



## Innehåll

<b>En dramatisk förlisning i Nordatlanten 1957</b> .....	3
<i>Max Slotte</i>	
<b>Kristers resa</b> .....	6
<i>Krister Bång</i>	
<b>Minnen från värnplikten i flottan</b> .....	14
<i>Sture Gustavsson</i>	
<b>Götaskredet i Göta älv 1957</b> .....	16
<i>Bengt Gustavsson</i>	
<b>En resa med m/s Peru sommaren 1964</b> .....	20
<i>Lars Hultqvist</i>	
<b>Radionavigering</b> .....	25
<i>Bosse Petersson</i>	
<b>Vådan av radiopejling</b> .....	28
<i>Göran Sändare</i>	
<b>I Ahlmarksbåtar</b> .....	32
<i>Eric Hallberg</i>	
<b>Bilduppslag till Jans minne</b> .....	40
<i>Bertil Söderberg</i>	
<b>En efter en försvinner de</b> .....	44
<i>Krister Bång</i>	
<b>Resa till Höviksnäs</b> .....	51
<i>Bertil Söderberg</i>	
<b>Insjöfart i Ungern</b> .....	54
<i>Sándor Némethy, Lennart Bornmalm, Zoltán Huscár, Bosse Lagerqvist, Bálint Havasi</i>	
<b>Horisonten Runt</b> .....	62
<i>Bertil Söderberg</i>	
<b>Böcker på Frivakten</b> .....	66
<i>Lennart Bornmalm</i>	



Tidskriften LÄNSPUMPEN ges ut av  
Länspumpen Sjöfartshistorisk Förening  
i Göteborg.

Årgång 44. Nummer 179 från starten.  
ISSN 0281-4242.

**Lennart Bornmalm**, huvudredaktör och  
ansvarig utgivare, 031-23 07 02,  
lennart.bornmalm@marine.gu.se

**Krister Bång**, tidskriftens kontaktperson,  
031-26 38 38, krister.bang@gmail.com

**Eric Hallberg**, 0706-764008,  
eric.hallberg@biol.lu.se

**Anders Lundquist**, webbredaktör,  
anders.lundquist@lanspumpen.se

**Nils Sjökvist**, 0707-53 89 00,  
nils.sjokvist@frontmgt.no

**Göran Sändare**, 0303-77 04 79,  
sandare@telia.com

**Bertil Söderberg**, 031-45 9 1 98,  
bsg.soderberg@telia.com

Hemsida: [www.lanspumpen.se](http://www.lanspumpen.se)

Postadress: Länspumpen, c/o Håkan Al-  
verbo, Skansvägen 9, 471 32 Skärhamn.

Årsavgift: 250 kr. Plusgiro 81 57 68 - 7.

Annonsprislista för medlemmar

Helsida 1 000:-

Halvsida 500:-

Mindre annons 300:-

Tryckt hos Göteborgstryckeriet, Mölndal.

*Tidningen får citeras om källan anges.  
För återgivande av signerade artiklar och  
illustrationer erfordras författarens och re-  
daktionens tillstånd.*



*En av Sessanlinjens färjor passerar Vingaden 19 maj 1973. Foto Curt S. Ohlsson, Länspumpens arkiv. Läs om radionavigering på sid. 25.*

## Föreningsinformation

I detta nummer bjuds det på en varierad läsning om sjöfart, såväl på nära håll som internationellt, vilket vi hoppas Du skall finna vara av intresse. Vi har tagit till oss av de synpunkter och förslag som inkommit genom läsarundersökningen tidigare i år. I ett kommande nummer planerar vi att göra en sammanfattande presentation av läsarnas synpunkter och önskemål.

Samtidigt vill vi passa på och hälsa Bertil Quirin och Anders Bergenek varmt välkomna som nya medarbetare i redaktionen.

OBSERVERA att manuskript samt bidrag för "Horisonten Runt" skickas till Bertil Söderberg, Kupeskärgatan 69, 421 60 Västra Frölunda. Eller via e-post: [bsg.soderberg@telia.com](mailto:bsg.soderberg@telia.com)

*Redaktionen*



M/s *Bornholm* stävar i lugn sjö. Foto från mitten av 1950-talet.

