men jag tror att jag hann i mål först. Dagen började med duggregn när jag lämnade Fårösund.

Redan när jag kom till Slite hade regnet upphört och skulle inte visa sig mera. Vid Cementas kaj låg de båda kustfartygen **Resolute** och **Swe-Bulk** tillhörande Swedish Bulk i Göteborg. Båda såg, sin ålder till trots, riktigt välskötta ut. I Slite låg också Kustbevakningens värsting **KBV 002 Triton**.

För den som fördjupat sig i var gotländska fiskebåtar hört hemma är väl orter som Katthammarsvik, Närshamn, Sysne och Ronehamn välkända, men för övriga kanske inte. I Närshamn hittade jag gamla **Elisabeth**, som jag senast såg i Nexø 1994. Då hörde hon hemma i Fårösund, om man fick tro det som stod på namnbrädan. Jag tror att ägaren var dansk och han kunde uppenbarligen inte stava till Fårösund.

Att komma till Sysne är svårt om man inte har en bra kartbok. Vägen dit är mycket smal och man skall följa vägvisningen till Fiskaffär. Jag hittade förstas dit och lagom till högmässan anlände fiskebåten **VY 27 Monna** med Sten Nordin vid rodret till

denna hamn. Jag blev ordentligt utskälld då jag fotograferade båten ty en av besättningsmedlemmarna var en schäfer.

Högmässan ja. På Gotland finns det 92 kyrkor som är i bruk. De flesta är från medeltiden och byggnadsminnesförklarade. Det är säkert mycket kostsamt för öns invånare att hålla alla dessa kyrkor i skick.

Passade också på att ha ett extra snack med hobergsgubben trots att det inte stod med i mitt program. Det blev också fikapaus där vid Gotlands södra udde.

En liten fiskehamn som började göra sig hörd för 20 år sedan är Vändburg. Så den platsen fanns ju inte med i min kartbok som är mycket äldre än så. Men jag snokade mig dit ändå. Där låg dock inget roligt om man undantar sjöräddningens **Carnegie** förstås.

På vägen upp mot Visby stannade jag till i Klintehamn för att beskåda **Stora Karlsös** ankomst dit. Chansen att se henne någon annanstans är ju minimal. Tog färjan **Gotland** tillbaka till Oskarshamn där jag stannade för natten. Ombord åt jag rödspätta.

Måndag 1 juli

Upp tidigt igen och iväg. För de 17 milen upp till Norrköping på strax över två timmar och ändå upplevde jag det inte som att det gick

för fort. I Norrköping väntade Sjöfartsregistret. Hade beställt fram handlingar i förväg så allt var dukat och klart vid framkomsten.

Lämnade staden vid femtontiden och stannade till i Gränna där jag inhandlade rökt röding med örtsås. En delikatess om man inte är rädd för PCB. Jag längtade hem så besöket på Visingsö ställde jag in.

Sammanfattning

Årets rundtur var mycket givande. Jag hann beskåda otaliga fiskebåtar, färjor, sjöräddningsbåtar, bogserare, passagerarfartyg, rorobåtar och slupar plus en hel del fin svensk och utländsk natur. Det fina är ju att man själv bestämmer hur länge man skall stanna på varje plats. Det vederkvicker själen.

Efter varje rundtur får jag alltid kommentarer från olika båtologer att "*Du kunde väl tittat in till mig när Du ändå åkte förbi*". Efter som jag känner så många runt om i Sverige skulle jag knappt komma någon vart om jag gjorde detta. Om några år kanske jag kan göra en avskedsresa och hälsa på alla som jag känner, men då måste anmälan komma in i god tid. ☼

Så här såg reseplanen ut:

Söndag den 23 juni

0745 Avresa Sävedalen
0850 Stena Nautica avgår från Varberg
0915 Träslövsläge, Glommen
1030 Falkenberg
1200 Avresa från Torekov till Hallands Väderö. Anl 1220
1420 Avresa från Hallands Väderö till Torekov. Anl 1440
1530 Scandic Hotel Helsingborg Nord bokning 64242624. Pris 424 kr
1630 Besök på Råå. Därefter avresa till Helsingör fv b Gilleleje
Kvällen åter Helsingborg

Måndagen den 24 juni

0830 Avresa
0930 Avgår färjan från Landskrona till Ven
1000 Anländer Ven. Inväntar färjan från Köpenhamn. Därefter cykeltur
1240 Avgång Ven
1310 Anländer Landskrona
1400 Malmö. Ev Bore. Tysklandsfärja avgår 1600
1830 Färjan avgår till Bornholm. Ankomst Rönne 1950
Boende Strandhotel Balka Søbad, Nexø. Pris 650 danska kr

Tisdagen den 25 juni

1045 Avgång Allinge till Christiansö. Anl 11.30. Pris 220 danska kr

1430 Avgång Christiansö. Anl Allinge 1515
Rundtur på Bornholm
Boende Strandhotel Balka Søbad, Nexø. Pris 650 danska kr

Onsdagen den 26 juni

1030 Avgång Rönne. Anländer Ystad 1150.
1300 Simrishamn
1600 Färja från Nogersund till Hanö. Anl 1625
1825 Färja från Hanö. Anl Nogersund 1855
Övernattning Scandic Karlshamn. 630 kr.

Torsdagen den 27 juni

0815 Anemon avgår från Matvik på en rundtur till bla Joggesö, Tärnö
0930 Åter i Matvik
Besök i Ronneby och på Hasslö
1200 Avgång från Fisketorget i Karlskrona på en örundtur i Karlskrona yttre skärgård
1450 Åter Karlskrona
Besök på Sturkö, i Kristianopol och Djursvik
Boende Scandic, Kalmar. 834 kr

Fredagen den 28 juni

Besök på Öland. Kårehamn, Sandvik och Böda
1100 Avgår färja från Byxelkrok till Oskarshamn

1320 Anländer Oskarshamn. Besök på Oskarshamns sjöfartsmuseum
1600 Besök på Händelöp
1800 Avresa till Idö för middag på Idö Skärgårdskrog
2200 Åter till Västervik. Boende Hotell Nore, Västervik. 690 kronor.

Lördagen den 29 juni

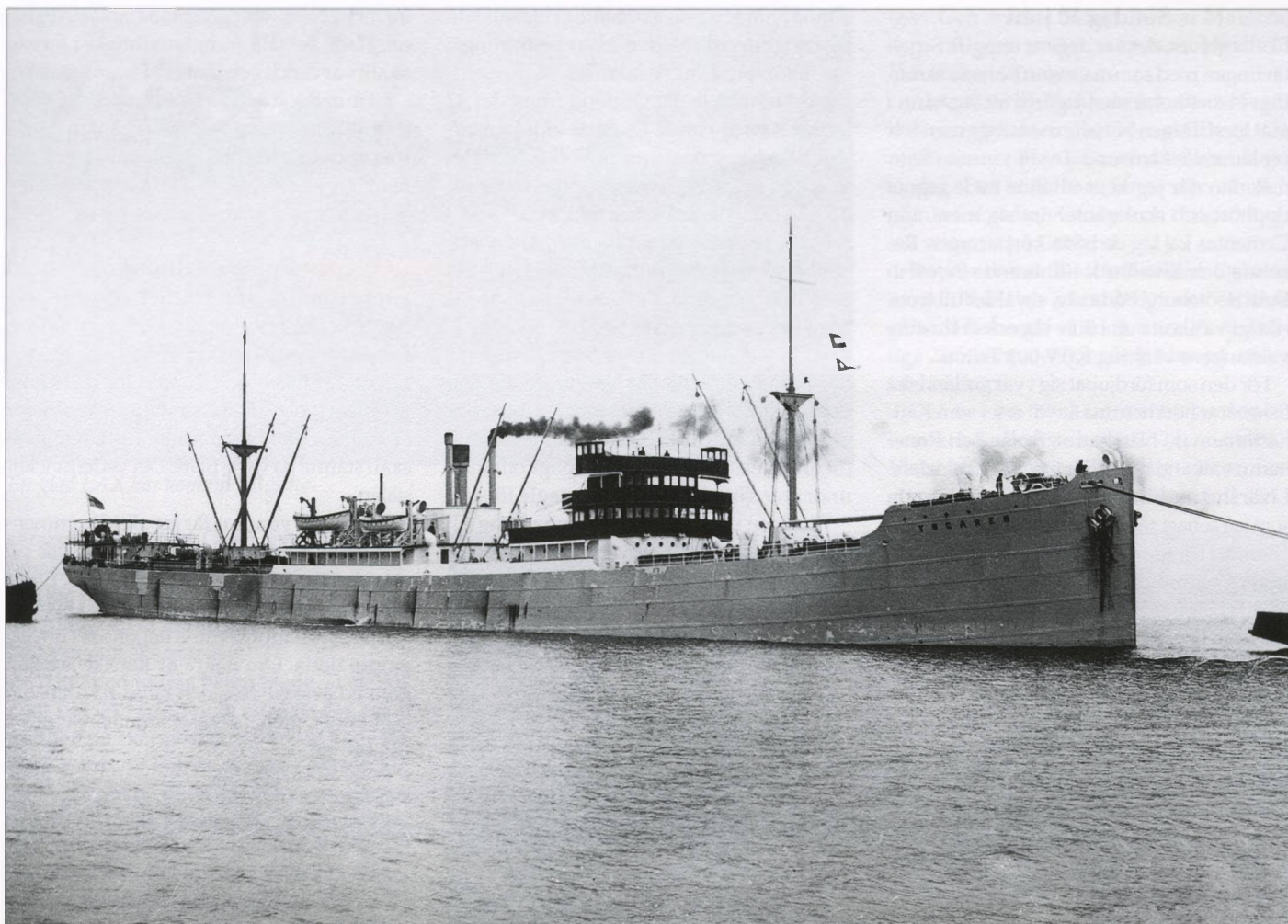
1050 Färja avgår från Oskarshamn till Visby
1345 Ankomst Visby
Besök i Visby och norra vägen och Fårö. Färja till Fårö avgår .00 och .30
Övernattning Fårösunds Hotell. 795 kr

Söndagen den 30 juni

Rundresa på Gotland. Besök på Furillen, Valleviken, Slite, Botvaldevik, Sysne, Ljugarn, Ronehamn, Burgsvik, Vändburg, Djupvik, Klintehamn
1530 Båt från Stora Karlsö anländer till Klintehamn
1705 Avgång Visby till Oskarshamn
2000 Anländer Oskarshamn. Boende på Sjöfartshotellet, Oskarshamn 895 kronor.

Måndagen den 1 juli

0800 Avresa till Sjöfartsregistret i Norrköping för besök där 1030. Därefter hemresa till Göteborg via Visingsö.



Transatlantics *Yngaren* var det första fartyg som försågs med doxfordmotorn. Copyright Johnsen, Oslo.

Doxfordvarvet, motorerna och ekonomibyggena

Eric Hallberg

Den dieselmotor som konstruerades vid Doxfordvarvet verkar ju lätt förbryllande för den som liksom jag inte är överdrivet insatt i motorkonstruktioner. När man ser att de så kallade ekonomibyggena hade 3-cylindriga dieslar på 1800 hk undrar man hur detta kan hänga ihop. Hemligheten är att varje cylinder rymmer två motgående kolvar. Det var inte Doxford som var först med motorer med motgående kolvar, utan det var en tidig konstruktion av den franska firma Gobron-Brillié redan 1900.