## En dramatisk förlisning i Nordatlanten 1957

Max Slotte

Strax före jul 1955 mönstrade jag på motorfartyget **Bornholm**, som ägdes av Kronvik Shipping AB i Vasa. Hon var ursprungligen byggd på B & W i Köpenhamn och levererades till Det Dansk-Franske Dampskibsselskab i juni 1930. Hon hade nitat skrov och var specialbyggd för att kunna transportera ädelträ i form av logs från Kongo. Maskinen var en sexcylindrig 4-taktsdiesel B & W 6150-SS på 1 600 ihk. Fram till 1954 seglade **Bornholm** för detta rederi men då såldes hon till Gunnar Ericks-son i Vasa, Finland.

### Bornholms danska tid

**Bornholm** hade haft en tämligen spännande och omväxlande historia under de 24 år hon seglade för Dansk-Franske. På resa från Middlesborough till Portland, Maine, råkade hon på nyårsdagen 1933 ut för en rejäl orkan som slog sönder stora delar av bryggan varvid bägge kompasserna gick överbord, två livbåtar krossades och däckshuset skadades. Vid en brottsjö över akterskeppet trängde vatten ner i hytterna och handstyrningsutrustningen förstördes. Man lyckades dock ta sig tillbaka till Storbritannien och Glasgow där hon reparerades.

Redan samma år, i juni, kolliderade **Bornholm** på Donau med en passagerarångare, men då blev det bara ett antal plåtskador förut. I januari 1935 låg hon i ballast uppankrad på redde

Novorossisk då orkanvindar fick ankarna att släppa och hon gick på grund. Hon fick hjälp att komma loss och fick sedan genomgå en rejäl bottenreparation i Hamburg.

Alldeles före andra världskrigets utbrott i augusti 1939 var **Bornholm** på resa från New York till Santos med styckegods. På Santosfloden kolliderade hon så svårt med det brasilianska skeppet **Lydia M.B.** att hon måste sättas på grund. Då kom akterskeppet under vatten och 10 000 säckar med kaffe förstördes. Denna gång fick **Bornholm** repareras i Santos i tre månader.

Strax innan tyskarna besatte Danmark i april 1940 avseglade **Bornholm** den 15 mars från Ålborg med destination Halifax, Kanada. Redan dagen därpå kolliderade hon med ett okänt fartyg, förmodligen en u-båt. Hon fortsatte dock resan men blev uppbringad den 19 mars mitt ute i Nordatlanten och

förd in till Halifax. Här kom **Bornholm** i kanadensisk och senare brittisk tjänst under Ministry of War Transport.

Under flera år lyckades hon segla mellan Kanada och England och även på Västafrika utan att råka ut för någon allvarligare incident. Julen 1943 låg **Bornholm** i London och det meddelades då att alla danska skepp som seglat under brittisk flagg nu åter fick rätt att föra dansk flagg. Den officiella flaggskiftesceremonin ägde rum på juldagsmorgonen och **Bornholm** var det första danska skepp som kunde hissa Dannebrogen.

Efter invasionen i Normandie 6 juni 1944 seglade **Bornholm** med materiel till de allierade arméerna på kontinenten. Hon var också bland de allra första fartyg som kunde anlöpa det befriade Antwerpen i oktober 1944. I januari 1945 bombade tyska plan hamnen och **Bornholm** blev då så allvarligt skadad



*Bornholm* på grund i Santosfloden i augusti 1939.

att hon fick ligga i docka i nära tre månader för reparation.

I januari 1946 kunde **Bornholm** för första gången på fem år åter anlöpa dansk hamn. Hon blev 1947 insatt på linjen mellan Västeuropa och Afrika. På denna trad stannade hon fram till försäljningen till Finland i februari 1954.

### Den sista resan

När jag kom ombord 1955 uppgick besättningen till 28 man och de flesta kom från Österbottens kusttrakter och Vasa skärgård. Under min första tid ombord hann vi med en resa till Buenos Aires och under sommarhalvåret 1956 var fartyget sysselsatt i Nordsjöfart. Hösten 1956 befraktades **Bornholm** av ett amerikanskt företag för bulklaster mellan amerikanska ostkusten och hamnar i Medelhavet.

Under påskhelgen 1957 låg vi i San Feliú, en liten ort söder om Barcelona, och lastade fluorkemikalier för Wilmington, Delaware. Efter avgång från San Feliú stävade fartyget i vackert väder längs spanska kusten mot Gibraltar. Men efter passage av Gibraltar och några dagar ute i Atlanten överraskades vi de sista dagarna i april av ett för årstiden mycket kraftigt oväder med västlig vind som nådde stormstyrka. Jag seglade lättmatros och på morgonen den 3 maj fick jag på 4–8-vakten ställa mig till rors, eftersom automatstyrningen inte klarade att hålla fartyget på kurs i den grova västliga sjön. Jag märkte att överstyrman blev orolig på grund av att allt fler överbrytande sjöar rullade in över fördäck. Han gav order till min vaktkamrat att gå till ettans lucka och öppna nedstigningsluckan till lastrummet för att kontrollera hur det såg ut. Vaktkamaraten kom tillbaka med andan i halsen och rapporterade att vatten trängt in i ettans lastrum och blandat sig med lasten.

Befälhavaren kallade alla befäls personer till bryggan och hela besättningen purrades ut. Däcksbesättningen började med att ta av några träluckor i aktre delen av ettans lastlucka. När förskeppet reste sig i sjön såg man då hur dagsljuset lyste in genom en spricka tvärs över en plåt. Som en första åtgärd planerades nu att bygga en liten flotte och från den försöka täta sprickan i bordläggningen på babordssidan.

Lastluckorna var av den gängse typen på den tiden: skärstockar tvärskepps i luckan och på skärstockarna



*Skeppskatten Tjalle spanar in två kanariefåglar ombord i Bornholm. Foto Max Slotte.*

luckor av trä täckta med tre lager presenningar. För att eventuellt kunna ta sig ner i lastrummet och försöka täta läckan fick besättningen order att börja lucka av fler träluckor. Men just som detta arbete påbörjats svepte en stor brottsjö in över fördäck och stora mängder vatten rann ner i lastrummet. Vi lade skyndsamt tillbaka träluckorna och skalkade ettaluckan inför nästa brottsjö. Kemikalierna i lasten hade av allt vattnet antagit en tjock vällingliknande konsistens och ett försök att länsa lastrummet misslyckades. Nästa åtgärd blev att från den tomma förpiken borra hål i tvärskottet mot ettans lastrum för att länsa lastrummet via förpiken. Även denna åtgärd misslyckades. Pumparna kunde helt enkelt inte suga upp den tjocka blandningen av fluorkemikalier och vatten.

Vi befann oss i en position ungefär mittemellan Azorerna och Bermuda. Läget bedömdes som allvarligt och telegrafisten fick order om att sända ut nödsignaler. Dessa började att sändas ut vid niotiden på morgonen och vi fick ganska snart svar från flera fartyg. Det fartyg som låg närmast var ett amerikanskt kustbevakningsfartyg, **Duane**, som var stationerat i vattnen kring väderleksstationen Echo. Avståndet mellan **Duane** och oss var cirka 200 sjömil. **Duane** var redo att komma till undsättning, men **Bornholms** befälhavare ville avvakta. Det ansågs i det skedet inte vara någon omedelbar fara för att **Bornholm** skulle sjunka.

Efter de misslyckade försöken att länsa ettans lastrum beslöt befälet att vi skulle förstärka tvärskottet mellan ettans och tvåans lastrum för att för-

hindra att detta trycktes in av vattenmassorna som vid fartygets rörelser pressade mot tvärskottet med våldsam kraft. Ombord hade vi gott om stöttor och trävirke efter att föregående år ha gått med sågade trävaror och massa ved. Vi började med ett omfattande förstärkningsarbete av tvärskeppsskottet med stöttor, som med ena änden placerades mot spanterna i bordläggningen på bägge sidor och med den andra änden inkilad i vertikala balkar på tvärskeppsskottet. Samma sak gjorde vi med stöttor från ett långskeppsskott på förkant i lastrummets mittlinje. Vi höll på med detta arbete hela dagen. I efterhand kan man konstatera, att det i vart fall fördröjde det oundvikliga slutet. På kvällen den 3 maj gick de som hade frivakt till kojs som vanligt, trots att vi alla säkert anade vad som skulle hända.