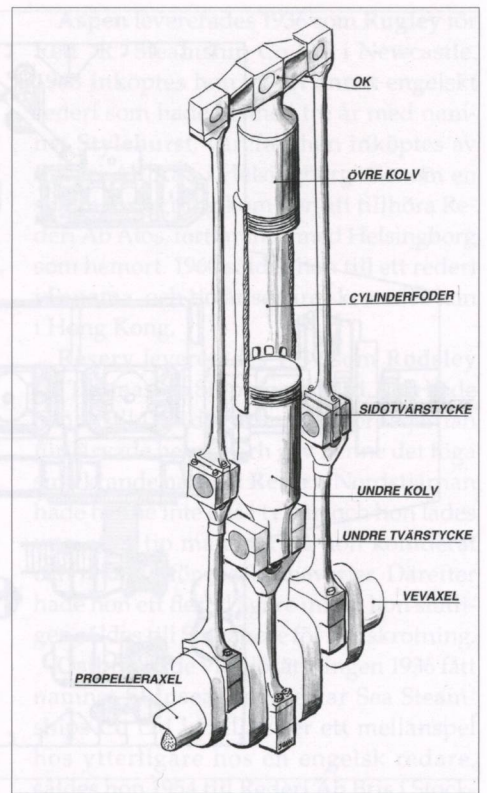
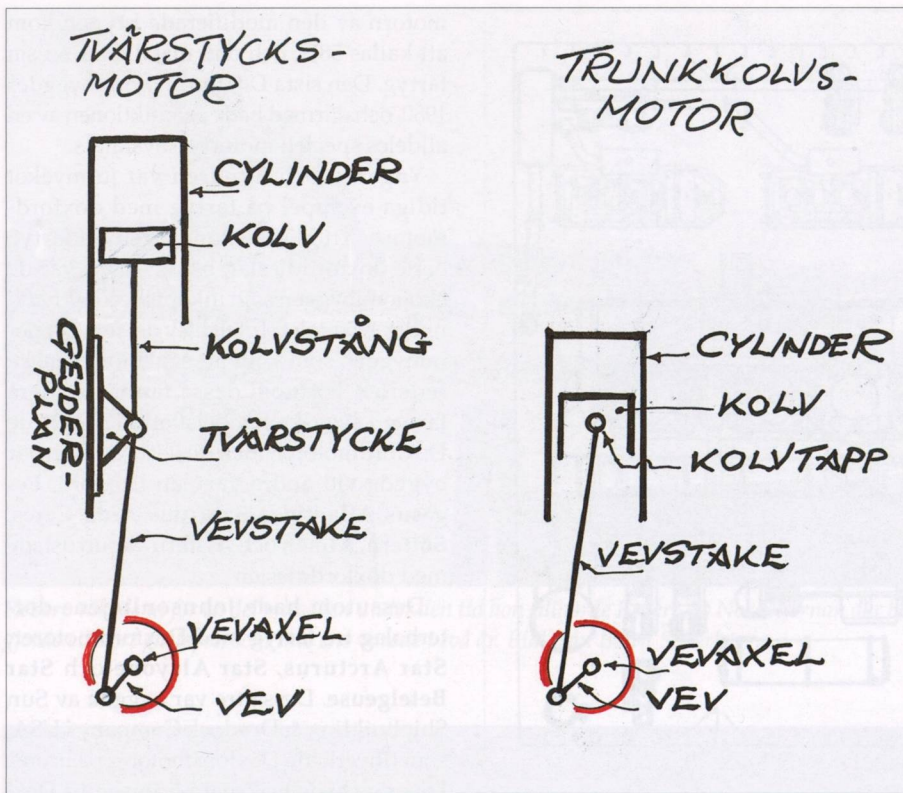
Hos Doxford var Karl Otto Keller ansvarig för utvecklingen av motorn, som började under 1900-talets första decennium. Därefter kom det första världskriget och Doxfordvarvet fick då annat att göra än att utveckla en dieselmotor. Efter kriget kom utvecklingsarbetet återigen igång, och det första resultatet blev en 4-cylindrig motor, och den första motorn av denna typ kom

1921 att installeras i den svenska *Yngaren*. Funktionen hos doxfordmotorn var den att den undre kolven via kolvstång och vevstake verkade mot vevaxeln. Den övre kolven hade ett ok till vilket en kolvstång och en vevstake fanns på vardera sidan av cylindern. De båda vevstakarna var kopplade till vevaxeln. Doxforddieseln var en tvärstycksmotor, och hade direktinsprutning. Typiskt för doxfordmotorn var att kompressionen var låg, så låg att det behövdes extra knep för att få igång den. Innan man startade motorn lät man varmvatten cirkulera genom kylsystemet. Den delar av kolvarna som låg närmast förbränningsrummet bestod av en tjock stålplatta som hettades upp under körningen så att den blev glödvarm, och alltså kom att hjälpa till att antända bränslet.

En fördel med doxfordmotorn var att den var ganska kort och hög, och således inte tog så mycket plats.

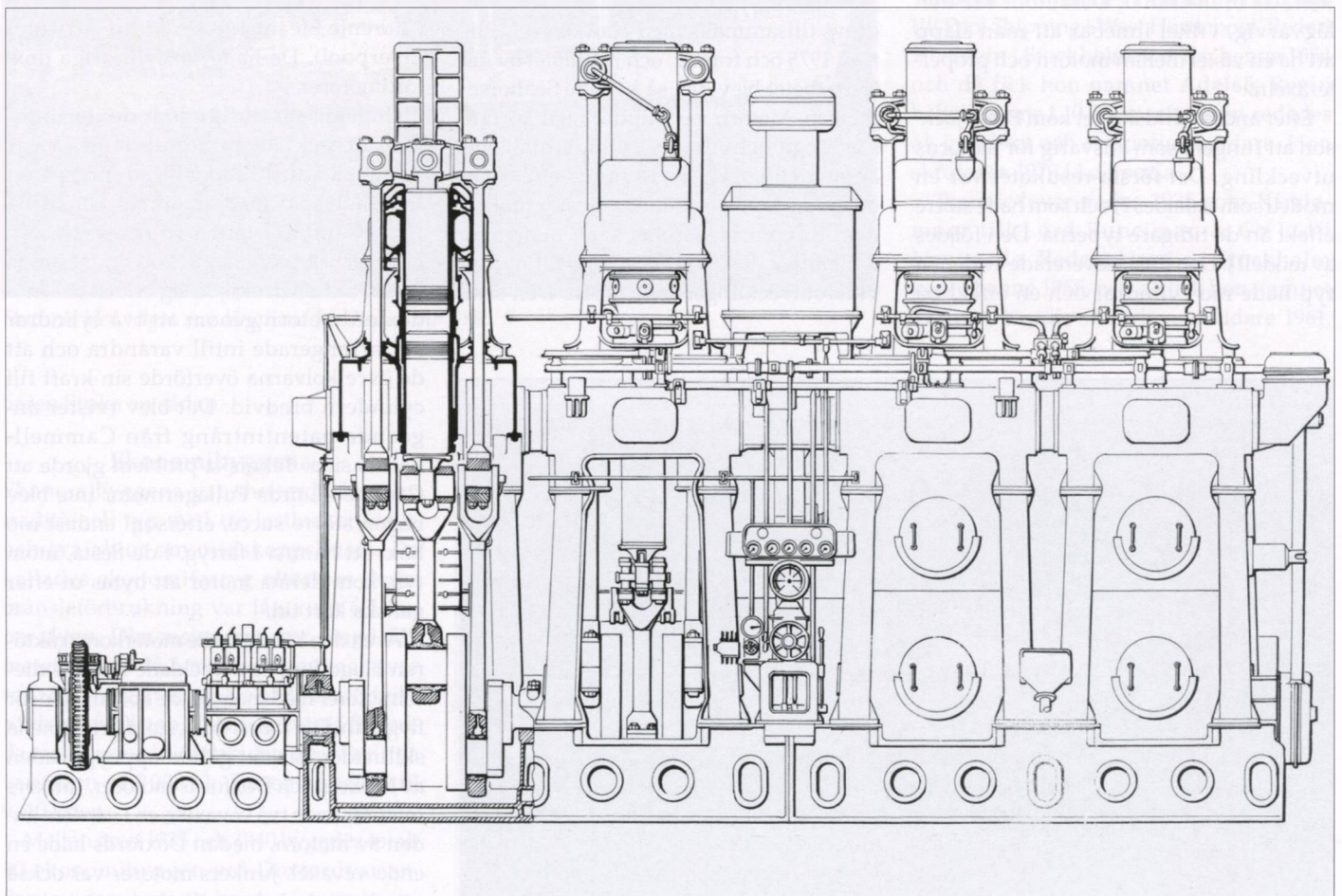
Då *Yngaren* levererats 1921 sägs det att Doxfordmotorn därefter blev känd över hela världen. *Yngaren* hade beställts av den norske redaren Jan Östervold i Bergen. Kontraktet överläts till D. Steen i Kristiania för att slutligen hamna hos Transatlantic. Året efter levererades systerfartyget *Eknaren*, också till Transatlantic. Deras motorer var fyrcylindriga och hade en effekt på 2700 hkr. Varvtalet var lågt, 77 varv/minut. Även hjälpmaskineriet var av doxfordtypen. Både *Yngaren* och *Eknaren* sänktes under kriget.

Under början av mellankrigstiden var världsekonomin inte lysande, men runt mitten på 1930-talet började den ljusna. Doxford hade under tiden vidareutvecklat motorkonstruktionen, och den 3-cylindriga typen kom att installeras i de så kallade ekonomifartygen. Andra motortillverkare fick licens för att tillverka motorn. Fördelarna med motorn var fram för allt att den

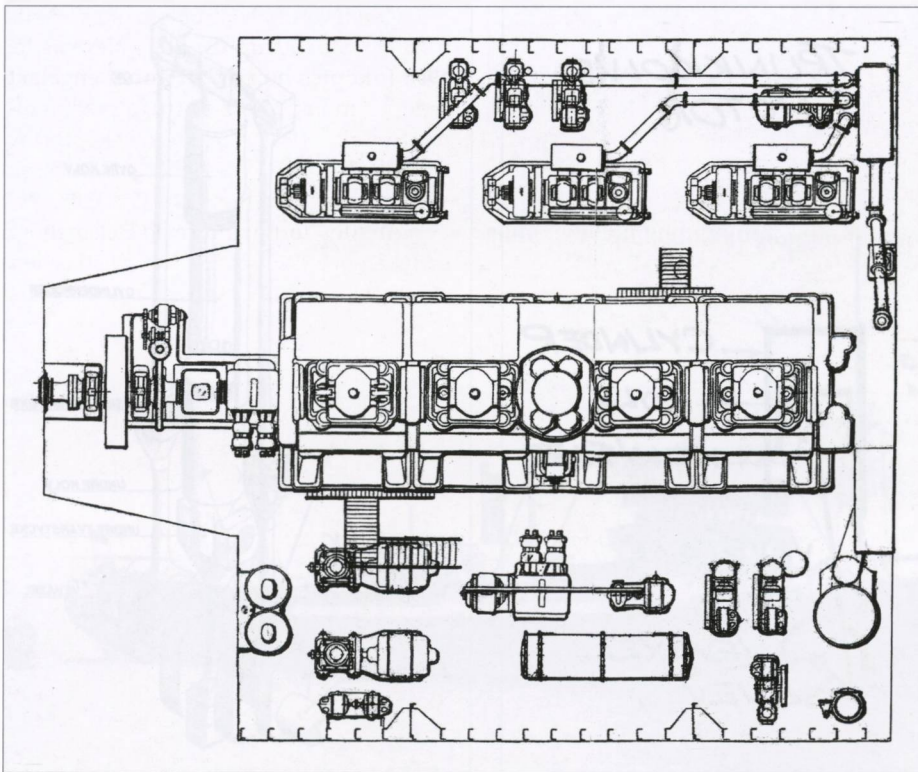


Doxfordmotorn var en tvåstycksmotor och hade både kolstång och vevstake till skillnad från trunkmotorn som bara hade vevstake. Bild från John E. Persson.

Ritningen visar en cylinder i en doxfordmotor; den hade dubbla kolvar samt tredubbla kolstångar och vevstakar. Ritning av John E. Persson.



Yngarens motor var fyrcylindrig. Ritning av John E. Persson.

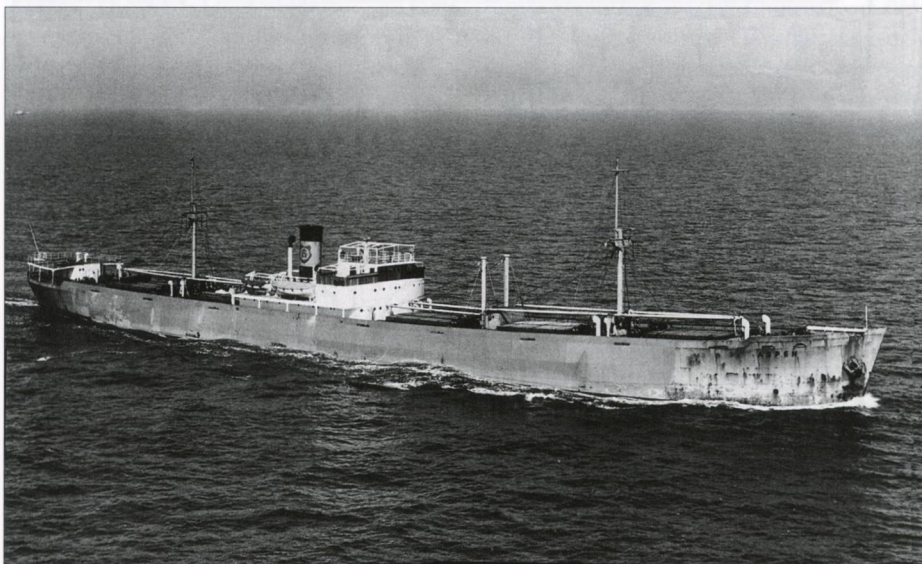


I *Yngarens* maskinrum fanns det också tre hjälpmaskiner på babordssidan. Även dessa var doxfordmotorer. Längst akterut på styrbordssidan fanns kompressorer och tryckluftstankar. Ritning från Blomgren och Ahnberg, modifierad av John E Persson.

var mindre utrymmeskrävande, samt att den var bränslesnål. Dessutom var den lågvarvig, vilket innebar att man slapp att ha en växel mellan motorn och propelleraxeln.