Jag hade som vanligt 4–8-vakten nästa morgon den 4 maj. Vid femtiden kom ett meddelande till bryggan från maskinrummet, att vatten hade börjat tränga in i rännstenarna i tvåans och treans lastrum. Överstyrman gav mig då order att purra ut samtliga ombord. De flesta låg i sina kojer och sov gott. Även skeppskatten Tjalle låg i djup sömn på slafen i min hytt.

Vi fick nu order om att göra livbåtarna klara för sjösättning. Vatten hade börjat att tränga in även under maskinrumsdurken. Samtidigt fick vi veta att **Duane** inte var långt borta och att hon stävade mot oss med full fart. **Bornholms** förskepp låg nu så djupt att sjöarna sköljde in i gångarna på bägge sidor om midskeppsöverbyggnaden. Det var inte längre möjligt att gå i livbåtarna



Det amerikanska kustbevakningsfartyget W 33 *Duane*.

från båtdäck. Vi fick i stället mana dem akteröver till relingen på bägge sidor vid det allttjämt relativt vattenfria däck kring fyrans lastlucka. Vid en vågtopp låg livbåtarna alldeles i nivå med relingen och i nästa ögonblick försvann de ned i vågdalen så långt att man kunde se fartygets slingerkolar. Styrbords sida var läsida och maskinisterna hade pumpat ut brännolja för att dämpa sjön. I styrbords livbåt placerades vår skeppskatt Tjalle tillsammans med två man som skulle haka loss täljorna när livbåten kom i vatten. När folk började klättra ner i livbåten blev det ganska rörigt och plötsligt föll katten överbord och fördes bort med en våg. Men det otroliga inträffade! I nästa våg kom katten tillbaka mot livbåten och en matros fick påpassligt tag i kattstackarn som var helt genomdränkt av brännolja.

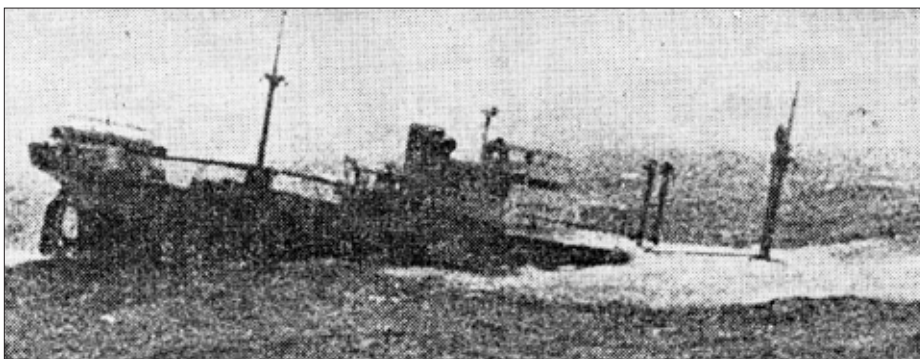
### Räddade!

Jag hörde till besättningen i babords livbåt som befann sig på lovartssidan. Man måste passa på att hoppa ner i båten då den närmade sig relingen och sedan hålla sig fast när den sjönk ner i vågdalen. När alla var på sina platser i livbåten gällde det att så fort som möjligt komma bort från fartygets utsida. Vi rodde av alla krafter, men livbåten gled akteröver mot fartygets propeller

som allttjämt snurrade som väderkvarnsvingar. Tredje styrman, som var båtbefälhavare, ropade till oss att vi skulle vara beredda att hoppa i sjön om vi inte klarade propellern. Jag hade inte någon livväst. När jag tidigare ombord skulle ta på mig en väst var den så gammal att flytkorkarna föll i småsmulor! Sedan kunde jag inte hitta någon annan livväst.