Efter andra världskriget kom Percy Jackson att fungera som ansvarig för motorns utveckling. Det första resultatet var en modell som kallades P, och som hade större effekt än de tidigare typerna. Den följdes av modell J. Den första levererade av denna typ hade nio cylindrar och en effekt på

20000 hkr. Detta var den sista egenutvecklade motortypen, och nästa motorprojekt drevs tillsammans med Hawthorn Leslie från 1975 och framåt, och resultatet av det samarbetet blev den så kallade Seahorse-motorn. Motorn var mindre med kortare slaglängd och mindre cylinderdiameter än modell J, men med samma effekt per cylinder. Dock kom inte någon motor av denna typ att levereras, men många av de tekniska lösningarna kom till nytta i vidareutvecklingen av J-typen. Den sista



Aspen var det första fartyget av Doxfords ekonomibygggen som kom till Sverige och hon hade Helsingborg som hemort. Bild Skyfotos.

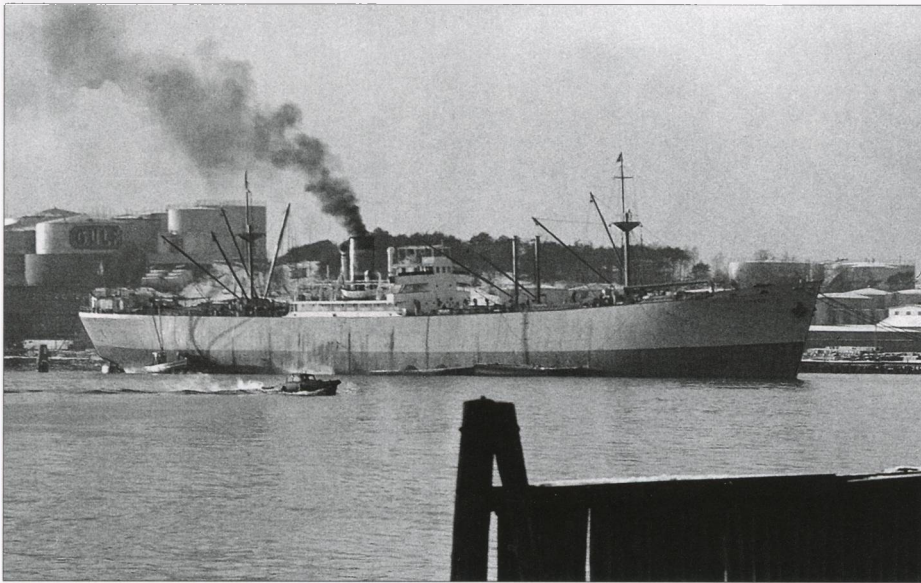
motorn av den modifierade J-typen kom att kallas 58JS, och den installerades i sju fartyg. Den sista Doxfordmotorn byggdes 1980, och därmed hade produktionen av en alldeles speciell motortyp avslutats.

Yngaren och *Eknaren* var ju mycket tidiga exempel på fartyg med doxfordmotorn. Ytterligare några svenska fartyg hade doxforddieslar, bland annat var de ekonomibygggen som inköpts second-hand under 1950-talet. Totalt blev det fem ekonomibygggen som kom att segla för svenska rederier. Förutom dessa fanns det flera fartyg i svenska handelsflottan som hade Doxfordmotorer, men de flesta av dem var byggda vid andra varv än Doxford. *Pegasus*, *Atlantides*, *Saturnus*, *Aida*, *Ceres*, *Sottern*, *Almen* och *Alstern* var utrustade med doxforddieseln.

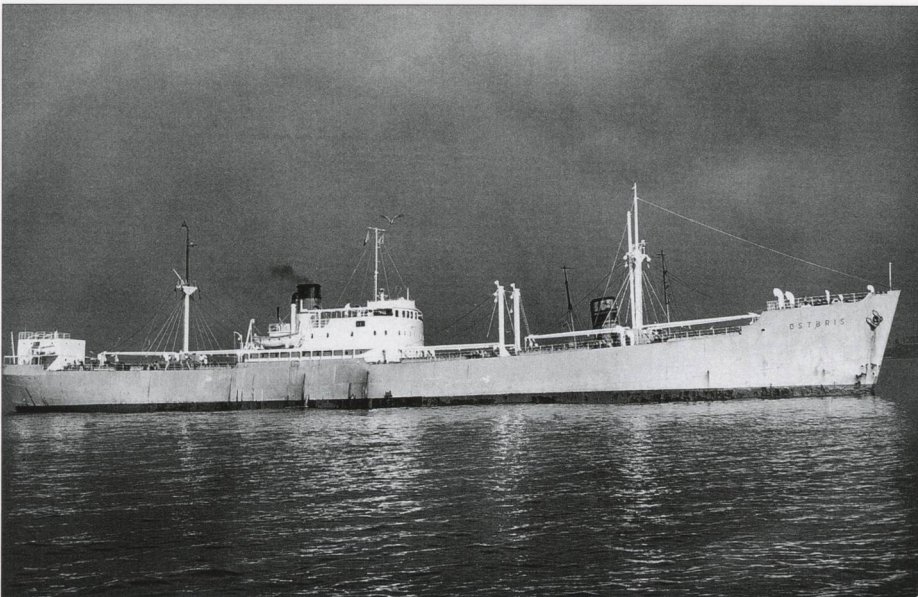
Dessutom hade Johnsonlinjens dotterbolag tre fartyg med Doxfordmotorer: *Star Arcturus*, *Star Alcyone* och *Star Betelgeuse*. Dessa tre var byggda av Sun Shipbuilding & Drydock Company i USA, som tillverkade Doxfordmotorer på licens. I Sverige hade Eriksberg licensen på Doxfordmotorerna, men de tycks inte ha byggt någon motor av denna typ. Dessutom hade två fartyg som en kort tid under 1970-talets slut tillhörde Stenasfären byggts vid Doxfordvarvet, *Humber* (ex *Author*) och *Tyne* (ex *Administrator*). Dessa två hade byggts 1958 och förvärvades av Stena från Charente Steamship Co Ltd (Harrison i Liverpool). De hade sexcylindriga doxfordmotorer.

Ungefär samtidigt som doxfordmotorn utvecklades i Sunderland så var Cammell-Laird i Birkenhead inne på ett liknande spår med en annan konstruktion. Cammell-Laird fullagerdieseln hade också motgående kolvar, men den konstruktionen skiljde sig en hel del från doxfordmotorn genom att två cylindrar var arrangerade intill varandra och att de övre kolvarna överförde sin kraft till cylindern bredvid. Det blev tvister angående patentintrång från Cammell-Lairds sida. Tekniska problem gjorde att Cammell-Lairds Fullagermotor inte blev någon större succé, eftersom endast nio kom att hamna i fartyg. I de flesta, utom två, kom denna motor att bytas ut efter ganska kort tid.

Även den kände tyske motorkonstruktören Hugo Junker utvecklade mindre dieselmotorer med motgående kolvar, men för flygplan. Det fanns dock stora principiella skillnader när det gällde uppbyggnaden av Junkers och Doxfords motorer. Junkers motorer hade två vevaxlar, en i vardera änden av motorn, medan Doxfords hade en enda vevaxel. Junkers motorer var också mindre, och de kom alltså att användas i tyska flygplan under andra världskriget. Så hade till exempel den kända störtbom-



Reserv råkade ut för en del missöden under den tid hon tillhörde Rederi Ab Nordstjärnan där hon gjorde ett kort gästspel, som inte ens varade i två år. Bild från Bertil Söderberg.



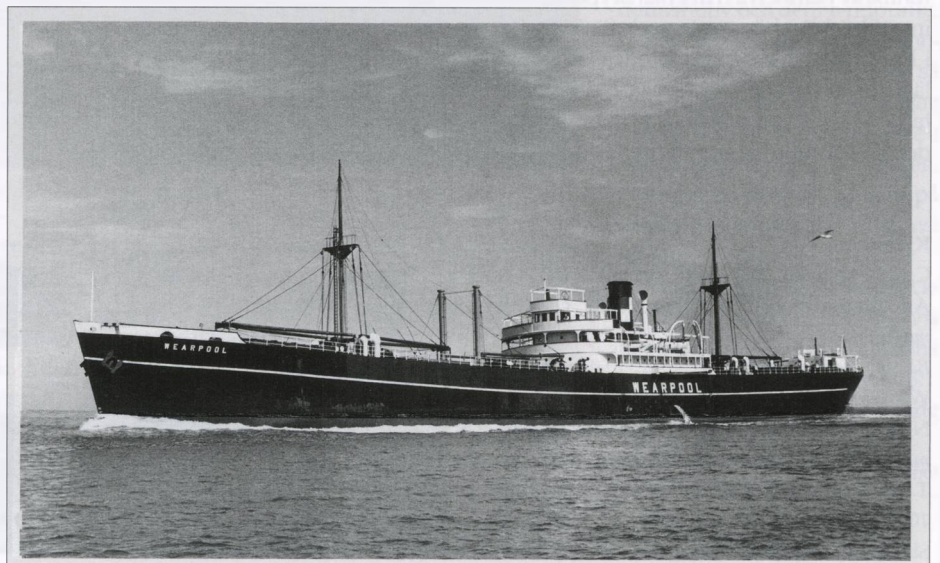
Ostbris blev något mer långlivad hos Rederi Ab Bris.

baren Stuka en sådan.

Ekonomibyggena

Ekonomibyggena var shelterdäckare av traditionell typ med tre lastluckor förut, och två akter om midskeppshuset. De kallades ekonomifartyg eftersom deras bränsleförbrukning var låg, runt 6,5 ton per dygn. Dimensionerna var längd 129 meter; bredd 16,5 m. Bruttotonnaget var runt 5000 registerton. De hade en dödvikt på drygt 9000 ton. De var givetvis försedda med doxforddieselrar: den trecylindriga varianten på 2000 hk. Farten uppgick till 9–10 knop.

Mellan åren 1935 och 1940 byggdes totalt 30 ekonomibyggen vid Doxfordvarvet. Fem av dem kom att hamna i svenska rederier, nämligen **Aspen**, **Reserv**, **Ostbris**, **Adelsö**, **Transic**.



Wearpool tillhörde ett engelskt rederi mellan åren 1936–1954. Vykort från Bertil Söderberg.

Aspen levererades 1936 som **Rugley** för Red "R" Steamship Co Ltd i Newcastle. 1948 inköptes hon av ett annat engelskt rederi som hade henne i tre år med namnet **Stylehurst**, varefter hon inköptes av Rederi Ab Alfa i Helsingborg. Genom en sammanslagning kom hon att tillhöra Rederi Ab Atos, fortfarande med Helsingborg som hemort. 1960 såldes hon till ett rederi i Panama, och tio år senare skrotades hon i Hong Kong.

Reserv levererades 1939 som **Rodsley** till Thomasson Shipping Co Ltd, som hade henne till 1951 då Rederi Ab Nordstjärnan förvärvade henne, och gav henne det föga smickrande namnet **Reserv**. Nordstjärnan hade henne inte ens i två år, och hon lades upp efter tio månader då hon kolliderat och råkade ut för maskinhaverier. Därefter hade hon ett flertal ägare innan hon slutligen såldes till Singapore för nedskrotning.

Ostbris hade vid sjösättningen 1936 fått namnet **Skipsea**. Redare var Sea Steamships Co Ltd i Hull. Efter ett mellanspel hos ytterligare en engelsk redare, såldes hon 1954 till Rederi Ab Bris i Stockholm. 1958 övergick ägandet till Rederi Ab Petra i Göteborg, där hon fick namnet **Carla**. Redan efter ett knapp halvår var det dags för en ny försäljning, till Östtyskland. Efter att därefter haft cypriotisk flagg skrotades hon 1973 på Formosa.

Adelsö levererades 1936 som **Wearpool** till Pool Shipping i West Hartlepool. Rederi Ab Regin i Stockholm övertog henne 1954 och då fick hon namnet **Adelsö**. Regin behöll henne i 10 år, varefter hon redades av grekiska och cypriotiska redare. Hon skrotades 1979 i La Spezia.

Transic levererades 1935 som **Kirriemoor** till Lord Runciman & Co Ltd i Newcastle. Rederi Nordic i Stockholm köpte henne 1955, och då fick hon namnet **Transic**. Nordic sålde henne vidare 1961,

och fyra år senare gick hon på grund och blev vrak.

De förbättrade ekonomibyggena

De så kallade förbättrade ekonomibyggena började levereras innan varvet slutat att bygga den ursprungliga ekonomitypen, mellan 1938 och 1954. Av den förbättrade typen byggdes betydligt fler än av dess föregångare, och totalt blev det 85 fartyg av denna typ som levererades från varvet. De var något större än föregångarna, med en dödvikt på 9500 ton, och de hade en kraftigare fyr cylindrig motor på 2500 hk, som kunde ge en fart på 12 knop. På grund av den kraftigare motorn blev också bränsleförbrukningen högre, runt 9,5 ton per dygn. Exteriört skilde sig den förbättrade ekonomitypen från föregångarna genom att överbyggnaden midskepps var uppdelad i två partier med en lastlucka emellan.

Tydligen hamnade inte något av dessa i Sverige. Men åtminstone ett kom till Norge. Det var **Polytrader**, som hon kom att heta under norsk flagg. Hon hade levererats till Ministry of War Transport 1941 med namnet **Empire Latimer**. Hon kom till Nortaship året efter och döptes då om till **Kronprinsessen**. 1946 köptes hon in till Kristiansand Tankrederi och fick då namnet **Polytrader**. Rederiet hade henne i sin flotta ända till 1962, varefter hon förde Liberias flagga till 1968.

Många fartyg av den förbättrade ekonomitypen byggdes under kriget om till CAM ships (Catapult Armed Merchant ship). Detta var speciellt viktigt under krigets första år då det saknades eskorthangarfartyg för konvojerna över Atlanten. Katapulten som var raketdriven monterades på backen, och man hade ett flygplan ombord, en Hawker Hurricane Mark I. Om flygplanet startats från katapulten kunde det inte landa på fartyget, utan piloten fick försöka landa nära något fartyg och bli uppfiskad. Varje uppdrag innebar alltså förlust av planet. Men flygplanstypen ansågs inte tillräckligt högpresterande för luftkriget i Europa, varför de kunde offras i ett akut läge för att skydda konvojerna. Det fanns totalt 35 CAM ships, och flera av dem tillhörde den förbättrade ekonomitypen.

Källor

C.A. Bergström. 1931. *Fartygsmaskiner III*.

A.S. Blomgren och J Ahnberg. 1922. *Lärobok i maskinlära*.

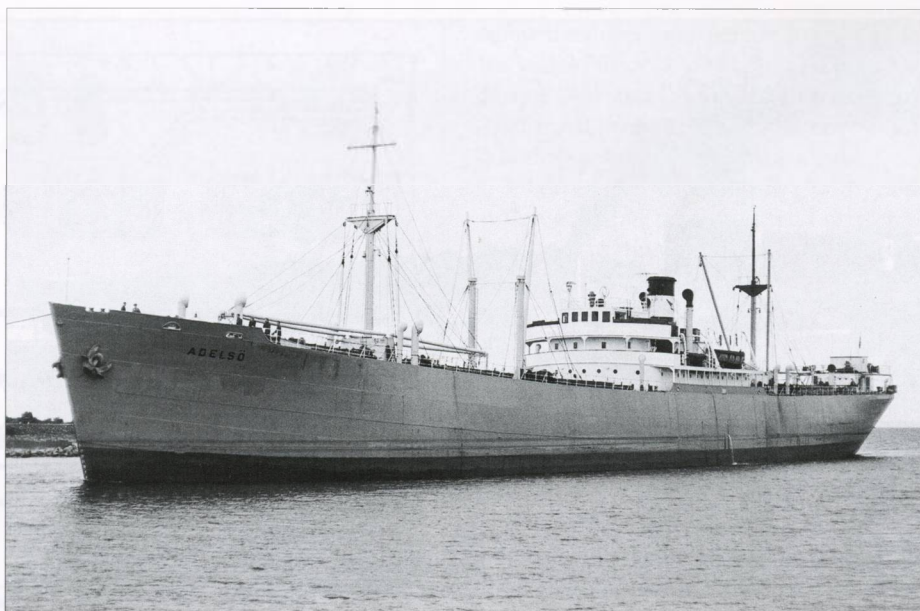
Båtologen, flera årgångar.

W.J. Harvey. 1989. *Stena 1939–1989*.

N-Göran Jönsson. *Svenska fartyg med Doxford-motor*. Svensk Sjöfarts Tidning 1990 nr 47.

T. Rinman. 1990. *Rederiet. Johnson Line under 100 år*.

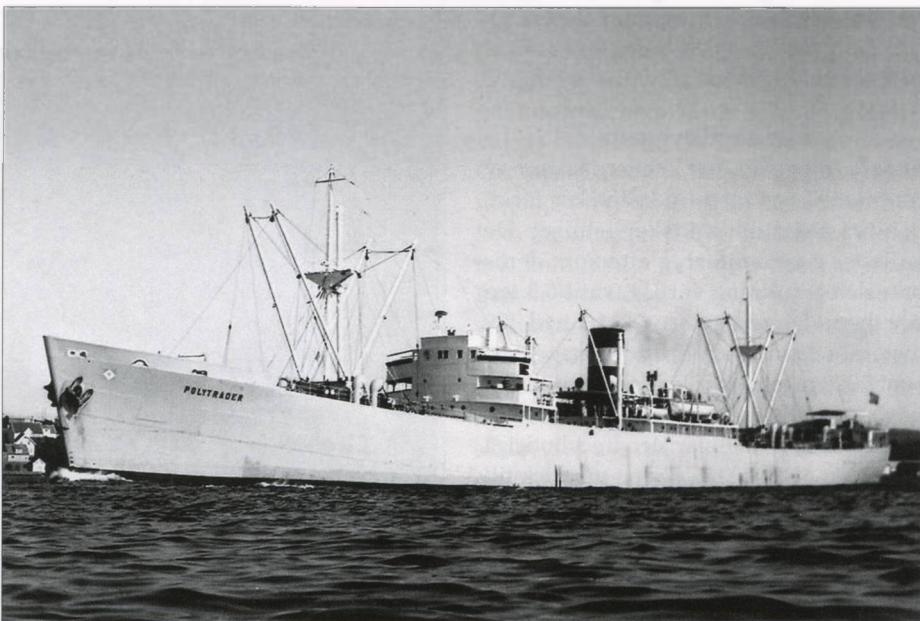
Ships Monthly, juni 2012.



År 1954 fick **Wearpool** Stockholm som hemort då Rederi Ab Regin köpte henne. Hon fick då namnet **Adelsö**. Från Terje W. Fredhs negativsamling hos Klubb Maritim-Göteborg.



Rederi Nordic hade **Transic** mellan 1955 och 1961. Terje W. Fredhs negativsamling, KM-Göteborg.



Polytrader var av den förbättrade ekonomitypen. Bild från Dag Bakka Jr.

Horisonten runt

Redaktör Jan Johansson



Åke kvar i Småland

Jag vill passa på att korrigera uppgiften om den lilla bogserbåten **Åke**. Den är fortfarande i Åke Nilssons ägo. Den ligger förtöjd vid hans brygga på Flatholmen i Västerviks södra skärgård. Jag skall själv, tillsammans med Åke, nyttja den som ett inslag i mitt 70-årskalas.

Anders Berg

Uppgiften om försäljningen till Rågårdsvik var hämtad från Sjöfartsregistret. Förmodligen har det kommit in en handling i dossiern från ett annat fartyg

vilket jag inte observerat. Jag beklagar djupt den felaktiga uppgiften.

Krister Bång

Ännu mera om Åke

I Moss *Aftenblad* av 23 august 1904 leser vi att O. Mustad & Sønns Forretning og eiendomamer i Sverige skal bli Aktiebolaget O Mustad & Søn med ett aksjekapital på 1 600 000 kr. I samme avis står det den 10 oktober 1908 "Ved Moss Værft holder man paa med to dampmaskinere som skal leveres til Moss mek. Verksted". De var værftets

første egenproduserte dampmaskiner og ble levert til slepebåtarne **Pluggen** og **Per** som var under bygning ved verkstedet.

I Norges *Sjøfartstidende* for 20 november 1908 står det "Moss Værft har fra Firmaet Mustad & Søn faat Bestilling paa en mindre Slæbebaat, som Firmaet skal benytte til Slæbing af lægtene ved sin Fabrik Mustadfors i Sverige. Moss Værft Utvidelse og Modernisering i Sommer har det ogsaa anskaffet sig de nødvendige Maskiner till denne Gren af Værkstedsvirksom-

heden. Værftet skal bygge saavel Skrog som Maskiner til mindre Dampskibe." Den 8 januar 1909 opplyses det at den er under bygning og på 10 ton.

Som vi ser over måtte dampmaskinen til slepebåten bli nr 3 og ifølge svenske kilder var den på 35 indikerte hestekrefter. Kjelen var værftets nr 14 og det er alt vi vet om den. Ved avløp fikk taubåten navnet **Mustadfors II**. Den ska være levert 17 mai 1909 ifølge værftets egen byggeliste som dok er full av feil...

Knut H. Næss
og Tom Børge Jensen



Vy från Sjömanstornet 26 sept 1957

Vy över Göteborgs hamn. Foto Ove Iko den 26 september 1957.

Mer från Göteborgs hamn

Oljemaleriet på sida 4 i nr 1 er et imponerende verk med sin ekstreme detaljkunnskap. Dog er det et par ting jeg tillater meg å påpeke.

Det første er at hvis bildet var malt under isvintern 1939–1940, så skulle vel skipene vi ser ha hatt påmalt najsjonalitetsmerke og navn på skutensidene. Det neste er at **Kosmos IV** nok ikke

kunne være å se i det fjerne, da skipet først kom i norsk eie etter slutten av andre verdenskrig. Det kan ha vært **Kosmos** eller **Kosmos II**. Ellers vill jeg føye at et av lasteskipene till høyre i bildet, nærmere bestent nr 2 fra bildets nedre kant, ser ut at være et av skipene til J Lauritzen. Det fører jo også dansk flagg.

Tore Nilsen

I *Länspumpen* 2013:1 skrev jeg om en minnesbild från Göteborgs hamn under krigsvintern 1939/1940 som Ole Erikson i Mariehamn målade under åren 2005–2008.

Nyligen bläddrade jag i mina gamla diabilder, monterade mellan glas, och hittade en liknande bild. Den tog jag från Sjömanstornet den 26 september 1957.

Vyn är nästan densamma som

på Ole Eriksons tavla, vilket inte är konstigt eftersom han använde några vykort som stöd för minnet när han målade sin tavla. Jag bara knäppte med min ganska nyinköpta Edixa spegelreflexkamera när jag var uppe i Sjömanstornet.

Diabilden hade fått några fläckar, lyckligtvis bara på övre delen, på himlen. När jag tvättade bort dem passade jag på att skriva text på bilden, så att man kan tro att det är ett riktigt vykort.

Jag har inte hittat fler gamla diabilder med anknytning till detta motiv och denna tidpunkt. Inte heller har jag sparat omonterade bilder från detta år, så jag kan inte komma på vad jag gjorde i hamnen och uppe i Sjömanstornet just den dagen. Antagligen tittade jag bara på utsikten och provade min nya kamera.

Anledningen till att jag skickar in bilden nu, är naturligtvis kopplingen till Ole Eriksons målning i *Länspumpen* 2013:1. Den är värd att titta på en gång till!

Ove Iko

Vinjettbilden visar en del av bebyggelsen på Källö-Knippla från havssidan i augusti 2013.

Något om Selma

I Länsumpen 2013:1 efterlyser J.A. Hauge uppgifter om fiskefartyget **Selma**. Det kan vara den **Selma** (LL 917) som byggdes 1913 till A. Nilsson i Gravarne som motorkvass med måtten 13,46×5,48×2,20 m. Brutto 25,97, netto 14,54. Söld 1931 till Fiskebäckskils verkstad för 8000 kronor. Därifrån såld till Birger Andersson på Smögen med samma nummer och namn. Hon såldes 1938 till okänd köpare. Byggnadsvarvet inte känt.

Henry Jansson

Vallerie identifierad

I Länsumpen 2013:2 finns en bild med fråga om en bunkerbåt.

Fartyget i fråga är tidigare **Alpha av Donsö**, byggd 1962 på Åsi-Verken, Åmål som **Essomarin 19**, svenskt anropssignal SEMU och var vid försäljningen ägd av Donsö Bunkerservice Ab, Donsö.