Vi klarade propellern med några meters marginal. Då vi hade rundat akterskeppet siktade vi *Duane* som var på väg mot oss. Sjön hade nu lugnat sig något, men vågtopparna bröt allttjämt och det fanns risk för att livbåten skulle kastas över ända. I pressen såg vi vid hemkomsten uppgifter om att vågorna hade varit upp till tolv meter höga. Då vi närmade oss *Duane* såg vi att man placerat ut klätternät på utsidan och det gick relativt lätt att ta sig ombord. Klockan var då nära åtta på morgonen den 4 maj. Några minuter senare försvann *Bornholm* i Atlantens djup. Jag hade varit ombord i nära ett och ett halvt år och det kändes som att förlora ett hem.

Nedanstående fotografi togs av Henry P Vega, maskinist på kustbevakningsfartyget *Duane*. Då hade det gått åtta minuter efter det att tjuugoåttamannabesättningen från *Bornholm* hade räddats ombord på *Duane*. Det är



*Bornholm* sjunker, den 4 maj 1957 strax efter kl. 08.

förmodligen det enda foto som finns från förlisningen.

*Duane* hade en stor besättning i vilken även ingick värnpliktiga. Vi skeppsbrutna fick ett eget logement men Tjalle fick inte stanna med oss utan sattes i ett litet förvaringsrum sedan vi efter bästa förmåga försökt få bort oljan ur hans päls. Kattstackarn hade aldrig behövt vara ensam och redan första natten jamade han högljutt. Någon vänlig själ bland de värnpliktiga förbarmade sig över honom och han flyttades sedan i hemlighet varje natt till en koj. *Duane* var ute på tre veckors väderpatrull och fick inte lämna sin station i förtid. Först efter några dagar började hon färden mot Boston. Vid ankomsten till Boston den 14 maj inkvarterades vi på det skandinaviska sjömanshemmet.

För att få i land Tjalle erbjöd sig *Duane*s båtsman att ta hand om katten och smuggla honom i land i en sjösäck. Det gick visserligen bra, men väl hemma hos båtsman läckte historien om smuglingen ut till pressen. Nästa dag fanns Tjalle på första sidan i Bostons morgontidningar. Samma dag kom ett par myndighetspersoner och förde bort honom. Hans liv som skeppskatt fick därmed ett oväntat slut.

I Boston fick vi besök av en advokat för *Bornholms* försäkringsgivare. Han skulle göra en haveriutredning för att få fram orsaken till förlisningen. Då advokaten förhörde mig berättade jag att jag siktade mot att så småningom bli en *sea-lawyer*. Då brast han ut i ett hjärtligt skratt. Den engelska termen *sea-lawyer* är nämligen liktydig med svenskans "skansadvokat"!

Efter några dagar i Boston fick vi flyga hem till Finland med ett chartrat plan som gjorde mellanlandningar på Newfoundland och Irland. Därefter byte av plan i Amsterdam och fortsatt färd till Vasa, där vi mönstrades av den 19 maj.

I början av juni for jag till Göteborg och den 6 juni mönstrade jag på Johnsonlinjens *Silver Gate* som gick i linjetrafik på Nordamerikas västkust och Hawaii. *Bornholms* förlisning avskräckte mig inte från att fortsätta på den inslagna vägen, men jag kom senare i livet, efter många år till sjöss, att studera juridik och har sedan fortsatt inom sjöfartsnäringen som bolagsjurist och advokat. Hav och sjöfart har därmed för mig utgjort basen för en livslång yrkesverksamhet. ☺



Donsöträlaren *Monsun* lämnar Skagen i det disiga vädret. Hemorten är Thyborøn.

## Årets kulturrese

Text och foto: Krister Bång

Så var det dags att åter ge sig ut på vägarna. Långresor med båtologiska förtecken har jag gjort varje år under de senaste 30 åren, så jag har nog sett det mesta av det bästa i Sverige. Men årets resa kanske blir den sista. Jag har drabbats av grå starr vilket gör att bilkörning kan komma att bli besvärlig.

### Söndag 26 juni

Blixtar och dunder, magiska under. Så startade det hela. Fader Pluvius och Fader Tor hade under natten bildat partrederi och båda ville bli huvudredare. Man slogs om ämbetet med blanka vapen.

Lagom till min avfärd hade förhandlingarna inletts men bataljens verkningar syntes överallt. På väg till färjan slog jag på radion, kanske mest för att få trafikinformation. Och vad spelades där? Jo Robban Brobergs *Vatten*. *Hela stan är full av vatten*.

**Stena Danica** kom ändå iväg lite före utsatt tid och Moder Sol visade sig. Det bådade ju gott. Men i höjd med Älvsborgsbron hade förhandlingarna mellan fäderna kommit in i ett kritiskt läge varför Fader Pluvius sände ner ett tätt regn som trängde in överallt. Så det var bara att gå inombords. Därifrån kunde



Skrotoarvets varulager

jag konstatera att vi mötte tre fartyg på vägen ut mot Vinga. Vilka dessa fartyg var får begravas i glömskans ocean.

Sommaren 1958 jobbade jag på Svenska Lloyds legendariska ångare *Suecia*. Jag betraktade fartyget som en gammal charmig dam med ålderdomliga influenser. Men då hade fartyget bara varit igång i 29 år. *Stena Danica* är inne på sitt 34:e år men är i jämförelse ändå modern.

När man sitter i flera timmar och filosoferar kan man tänka på vart man hade kommit om man i stället tagit flyget och åkt lika länge. Jo, till exempelvis Lissabon och då skulle man ha kommit dit där de verkligen har det, enligt Arve Opsahl.

Vi kom förstas fram till Frederikshavn på utsatt tid men blev ändå försenade eftersom "det var mycket trafik i hamnen". Det var en coaster som var på väg ut.

Inte mycket nytt vid Jakobs skrotvarv. Man höll på med den gamla färjan **Sjælland** och hade som varulager en liten träfiskebåt, **Dorthe Marie** från Læsø.

Tittade in till Strandby där den gamla exsvenska trälaren **Silvervåg** låg inne. Tänkte ta mig en snabbfika vid Havnegrillen men där var det lång kö och trög betjäning så de fick en viking mindre att ta hand om.

Då var det annat i Ålbæk. Där var det jippo i hela byn. Pølse och øl fick man på nolltid. Danmarks svar på dansband underhåll och stämningen var hög och gemytlig.

Skagen är ju alltid ett paradiset att komma till, både för sin atmosfär och för fiskebåtarna. Direkt kunde jag konstatera att både **Atlantic** från Grund Sund och **Sunnanland** låg inne. Den senare hade nog legat där ett tag för reparation. Kom precis lagom för att bevittna **Monsuns** avgång. Hon hör ju egentligen hemma på Donsö men det står Thyborøn i häcken. I uppläggarbassängen var det gott om fartyg. Svenska **Tor-Ön** och **Torland**. De litauiska fiskebåtarna **Tove**, en gång svensk som **Tistelön**, **Minge**, en gång svensk som **Saibon** och **Gilija**. De stora **Serene** av Whalsay, **Quantus** av Peterhead och **Áine** av Sligo. Den sistnämnda sägs vara såld till svenska intressenter. **Cattleya** av Esbjerg kompletterade samlingen.

Dagens slutdestination var Hirtshals. Där har jag bott många gånger men inte funnit något riktigt trivsamt hotell. Senast försökte jag med Hjørring Kro, men där slog jag huvudet i taket så det blev en riktig stjärnmäll. Det är, som tur är, inte så ofta som man är en star.

Men på nätet hade jag hittat ett annat hotell, Seafront Hotel, med balkong och med utsikt över havet. Hotellet var beläget mitt i byn och var ett "höghus" på fem våningar med bara två rum på varje våning. Exklusivt så det förslog. När jag checkade in var ägaren på ett gott humör. Han beordrade en butler att ställa in två glas friskt, svalskigt vitt vin på rummet, på husets bekostnad. En fin gest.