Fartyget levererades till sina nya ägare i september 2012 som satte henne på ett tyngdlyftfartyg och avseglade med destination Malta.

Jan Albertsson



Vallerie var tidigare Alpha. Foto Jan Albertsson.

Banana kartlagd

Som svar på Hans Sagvall fråga i nummer 2 kan jag meddela följande:

Fartyget **Banana** levererades den 26 maj 1899 med namnet **Beira** till DFDS i Köbenhavn. Hon byggdes i Skottland av Lobnitz & Co Ltd, Renfrew, Glasgow. Hon var på 1 500 tdw, 1 191 brutto, 761 netto. Hon hade en längd av 69, 85 m, bredd 10,39 m och djupgåendet var 4,95 m. Hennes ångmaskin var på 900 hk.

Den 27 juni samma år avgick hon Glasgow till Savona. Sedan blev hon insatt på seglatser lite runt om i Europa som östersjöhamnar, Spanien, Köbenhavn, Portugal och Frankrike. Den 21 maj 1937 blev hon såld till Dampskibsselskabet Hetland A/S, Köbenhavn, med oförändrat namn. Dagen efter bytte

hon namn till **Ryaa**. Den 25 maj 1939 blev det åter försäljning. Hon såldes nu för £ 5 850 till Hans Elliot i Balboa, Panama och fick namnet **Banana**. Den 19 september 1939 var det dags för att säljas igen nu till Rederi Ab Westindia, Stockholm. Huvudredare blev Sven Salén. Hennes reg.nr blev 8375 och anropssignal SFYG.

Efter drygt tolv år i rederiet hade hon gjort sitt. Hon såldes för skrotning till van Heyghen Freres N.V. i Brügge, Belgien, den 19 september 1951. Tydligen var hon i drift till den 25 augusti 1951 då hon ankom Brügge.

Därefter inga uppgifter.

Källor DFDS – Det forenede Dampskibs-Selskab A/S arkiv, *Sveriges Skeppslista* 1941.

Kjell Å Schönbeck

Bernt Åhlund har svarat på liknande sätt men har följande tillägg:

Sistnämnda år (1939), den 16 september, lämnade regeringen i konselj tillstånd för Rederi Ab Westindia i Stockholm att få inköpa fartyget som vid övertagandet fick behålla sitt namn. Priset var 250 000 kronor och ångaren låg vid övertagandet i Göteborg. Rederi Ab Westindia ingick i den rederigrupp som utgjorde en av stöttepelarna i Salénrederierna där bland annat Ab Jamaica ingick.

Till befälhavare utsågs den 20 september 1939 kapten Rutger Rafstedt, Marstrand, född i Rönnängs församling 1880. Denne hade 1907 genomgått Navigationsskolan i Strömstad med toppbetyg och till meriterna hörde även en kurs i hälso- och förbandslära. Hans

efternamn var då Johansson uppkallat efter faderns, Johan Rafstedts förnamn. Senare återtog dock Rutger släktnamnet Rafstedt. Han var 1907 förste styrman i ångfartyget **Wisna** av Stockholm, ett torskogsbygge från 1900 och var ett antal år styrman i ångfartyget **Skulda** av Göteborg. På ångaren **Banana** ersattes han 1941 av Gunnar J. Lundquist i Stockholm men återkom som befälhavare redan året därpå, den 24 november. Flera befälhavarbyten skedde därefter men Rafstedt utsågs åter till befälhavare den 25 februari 1944, den 15 januari 1946 och sista gången den 29 maj 1947.

Banana såldes den 20 augusti 1951 för 250 000 kronor till firman van Heyghen Freres SA i Ghent, Belgien för nedskrotning.

Tillägg till Uraniborg

I anslutning till artikeln om Uraniborg i förra numret kan jag tillägga att Ventrafiken i juli 2008 skrev kontrakt med MCIES i Vigo, Spanien om att bygga en färja för rederiet. Det slutade dock med att kontraktet annullerades i mars 2010 då varvet gått i konkurs på grund av strejker och andra problem. Ventrafiken hade bankgarantier och beställde sedan fartyget hos Hvide Sande Skibs- & Bådebyggeri.

Fartyget beställdes i Spanien i en period då de spanska varven hade stora problem.

Kontraktet var alltför billigt i kombination med att den spanska ekonomin ställde till bekymmer för många redare.

Danska Esvagt byggde också båtar i Vigo. **Esvagt Bergen** kölsträcktes i februari 2008 och levererades först i april 2011 och **Esvagt Stavanger** sjösattes i januari 2009 och levererades i september 2012. Danska Fiskeridirektoratet har gett upp förhoppningarna att få sitt kontrollfartyg **Nordsøen** levererat. Detta fartyg sjösattes i Vigo i november 2008 och ligger ännu vid varvet utan ägare.

Bent Mikkelsen

Skuta identifierad (1)

Den okända tremastskonaren i Länsumpen 2013:2 på sidan 65 är **Baltic**, reg.nr 5675. Den byggdes 1915 i Landskrona för ett partrederi Jöns Wickman och senare Henrik Henriksson, Skillinge. Den grundstötte i september 1931, togs flott och såldes i januari 1932 på offentlig auktion till partrederi Gustaf Olsson, Påskallavik och fick samma år insatt en 100 hk June Munktell 2-cylindrig tändkulemotor. Den 29 juli 1950 sjönk hon omkring 16' ONO Rozewie/Rixhöft på resa Gdansk-Norrköping med kali-

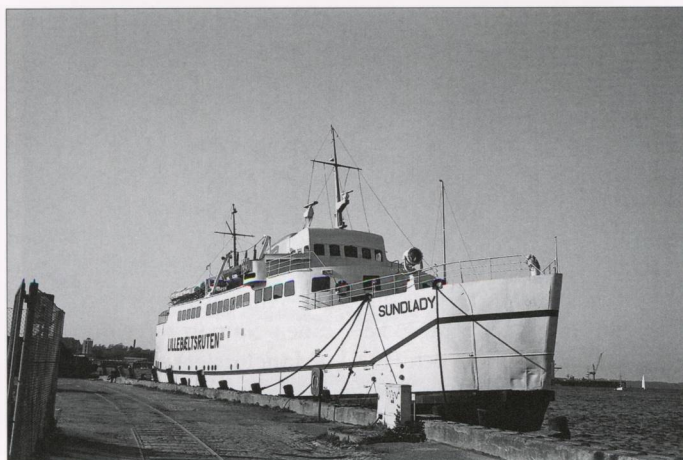
gödning. Leif Evertsson och jag löste frågan ungefär samtidigt.

Torsten Hagnéus

Skuta identifierad (2)

Jag tror, att tremastskonaren i Länsumpen 2013:1, sidan 57 är **Elise** av Oskarshamn, reg.nr 5904, 193 brt, byggd 1904 på Thurö, förlist den 28 november 1940 på Ösel på resa Stockholm-Memel med reningssmassa. Besättningen på sex man räddades och kom hem efter några veckors byråkratiskt krångel med de sovjetiska myndigheterna.

Torsten Hagnéus



Apropå Guinea
 Fin historie i Länsumpen om **Argentinean Reefer**. Speciell fotoet fra Caio Island med vraket i forgrunden. Det er en gammel dansk færge, som blev efterladt nogenstans på kysten af Vestafrika efter et kuldsejlet projekt. Bygget som **Langlandsbælt** i Husum i

1961 og fra 1984 i tysk eje som **Sundlady** og fra 1989 som **L'Île de Carabane** for sejlads mellem Gambia og Ziungashore. Så ganske interessant at den i virkeligheden endte i et helt andet land (omend tæt ved) og sank der. Lloyds kender naturligvis intet til dette.

Bent Mikkelsen

På fotot i artikeln om **Argentinean Reefer** syntes vraket av den gamla danska färjan **Langlandsbælt**. Här som **Sundlady** i Flensburg den 12 maj 1988. Foto Krister Bång.

Henrys Jakter

I boken **Fiskebåtarna** och **Varven** på sidan 384 finns historiken om **Thyra** (14071) som bör rättas till. Hon byggdes 1923 som motorkvass med måtten 10,82×4,48×1,73 m. Brutto 15,58, netto 7,09. Byggdes på kravell, rundgattad och med lodrät stäv för 12 500 kronor. Enligt assuranzen byggd på Hälsö och med en Bergsundsmotor på 20 hk. År 1928 omändrades och reparerades lastrummet då dammen i lastrummet togs bort. År 1931 fick hon en ny motor på 45 hk. Hon byggdes som **Thyra** (GG912) för Alfred och Otto Utbult. Sålades 1934 till Hj. Augustsson i Träslövläge och omdöptes till **Viking** (VG78).

År 1934 levererades nästa **Thyra** (2) som såldes den 21 oktober 1958 och den 6 december samma år köpte

Gustav Utbult fiskebåten **Hildur** (VG 20) för 21 000 kronor som då blev **Thyra** (3). Historiken om **Hildur** finns på sidan 381. Hon såldes 1968 till Bo Johansson på Asperö och blev **Vitana** (GG252).

På sidan 215 i **Fiskebåtsboken** finns **Linnea** av Fotö. Hon mättes i Marstrand den 7 oktober 1916 som **Skandia** av Dyrön med Albin Berntsson som redare. Hon mätte 14,05×5,80×2,18 m. Brutto 30,47, netto 9,08. Besättningsrummet var på 32 kvadratmeter vilket tyder på att båten var avsedd för vadfiske med stor besättning. Enligt de dyröbor som jag pratat med fanns ingen A. Berntsson på Dyrön utan troligen var han från Marstrand och hade ingått i fiskelaget och överlätit sin del. Samma dag, den 7 oktober, tilldelades **Linnea** på

Dyrön distriktsbeteckning (MD302) med ett netto på 9,08. **Linnea** ingick i vadlaget **Linnea** med befälhavare Anders Johan Kristiansson. På hösten 1919 var hon ute för ett par mindre haverier. I december, till exempel, grundstötte hon utanför Fotö och drogs loss av Röda Bolaget.

År 1920 är hemorten Fotö och hon mättes den 8 mars till 14,05×5,80×2,21 m. Brutto 33,27, netto 13,87. Efter en del förändringar noterar nu skeppsmätaren att hon tidigare var mätt i Marstrand den 7 oktober 1916 som **Skandia**.

Den 15 april 1931 fick kustposteringen i Skärhamn ett meddelande från högre ort att hålla uppsikt efter en klinkbyggd motorfiskebåt omkring 40 fot lång utan styrhytt med grått toppsegel och kort topp. Hon blev

(LL633), men detta är övermålat. Nämnda båt var köpt från Gravarne och var på resa söderut. Med ledning av detta nummer har jag fått fram historiken om denna jakt. Hon byggdes 1893 på Kalvö av klink som jakten **Cicilia** (SD188) för B. Corneliusson på Kalvö med måtten 12,11×4,69×1,39 m. Brutto 15,67, netto 14,34. Hon fanns 1929 i Grebbestad ägd av J.N. Mattsson och H. Karlsson. Sålde detta år (1929) till Alfred Åsberg i Gravarne och döptes om till **Alfhild** (LL633). År 1931 såldes hon till V. Henriksen i Nakskov i Danmark och mättes den 15 april i Lysekil. Hon var nu på väg söderut och eftersom kustuppsyningen hade koll på jakten var det troligt att jakten ingick i en sprit-smugglingsflotta. Det finns ett flertal båtar som anges i tullhandlingarna.

Henry Jansson

Mera om Rigel

Under rubriken **Horisonten** runt frågar Tore Nilsen i förra numret varför Irisbolagets ångare **Rigel** låg i Trondheim den 9 april 1940. Eric Hallberg berättar i **Länsumpen** 2013:1 att fartyget som Tirfings **Nordland** 1931 (rätt år 1930) såldes till Irisbolaget och då fick namnet **Rigel** samt att fartyget en tid seglade under finsk flagg. Irisbolaget hade under 1930-talet flera ångare registrerade i Mariehamn och **Rigel** var en av

dem. Här är vad jag antecknat om fartygets rörelser under den aktuella tiden.

Efter att i början av november 1939 lastat i Holmsund passerade **Rigel** i slutet av månaden Göteborg med destination Ellesmere Port. Årsskiftet 1939/40 går **Rigel** med en ostgående konvoj Methil-Bergen och kommer till Göteborg den 7 januari 1940. När man den 21:ste samma månad lämnar Göteborg anges Cardiff som destination. Kom man iväg

över Nordsjön? Tore konstaterar att fartyget den 9 april låg i Trondheim så en resa till Storbritannien och åter Norge är möjlig. Vid denna tid skeppades en hel del finsk cellulosa västerut via norska hamnar, dels över Narvik men även via Trondheim. Bägge städerna hade järnvägsförbindelse via Sverige. Varför beslagtogs inte **Rigel**? Troligen hade hon ingen last inne varför tyskarna efter någon tid när förhållandena blivit mer "normala" släppte

finskaflaggade fartyg. När **Rigel** den 14/15 juli 1940 sydgående passerar svenska västkusten uppger man sig vara på resa mellan Trondheim och Oskarshamn. Thordénångarna **Bjørneborg** och **Peggy Thordén** kom i en liknande situation den 9 april. På resa till Narvik i barlast låg de i Kopervik där de kvarhölls för att i slutet av maj släppas.

Erik Hag

Stoppdag för manus till nästa **Horisonten Runt** är 14 oktober

Identifierad ångare

Fartyget på sidan 66 i Läns-
pumpen 2013:2 är s/s **Nippon**.

Hon byggdes 1909 av Hawthorn, Leslie & Co Ltd, Newcastle, England och var på 7010 dwt, 4009 brutto och 3 115 netto. Längden var 116,17, bredden 14,52 och djupgåendet 7,80 meter. Detta enligt *Sveriges Skeppslista 1917*.

Hon var utrustad med en 3-cylindrig NE marine Eng Co

Ltd ångmaskin på 2750 ihk.

Hon levererades den 28 januari 1909 till Ab Svenska Ostasiatiska Kompaniet, Göteborg. Huvudredare var Dan Broström.

Den 8 maj 1913 strandade hon vid Scarborough Shoal, Luzon, Filippinerna. Övergavs av besättningen och blev vrak. I juni 1913 lyckades Erlanger & Gallinger, Manilla dra loss henne. Hon bogserades till

Shanghai för dockning. Under tiden hade Ab Svenska Ostasiatiska Kompaniet, Göteborg och bärgarna kommit överens om bärgarlön.

I juni 1936 köpte Wappu Oy (Antti Wihuri), Helsingfors henne. Hon fick nu namnet **Wirta**.

Den 24 januari 1941 var det dags för nästa strandning. På resa mellan Baltimore och Pet-samo strandade fartyget vid

Skerjafjord, Island och blev vrak.

Kjell-Åke Schönbeck

Fartyget längst upp på sidan 66 är tvivelsutan **Nippon**, där min far Gösta Wirén tjänstgjorde sommaren och hösten 1925 vid resa Sundsvall–Kotka–Antwerpen–Medelhavet–Suez–Sumatra–Japan–Dairen (Manchuriet) samt åter med avmönstring i Rotterdam.

Anders Wirén



Tryckfelsnisse

På sidan 33 i LP nr 2 står skutan **Ziva** nämnd. Rätt namn skall vara **Zita**.

Edmond Bäck

Glafva Glasbruk

Jag har fått denna fina bild från Glava Hembygdsförening och min fråga är om någon kan bekräfta om detta föreställer **Glafva Glasbruk IV**? Hon hette tidigare **Agnes** och efter tiden i Glava fick hon namnet **Ann-Mari**. Hon såldes 1948 till Sydafrika och därefter har jag inga uppgifter om henne.

Olle Gustafsson

En mycket vacker galeas på foto från Olle Gustafsson.

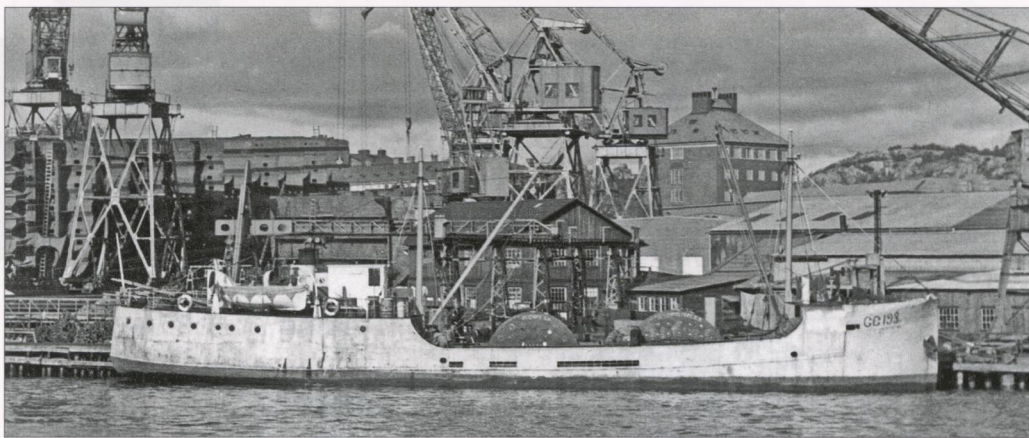
Sjöräddningens Hjalmar Branting

Jag har en före detta sjökollega, Per-Olof Lönnquist med fru Inger som äger den före detta livräddningsbåten **Hjalmar Branting**. Då han köpte den var den stationerad i Kristinehamn men den har även varit stationerad i Grönhögen på Öland. Jag undrar om någon känner till vilka andra stationer den varit på?

Arne Karlsson

*Vem kan berätta om livräddningskryssaren Hjalmar Branting?
Foto från Arne Karlsson.*





Fiskefartyg

För ett tag sedan fick jag detta foto i min hand med förfrågan om vilket fartyg det kunde vara. Jag låter frågan gå vidare. Fartyget har beteckningen GG 193.

Krister Bång

En okänd fraktare med fiskebeteckning. Foto ur Bertil Söderbergs negativsamling.

Vem känner till?

Min farfar sålde sitt fiskefartyg **Brattholm** till någon i Sverige 1974. Jag letar efter hennes vidare öden i Sverige. De gamla i familjen, som jag kunnat fråga, är döda och min förhoppning står därför till Länsmyndighetens kunniga läsekrets.

Brattholm byggdes av trä hos Livolden på Breviksøya 1949 för Håkon Nicolaisen,

Sandøya (VA-18-OF). Håkon flyttade senare till Rassvåg utanför Flekkefjord. Båten var ganska liten. Längd 34 ½ fot, bredd 12 ½ fot och djup 5 ½ fot. Hon var utrustad med en motor Rapp på 29 hk.

*Hälsningar från barnbarnet
Earling Nikolaisen*

Vem berättar?

Det er ofte at bilder vekker nyfikenheten, og bildet på side 27 i førre numret er inget undantak i så måte, snarare tvert i mot.

På bildet fra Gøta elv ligger et linjefartøy, en Transare kandskje, men hvilken?

Men det er skipet foran linjeskipet som er interessant. Det ser ut till at dette skipet

har hatt en ublid skjebne og har ligget delvis nedsunken ut fra hva som vises på skrogets styrbordsside. Spørsmålet er derfor: Hvilket skip er dette?

Det er vel sikkert noen av bladets lesere som kan bringe dette på rene. Ellers som vanlig takk for et interessant nr 2 for i år.

Tore Nilsen



Okänd gotlänning



En okänd ex-trållare i Valleviken. Foto Krister Bång sommaren 2013.

På loppis

När jag var på loppis hittade jag detta foto av den norska barken **Eros** tagen under första världskriget och min första tanke var att skicka fotot till Horisonten runt för att få reda på lite mer om fartyget.

Kjell Hobjer

Vi lät frågan gå vidare till Dag Bakka Jr i NSS.

Stålbarken **Eros** byggdes 1891 av A. Dubigeon, Nantes för C&F Brunelliere Freres, Nantes som **Les Adelphe**s. Brutto 1259, netto 1144, dödvikt 1565.

1907 Sald till A/S Eros (A.P. Utkilen), Mandal. Omdöpt **Eros**.

1909 Övertagen av A/S Eros (P.L. Møller), Mandal.

1910 Övertagen av A/S Eros (A.P. Ulriksen), Mandal

1918 Övertagen av A/S Eros (John Jurgens), Kristiania.

1919 Inköpt av ett partrederi i Göteborg med Sven Salén som huvudredare. Senare samma år övertagen av Erik Setterborg, Göteborg.

1921 Sald till Indo Mauritanian Shipping Co Ltd, Port Louis, Mauritius.

1922 Sald till A. Ganny, Rangoon, Burma.

1924 Sald till I.A. Assmal, Durban, Sydafrika.

1927 Satt på land i Pegu River och sjönk ner i muddret 1929.



Eros av Mandal på foto funnet på loppmarknad av Kjell Hobjer.

Saltstänkta böcker i höstmörkret



Nyhet!

ATT SKAPA EN VÄRLD

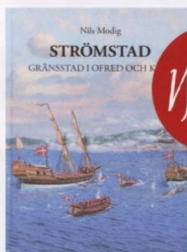
Här beskrivs hur Stena Bulk och Concor dia Maritime gått från att ha ett brokigt urval båtar med skiftande kvalitet i början av 1980-talet, till en verksamhet som omfattar nära 100 fartyg som marknadsförs som det senaste och bästa redarbranschen har att erbjuda de som vill frakta olja mm. För att belysa denna händelseutveckling används teorier från marknadsföring, företagsekonomi och filosofi. 199 kr. *Paket ihop med »Stockholmsrederierna« 299 kr + 95 kr frakt.*



Nyhet!

GÖTEBORGARNAS GUIDE TILL SÖDRA SKÄRGÅRDEN

En kärleksförklaring till Göteborgs sydliga arkipelag. Fantastiska foton. 210 kr



Nyhet!

STRÖMSTAD-GRÄNSSTAD I OFRED OCH KRIG

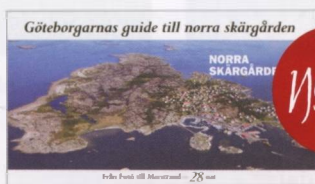
Ett fantastiskt historiedokument om bl.a. hur Sverige/Norgeunionen kom till och upplöstes. 201 kr



Nyhet!

SPANSKA IRRFÄRDER

Reseskildring om bl.a. Gibraltar, Trafalgar, Cadiz m.m. 150 kr



Nyhet!

GÖTEBORGARNAS GUIDE TILL NORRA SKÄRGÅRDEN

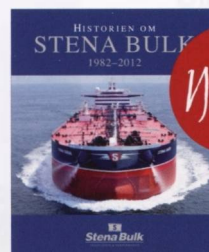
En kärleksförklaring till Göteborgs nordliga arkipelag. Fantastiska foton. 210 kr



Nyhet!

GÖTA KANAL - DEN VIDUNDERLIGA RESAN

Boken beskriver en resa, i ord och bild, som alla någon gång borde göra. 260 kr



Nyhet!

HISTORIEN OM STENA BULK 1982-2012

Rederiets 30-åriga historia och fartyg. Även engelsk upplaga. 295 kr



Nyhet!

SVERIGES MARITIMA INDEX 2013

Den enda illustrerade maritima uppslagsboken över större svenska fartyg. Boken innehåller även reportage, rederiadresser etc. Årets utgåva av SMI är den 34:e. 290 kr

Välkommen med din beställning!

Beställ via vår hemsida, plusgiro 192366-3 eller bankgiro 463-8417. Frakt tillkommer med 60 kr inom Sverige eller 150 kr inom Europa per beställning. Kontakta förlaget för företagsköp och större inköp.

Breakwater Publishing AB
031-722 74 80 | order@breakwater.se



BREAKWATER PUBLISHING



Böcker på frivakten

Redaktör Lennart Bornmalm

Skeppargillet i Visby, medlemsblad nr 63
Ola Sollerman (red)
Rikt illustrerad, 55 sidor, häftad.
Eget förlag, Visby, 2013
Pris 60 kronor exkl porto vid köp från Skeppargillet i Visby, Visby. Telefon 0498-21 68 58 eller mobiltel. 0705-56 71 07; e-post ola.sollerman@gotlandstidningar.se

Årsskriften Skeppargillet i Visby ger bland annat en krönika om vad som tilldragit sig under det gångna året inom Gotlands sjöfart. I årets upplaga (delges läsaren dessutom) finns en intressant artikel om en idé om snabbfärja som Karl Erland Gannholm lanserade 1952, vilken han också hade patent på. Denna snabbfärja var konstruerad som en kombination mellan flygplan och katamaran. Snabbfärjan skulle kunna tillryggalägga sträckan mellan Visby och Nynäshamn på en timma. En annan artikel handlar om Victor Hansén, som på sin tid var södra Gotlands driftigaste köpman. Han grundade Gotlands Slipstensbolag och ägde dessutom ett tiotal fartyg. Även sonen Hugo och sonsonen Victor den yngre var köpmän tillika redare. Artikeln avslutas med en fleetlist över fartygen. Vidare kan vi läsa om skeppare Tofftén, som var obildad men detta till trots en legendarisk och duktig skeppare. Vad som är mindre känt är att denne skeppare hade en son som blev både präst och berömd professor. Utöver ett antal artiklar och reseskildringar, bland annat med Cunards kryssnings- och oceanliner **Queen Mary 2**, presenteras rederierna på ön, nämligen Gotlandsbolaget och Wisby Tankers, vilka båda är framgångsrika. Kort och gott är det en trevlig och läsvärd skrift som Skeppargillet i Visby ger ut årligen.