#### Måndag den 27 juni

Det är måndag morgon och mitt huvud känns så tungt, skrev Povel Ramel en gång. Och så kanske det hade varit även för mig om jag hade druckit det framdukade vinet. Men jag var pigg ty jag hade hållt godsakerna i vasken.



*Stena Danica fick vänta utanför hamnen medan norska Havblik gav sig iväg.*



*Det finns ännu några exsvenska trälare kvar i Danmark. Emilie hette en gång Hasselön och hörde hemma på Smögen.*



*Exsvenska Silvervåg funderar på att ta in på hotell.*



*Det nya exklusiva Seafront Hotel i Hirtshals.*

Tog **Stavangerfjord** över till Langesund i Norge. Båten var bara något år gammal och mycket trivsamt. Den gick dessutom med LNG-drift och hade en marschfart på 18 knop, men besättningen påstod att det gick att skrämman upp henne i hela 26 knop.

Det kostade bara hälften att krossa Skagerack mot vad det hade kostat att krossa Kattegatt med **Stena Danica**. Man kan undra hur detta går ihop?

Det var många som utnyttjade denna led, inte minst husbilar. Det märktes inte minst när alla bilar skulle köras av. Min bil hade placerats så att vi blev bland de sista som fick lämna fartyget och då hade det gått 45 minuter från ankomst och lastningen av nya bilar hade påbörjats.



*I Langesund byggdes det fartyg förr i världen. Varvet är numera nedlagt.*



*Denna buss gick nästan till Helsefyr och när jag följde den kom jag rätt.*

Langesund är för oss kanske mest känt för sitt varv där det byggdes många färjor för Sverige. **Stena Germanica**, **Stena Britannica**, **Stena Baltica** samt Gotlandsfärjorna **Ölänningen** och **Gotlandia**. Men varvet är nedlagt som på så många andra håll. Vägen upp till Oslo gick mest genom tunnlar och på broar tycktes det mig. Åtminstone till en början. Men efter ett tag blev det motorväg som höll i sig hela vägen till Oslo.

Jag råkade komma fram i högtrafiken och blev förstas stående en bra stund. Försökte också krångla mig ner till Frognerstranda men hamnade på ett inhägnat industriområde. Det var heller inte så lätt att hitta hotellet för en gata var avstängd och då blev min vägbeskrivning värdelös. Men så såg jag en buss som gick till Helsefyr, eller åtminstone nästan, så jag följde den och

kom fram. Så allting löste sig och jag internerade LAXen för 200 kronor. Självt åt jag hos Den Glade Grisen.

#### **Tisdag den 28 juni**

Vaknade upp till en vacker dag. Från hotellfönstret på sjuttonde våningen hade jag en panoramavvy över hela det centrala Oslo. Detta var resans verkliga höjdpunkt. På det vertikala planet.

Skulle leta reda på **Kronprinsen**, ex **Ellösfärjan**. Irrade till det och hamnade på Aker Brygge, byns stora turistfälla i klass med Avenyn i Göteborg eller Gamla Stan i Stockholm. Men det ligger förvisso en del fina flytetyg där. Jag tänker på skutorna **Helena**, byggd 1946 av Moens i Risør, och **Legend**, byggd 1915 i Scheveningen. Och det kostar ingenting att titta fastän man är på Aker Brygge.





Den mäktiga ångaren *Skibladner* på väg att lägga till i Gjøvik.

Tillägnade mig en ny och bättre vägbeskrivning till Frognerstranda där **Kronprinsen** skulle ligga. Och visst fick jag se honom. Tror jag. Jag hade hamnat på en jättelik marina och någon parkeringsplats gick inte att uppbringa, inte ens om man hade Prinsen av Arabiens alla oljepengar. Normmännen har nämligen egen olja som man gärna vill bli av med.

När man inte riktigt vet vart man skall hän och hela tiden har otåliga normmän i häcken blir båtletandet ingen större fröjd. Så jag lade ner projektet och började dra mig åt Gjøvik 12 mil bort.