Lennart Bornmalm



Spantrutan
Värmlands Sjöfartsgille
Bengt Stjernlöf m fl (red)
Rikt illustrerad, 27 sidor, häftad
Eget förlag, Karlstad, 2013.
Medlemstidskrift för Värmlands sjöfartsgille och utkommer med fyra nummer per år. Medlemsavgift 200 kronor. Enskilda nummer kostar 60 kronor.
Gilletts adress är Box 5033, 650 05 Karlstad.
E-post varmlandssjofartsfilie@telia.com.
Hemsida www.varmlandssjofartsgille.se

Värmlands Sjöfartsgilles medlemstidning *Spantrutan* har påtagligt förnyats och fått ett nytt utseende och innehållet kommer fortsättningsvis att vara mer fokuserat på Vänersjöfarten.

Det är en trevlig modernisering av tidskriften och den tidigare mångåriga och idoge redaktören Per-Olof Jörnmark har ersatts med en redaktionskommitté.

I nummer 1 av *Spantrutan* 2013 förekommer bland annat artiklar om Torsö rederi, vilket är ett intressant litet rederi. En annan artikel handlar om m/t **Solvik** och en tredje berättar om Gustaf Dalén. Det är relativt korta men intressanta artiklar om Vänersjöfarten som belyses förutom allmän medlemsinformation. Vidare finns tidskriften även i digital form på gilletts hemsida för medlemmar efter att nästkommande nummer av *Spantrutan* publicerats i pappersform. Det vill säga nummer 2 är publicerad läggs nummer 1 ut i digital form på hemsidan. Förnyelsen av *Spantrutan* har blivit mycket lyckad.

Lennart Bornmalm



JL Runeberg – skärgårdsbåten i våra hjärtan

Thure Malmberg
Rikt illustrerad, 120 sidor, inbunden.
Förlag Rederi Ab J65 JL Runeberg, Borgå
ISBN 978-952-93-0113-3
Pris 30 euro.
Beställes via hemsidan www.msjlrunenberg.fi eller per e.post runeberg@msjlrunenberg.fi

Det är inte bara i Sverige vi ömt vårdar våra skärgårdsbåtar. Förra året, 2012, blev en av Finlands klenoder, **JL Runeberg**, 100 år vilket bland annat utmynnade i en bok om fartygets historia skriven av den erfarne fartygsskribenten Thure Malmberg.

JL Runeberg är helt igenom finsk. Hon byggdes i Helsingfors 1912 med namnet **Helsingfors Skärgård** och har under nästan hela sin levnad trafikerat vattnen utanför Finlands huvudstad.

Ångaren tillhörde Nyländska Skärgårds Ab fram till 1937 då hon såldes till Borgå och gavs då namnet **JL Runeberg**. År 1969 byttes ångmaskinen ut mot en dieselmotor som senare ersattes mot en nyare huvudmotor.

När vinterkriget bröt ut inkallades fartyget och (fick sin bas) stationerades i Pellinge. Samtidigt kamouflagemålades hon och fick sitt militära nummer 758. Hon återlämnades sliten 1945.

Trafiken på Borgå drogs med stora lönsamhetsproblem och fartyget såldes på auktion 1966 och kunde räddas för trafiken mellan Helsingfors och Borgå. Sommaren 1985 blev den sista och i februari 1986 skrevs kontrakt med Ingmar Gustafsson från Borgå som tillsammans med Ted Lönnroos bildade Rederi Ab JL Runeberg. Nu påbörjades ett upprustningsarbete som kostade stora summor. I maj 1987, då fartyget var 75 år, gjordes den längsta resan hittills. Den gick över Ålands hav till Stockholm.

Med ett enormt engagemang och stora uppoffringar har man lyckats hålla fartyget i gott skick.

År 1988 slog regeringen fast att **JL Runeberg** är ett kulturföremål som inte fick säljas utomlands. År 1995 blev hon upptagen i Finlands register över kulturfartyg.

Boken andas pålästhet och ren och skär skrivarglädje och jag vill rekommendera läsning inte minst av dem som står i

begrepp att skriva fartygshistoriker över kommande 100-åringar. Boken avslutas med en fartygskatalog av den kände båtologen Bengt Sjöström om fartyg som gått i trafik mellan huvudstaden och Borgå 1838–2012.

Vid Skärgårdsredarnas 25-årsjubileum hade jag nöjet att sitta bredvid Ingmar Gustafsson som delgav mig både mustiga och verklighetsnära berättelser.

År 1914 byggdes vid Eriksbergs Mechaniska Verkstad i Göteborg en passagerarångare för Finland med namnet **JL Runeberg**. Denna ångare har inget att göra med dagens fartyg med samma namn.

Krister Bång

Sveriges Maritima Index 2013, Svensk Illustrerad Skeppslista

Rikt illustrerad, 352 sidor, häftad
Förlag Breakwater Publishing Ab, Göteborg, 2013.

ISBN 978-91-86687-21-2

Pris 290 kronor vid köp från förlaget Breakwater Publishing, Göteborg, tel 031 – 722 7480 alternativt e-post info@breakwater.se alternativt order@breakwater.se

År 2005 publicerades *Svensk Illustrerad Skeppslista* i ett nytt utförande efter att ha haft ett och samma format i 25 år. Nu i ett större format och med färgbilder. Samtidigt ändrades titeln till *Sveriges Maritima Index*. Denna skeppslista är numera uppdelat i fyra avsnitt på följande sätt; svenskägda fartyg, vilka kan vara både svenskflaggade och under utländsk flagg, följt av sektionen statsägda fartyg. Därefter fiskebåtar, vilka sedan några år tillbaka också kan vara utlandsflaggade och slutligen K-märkta fartyg och traditionsfartyg. Dessa börjar bli ganska många, vilket är mycket trevligt. Utöver dessa avsnitt inleds boken, liksom tidigare år, med ett par intressanta artiklar om några

ämnen med maritim anknytning. I år har Lennart Johnsson skrivit om Göteborgs hamn. Denna baseras på en intervju med hamnens verkställande direktör Magnus Kårestedt. Han har varit chef för Göteborgs hamn i 10 år och under denna tid har hamnen utvecklats mycket positivt till att idag hantera 42 miljoner ton gods årligen jämfört med runt 30 miljoner ton för 10 år sedan. 25 procent av Sveriges utrikeshandel och två av tre containers passerar via Göteborgs hamn. Dessutom har hamnen stor betydelse för turismen bland annat genom färjesjöfart och kryssningstrafik. Dock är konkurrensen från de stora kontinenthamnarna svår och därför är det viktigt att hela tiden utvecklas och hålla en utmärkt servicegrad, vilket Kårestedt särskilt understryker. Den andra artikeln handlar om Stiftelsen Sveriges Sjömanshus, vilken bilades 1972. Bland annat har Sjömanshusstiftelsen genom åren bidragit med värdefulla gratialer, vilket innebär ekonomiskt bistånd till ombordanställd eller efterlevande till sådan person. Vidare har stiftelsen givit generösa bidrag till simulatorer vid sjöfartshögskolorna i Göteborg (Chalmers) och Kalmar, vilka varit mycket betydelsefulla.

Generellt är *Sveriges Maritima Index* en bra skrift för att få en omfattning om vilka svenska och svenskägda fartyg som finns av vilken typ det nu än månne vara. Bildmaterialet är numera genomgående i färg och generellt av hög kvalitet.

Lennart Bornmalm

Olof Hasslöf Bibliografi 1928–2012

Peter Skanse
Sparsamt illustrerad, 95 sidor, inbunden.
Förlag Båtdokgruppen Ab, Skärhamn, 2012
ISBN 978-91-87360-60-2

Pris 225 kronor vid köp från förlaget Båtdokgruppen, Skärhamn, tel 0304–67 40 30 alternativt e-post info@batdok.com

Nästa år är det 20 år sedan Olof Hasslöf gick ur tiden nästan 93 år gammal, men hans livsgärning lever i allra högsta grad kvar. Hasslöf var en föregångare inom den maritimhistoriska forskningen och hans omfattande publicering och insamlade material som exempelvis intervjuer, fotografier med mera är en stor tillgång och inspirationskälla för många såväl inhemska som internationella forskare inom ämnesområdet.

Boken, som endast har tryckts i en mycket begränsad numrerad upplaga, inleds med en presentation av Olof Hasslöf. Därefter följer en kronologi över hans arbeten från 1928 till 1984, samt tidigare publikationer som utgivits i nya upplagor.

Författaren, som förövrigt är tidigare student till Hasslöf, har gjort en föredömlig sammanställning över hans publikationer såväl egna som i samarbete med andra. Dessutom finns en uppställning över Hasslöfs arbeten som redaktör/medredaktör, hans recensioner och vad andra skrivit om Olof Hasslöf och recensioner av hans arbeten.

Läsning är intressant men ger framför allt en överblick om vad Hasslöf publicerat. Samtidigt som denna är både imponerande och en inspirationskälla för många forskare inom ämnesområdet att föra Hasslöfs gärning vidare med ytterligare väsentlig forskning inom det maritimhistoriska fältet.

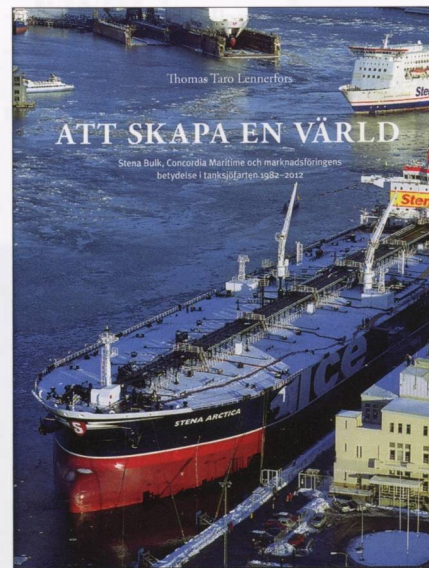
Lennart Bornmalm

Att Skapa en Värld, Stena Bulk, Concordia Maritime och marknadsföringens betydelse i tanksjöfarten 1982–2012

Thomas Taro Lennerfors
Rikt illustrerad, 239 sidor, inbunden.
Förlag Breakwater Publishing Ab, Göteborg
ISBN 978-91-86687-19-9

Pris 199 kronor vid köp från förlaget Breakwater Publishing, Göteborg, tel 031 – 722 7480 alternativt e-post info@breakwater.se

För fyra år sedan publicerade samme författare till föreliggande bok en intressant historik över de så kallade stockholmsrederierna som utgjordes av fyra rederier, vilka var verksamma inom stortanksjöfarten. Dessa tankrederier kom under en dryg tioårsperiod i slutet av 1900-talet att expandera mycket snabbt och blev tillsammans bland de ledande inom denna sjöfartssektor. För att generera tillräckligt med kapital för den snabba tillväxten børsintroducerades det ena rederiet efter det andra. Detta skulle senare



visa sig vara en bidragande orsak till att ägarna förlorade kontrollen över bolagen och utländska redare tog över, som exempelvis den norske stortanksredaren John Fredriksen.

Till skillnad från stockholmsrederierna byggde Stena koncernen upp sitt eget rederi inom tank- och bulksjöfarten genom Stena Bulk och Concordia Maritime. Detta utan att något större kapital tillfördes via börsen. Concordia Maritime börnoterades, men Stenasfär behöll 70 procents kontroll över bolaget. Istället har dessa båda rederier till stor del kunnat tillväxa självständigt inom Stena koncernen. Stena Bulk och Concordia Maritime har gått från att ha ett brokigt urval av båtar, vilka började inköpas på andrahandsmarknaden under 1980-talet, till att idag ha en verksamhet som omfattar närmare hundra fartyg vilka marknadsförs som fördelaktiga både i miljöhänsen och säkerhetsmässigt. Denna framgång har till stor del kunnat åstadkommas genom ett hängivet engagemang och duktiga medarbetare. Detta för att alltid ha som mål att vara i framkant inom denna sjöfartsgren. I boken beskrivs det historiska förloppet från tidigt 1980-tal till nu, men med betoning på vilken roll marknadsföringen har haft (genom till exempel annonser, events, design, lobbying) både för företagets verksamhet såsom marknadsföringens verkningar på resten av industrin. För att belysa denna händelseutveckling används teorier från marknadsföring, företagsekonomi och filosofi. Läsningen är mycket intressant och medryckande. Nyttänkande och entreprenöranda hos ledningen har skapat förutsättningar för framgång inom dessa båda rederier. Ett stort antal personer har intervjuats av författaren framför allt från de båda rederiernas ledningar, vilka på ett intressant och insiktsfullt sätt berättar olika händelseloppet genom åren. Bilderna är illustrativa med fartygsbilder, personporträtt, börskurser och tidningsklipp. Dessutom är den grafiska formgivningen mycket tilltalande, vilket förhöjer läsningen.

Kort sagt är det en läsvärd och intressant bok som rekommenderas varmt.

Lennart Bornmalm

Byens Værft, Aalborg Værfts Historie 1912–2012

Flemming Nielsen

Rikt illustrerad, 334 sidor, inbunden.

Förlag Frederikshavn Maritime Erhvervspark A/S, Frederikshavn

ISBN 978-87-9944152-3-6

Pris 299,95 danska kr vid köp från Arnold Busck International Boghandel A/S,

Pilestræde 52, 1. sal - 1112 København K, e-post web@busk.dk

I januari 2012 levererade Odense Staal-skibsværft (Lindö) det sista nybygget en fregatt vid namn **Niels Juel** (F 363) till danska marinen. I samband med detta stängde det sista storvarvet i Danmark. År 1980 hade Danmark åtta större skeppsvarv, där Odense Staal-skibsværft var det största och tillhörde den stora danska rederikoncernen A.P. Møller-Mærsk A/S. De danska storvarven ägdes huvudsakligen av inhemska rederikoncerner och från senare delen av 1980-talet har det ena efter det andra storvarvet avvecklats. Ett av dessa var det anrika Aalborg Værft A/S, vilket till stor del är känt för fina bilfärjor som byggdes genom åren. Exempelvis bilfärjorna **Prinsessan Christina** och **Prinsessan Desiree**, vilka var två systerfartyg byggda vid varvet 1969 respektive 1971 för Rederi Ab Göteborg-Frederikshavn Linjen, Göteborg (Sessan-linjen). År 2012 var det 100 år sedan Aalborg Værft grundades. För att uppmärksamma detta gavs ett gediget bokverk ut, som i ord och bild skildrar varvets verksamhet genom åren. Trots att det i år är 25 år sedan Aalborg Værft upphörde känns det särskilt angeläget att skildra denna spännande industri som under några årtionden på 1900-talet var Ålborgs största privata och mest betydelsefulla arbetsplats. Aalborg Værfts mest spännande tid var kanske några av de sista åren, då varvet byggde två eleganta kryssningsfartyg för det brittisk-amerikanska kryssningsrederiet Carnival Cruise Lines, nämligen m/s **Tropicale** (1982) och m/s **Holiday** (1985), vilket var ett par riktigt avancerade fartyg. Därutöver byggdes många andra fartyg som exempelvis bilfärjor och några fina kylfartyg. Det hela började 1912 när bröderna Peter och särskilt Immanuel

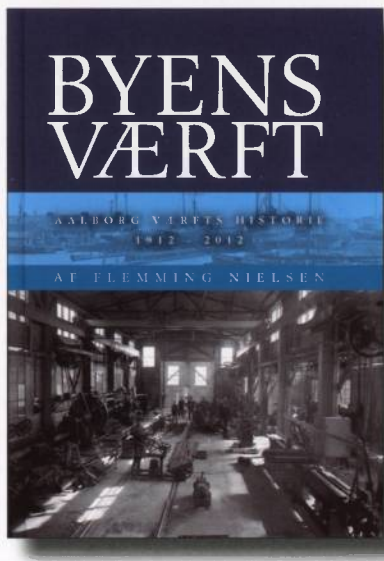
Stuhr hade en vision om att bygga och bedriva ett stålskeppsvarv i Ålborgs hamn, vilket verkställdes detta år under bolagsnamnet Stuhrs Maskin- og Skibsbyggeri. Verksamheten började i en liten skala med att reparera fartyg, men redan påföljande år inleddes nybyggnationen med den tremastade stålskonerten **Jens Riis**. Således hade en ganska imponerande utveckling påbörjats, vilken skulle komma att påverka Ålborg i mer än 75 år. Varvet skulle genom att ge tusentals arbetare i Ålborg sin försörjning och bygga en imponerande mängd fartyg – stora som små – och pannor få en mycket stor betydelse. Den sistnämnda produktionen pågår ännu idag, men nu under namnet Alfa Laval.

I början hade varvsrörelsen många upp- och nedgångar och under ett antal år ägdes varvet också av Ålborgs kommun, men när rederiet J. Lauritzen A/S tog över varvsrörelsen 1937 efter att ha sökt efter ett skeppsvarv en tid blev det en påtaglig utveckling av varvet. Resultatet växte varvsverksamheten liksom antalet arbetstillfällen så att 1957 var Aalborg Værft stadens största arbetsgivare. Det gick riktigt bra för varvet på 1950-talet, och detta fortsatte även in på 1960-talet. Byggandet av stålfartyg pågick i Ålborgs hamn ända fram till 1988, då man ansåg, i likhet med svenska storvarv, att konkurrensen från framför allt de stora varvskoncernerna i fjärran östern var oövervinnerlig och Aalborg Værft lade ned fartygsbyggandet.

Boken är mycket intressant och är skriven med stor insikt av arkivarien Flemming Nielsen vid Aalborg stadsarkiv. Historiken beskriver varvsrörelsen verksamhet årtionde efter årtionde och läsaren rycks med av den entusiasm och detaljrikedom författaren bjuder på.

Boken är fullmatad med bra fotografier som är illustrativa och underlättar läsningen. Flera flygfotografier ger en bra uppfattning om hur stort varvet i verkligheten var och hur mycket det dominerade hamnområdet i Limfjorden. Samtliga fartyg som byggdes beskrivs och är i de flesta fall också avbildade i en nybyggnadlista längst bak i boken. Denna omfattar de sista 47 sidorna. Avslutningsvis bifogas också en DVD-skriva på den bakre bokpärmens insida. Skivan innehåller en film om Aalborg Værft genom åren. Denna är mycket sevärd.

Lennart Bornmalm



Möteskalender för Klubb Maritim – Göteborg

Tisdagen den 1 oktober kl 19

En resa jag minns, Sjökapten Thorild Forslund berättar om en minnesrik resa med ett av Stenas Rickmers-byggen.

Torsdagen den 3 oktober kl 12

Torsten Hagnéus torsdagsöppnar Kajutan för säsongen.

Tisdagen den 8 oktober kl 19

Filmvisning *Varvsjobb, att bygga en LNG-tanker, ny diesel i Radiance of the Seas* och "Nya" containerfartyg.

Tisdagen den 5 november kl 19

Har ni sett den förut? Lennart Ramsvik och Rickard Sahlsten botaniserar i sina bildarkiv.

Tisdagen den 12 november kl 19

Filmvisning *Med m/s Thebeland till Medelhavet 1994*. Stig Selander åkte med som passagerare och filmade resan.

Tisdagen den 3 december kl 19

Filmvisning *Isvintern 1941. SJ färjor och krigsminnen från Gdynia* samt *Hospitalship Jutlandia, Korea 1951–1953. T/t Stena Queen nästan störst + besök på Munksund* 9 min.

Fredagen den 13 december kl 19

Vi avslutar bätologåret med traditionell

jultallrik i Kajutan. Obligatorisk *bindande föransmälan* till klubbvärderna Ragnar Magner 0736-70 82 23.

Sjöfartsklubben

Kajutan är öppen alla tisdagar mellan kl 18 och 21 under säsongen. Adressen är Sockerbruket 17, in på gården, första våningen. Tel 031-24 65 15 (endast tisdags- och arkivkvällar).

Forskning

Kajutan är öppen torsdagar kl 12 till 15 med början den 3 oktober. Varannan torsdag under hösten håller vi Öppet arkiv i Kajutan mellan kl 18 och 21 med början den 29 augusti. Då arbetar vi med vårt bibliotek och våra samlingar. Digital sakkunskap kommer att finnas tillgänglig. Föreningen bjuder på kaffe!

OBS!

Håll Dig uppdaterad. Ändringar i programmen kan förekomma. Dessa meddelas på vår hemsida <http://klubbmaritimgbg.se>

Välkomna!

Ny skrift från Terje W. Fredh:

LOGGBOK FRÅN HAVET NR 2

Bl a en uppsats om Uddevallabygget Nanny, en gång världens största tanker. Samtal med besättning, varvsanställda, sjömansrullor samt det faktum att Nanny bröt USA:s oljeblockad mot Iran.

Exempel på innehåll:

- Liten tanker med 45 mans besättning
- M/s Tisnaren utanför spärren
- Sjuk sjöman botades med kokt gristryne
- Slaget om Narvik
- Motorseglare i Lübeck när 1000 plan bombade
- Alla norska befäl rymde från tyskägda Trianon i Lysekil 1942
- En stormig resa med kuttern Fenby

Obs: Ett fåtal ex finns kvar av Loggbok nr 1

Pris med porto 90 kr

Terje W. Fredh, Grängsgatan 16

453 30 Lysekil

E-post: fredh.terje@jobbet.utfors.se

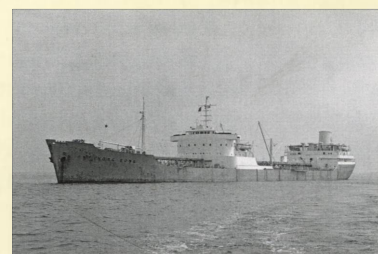
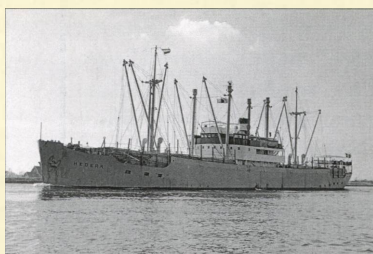
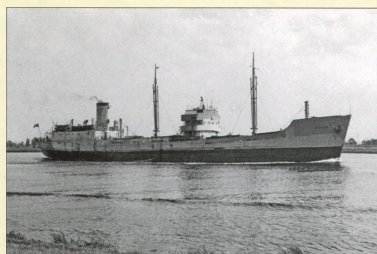
Tel 0523-10421

Mobil 0708-71 67 55

pluggiro 88 13 79-2

konto i Swedbank 424 400 2707

Foton ur Terje Fredhs negativsamling



FOTOARKIVET • Klubb Maritim-Göteborg • Offert 007

Fotoformat 10 x 15 (10 kr/st) 18 x 24 (55 kr/st) samt 20 x 30 (65 kr/st)

Tillkommer porto och exp.-kostnad 15 kr, utlandet 30 kr.

Betalning vid leverans. Vid betalning från utlandet **endast kontant.**

OBS! FOTONA LEVERERAS I ORDNING FRÅN LISTAN. OBS!

Antal foton:

10x15

18x24

20x30

Aida	Stockholm	10717	Claude	Helsingborg	10808	Hedera	Höganäs	9799
Alta Mar	Stockholm	11490	Claude Debussy ex	Dunkerque	10914	Hemsö	Härnösand	3936
Anders	Lidköping	9654	Arabella			Hervor Bratt	Göteborg	6962
Arabella	Lidingö	10914	Dido ex Hjelmaren	Panama	8799	Hong Kong	Göteborg	9865
Argo	Stockholm	8968	Don Carlos	Stockholm	10636	Ibis ex Laholm	Mariehamn	8538
Arroi ex Sunnanhav	Marstal	9900	Dorothea	Stockholm	9684	Ingarö	Stockholm	7367
Atlantic Song	Stockholm	10862	Ebba ex Elsie Winck	Hamburg	9630	Irene I ex Irene	Panama	9662
Atlantic Span	Göteborg	10854	Fredrika	Stockholm	9798	Karmas	Stockholm	8657
Bohus	Göteborg	8755	Garifjord	Göteborg	9612	Kattegatt	Helsingborg	8041
Bolivia	Stockholm	8794	Granö ex Fredrika	Mariehamn	8554	Kimon ex	Piraeus	10210
Britmari	Lidköping	9621	Gudmundrå	Stockholm	9454	Carl Larsson		
Brofjord	Göteborg	4656	Hainan	Göteborg	8813	Kinne (Thun)		
Carmen	Stockholm	10437	Hallaren	Skärhamn	12373	Korsö	Stockholm	7287
Citadel	Landskrona	10809	Hansy	Lidköping	8570	Kratos	Göteborg	10326

Fotoarkivet c/o Bertil Söderberg, Kupeskärgatan 69, SE 421 60 V Frölunda

Namn

Adress

Beställning via e-post bsg.soderberg@telia.com

Sista beställningsdag är

17 november 2013

därefter leverans inom 8 veckor