Norge är verkligen vackert. Trots att man åkte på riksväg 4 var farten förödligt låg. Det var hastighetsbegränsningar hela tiden. Det växlade mellan 30, 40, 50, 60 och 70 kilometer i timman och någon gång även 80, men då måste man koncentrera sig. Det lönade sig inte att fuska. Plåtpoliser fanns uppställda på de mest lömska ställen. Men jag klarade sträckan på 2,5 timmar. Så mycket vackert hann jag att se.

Gjøvik är en liten sömnig stad vid stranden av Mjøsa, Norges största sjö. Stadsbilden upptas till stor del av Storgata där allt som skall cirkulera även gör det. Till strandkanten kommer med jämna mellanrum hjulångaren **Skibladner**.

Och det var denna ångare jag hade kommit för att besöka. Om **Skibladner** skulle man kunna skriva en hel bok, men det är onödigt, eftersom det redan är gjort. I korthet byggdes hon i delar i Motala 1856 och sattes ihop i Minna vid Mjøsa. Hon fyller alltså 160 år i år vilket skulle firas under augusti. Ångaren har under hela sin levnad gått på Mjøsa från Lillehammer i norr till Eidsvoll i söder, en sträcka på 12 landmil. Fartyget har varit ur trafik under elva år, dels på grund av kriget och dels på grund av en förlisning.

I detta fartyg klev jag ombord som gäst 05576. När man började räkna framgick inte. Man välkomnades med orden: "Bjørnstjerne Bjørnson var stamgäst hos oss. Utvandarnas långa resa

började hos oss. Kungligheter, statschefer och storfolk har rest med oss. Nu är det Din tur."

Denna trevliga tur gick från Gjøvik till Hamar och tillbaka. Under tiden åt man en underbar lax varefter följde smakrika jordgubbar. Hela turen klarades av på 3,5 timmar.

#### Onsdag den 29 juni

Från Nova Zemblas fjäll till Ceylons brända dalar, som Bengt Lidner kunde ha sagt, till det mera moderna: Från Norges stora sjöar till Dalsslands gröna vidder. En dag av förflyttning.

Ett stopp på vägen var Lillestrøm. Där skulle finnas en liten passagerarbåt vid namn **Øyeren** precis som sjön i grannskapet. Enligt båtens hemsida skulle hon ligga *i havna* i denna inlandsmetropol.

Det var inte mycket vatten att se men till sist fick jag tag på en trovärdig person som såg lite förvånad ut. Han sade höger och vänster om vartannat och det var omöjligt att komma ihåg. Körde dock av vid ett industriområde eftersom behov förelåg och jag gick bakom en buske.

När jag återvände till bilen fick jag se en liten rostig skylt: "Havna Båtförening". Gissa vad som låg där? Jo **Øyeren**. Detta var en bragd som jag inte trodde mig vara mäktig.



Det råder inget tvivel om var ångaren är byggd.



*Jag fick leta så in i vassen efter Øyeren.*

Men nu har väl gubben blivit mer än lovligt gaggig? Måhända. Men båten hade tidigare varit svensk under några år och trafikerat Dalslands kanal under namnet **Lekatten**, fast det är nog inte så många som minns. Hon trafikerade då den udda sträckan Bengtsfors-

Årjäng, men ägaren fick knappt in pengar till bränslet.

Vid Ørje, alldeles intill den svenska gränsen, passerar Halden kanal. Den är byggd på samma sätt som Dalslands kanal och binder samman sjöar och åar till en farled. Tidigare fanns det planer

på att binda samman dessa båda kanaler. Det lär bara skilja två kilometer på det smalaste stället.

Halden kanal byggdes i mitten av 1800-talet för att underlätta timmerflottningen. Namnet till trots går kanalen inte till Halden utan slutar i Tistedal. Kanalen byggdes av traktens store son, **Engebret Soot**. I Ørje finns ett kanalmuseum där man också försöker bevara gångna tiders fartyg. Ett av dem är ångaren **Engebret Soot**. Den sjösattes den 11 oktober 1862 vid Nylands Mekaniske Verksted i Kristiania med byggnadsnummer 1. Ångaren försvann från kanalen men återkom 1987 och finns nu till beskådande vid kanalmu-seet.

Resan fortsatte till Gustafsfors i Värmland. Det är mycket intressant att vandra omkring i denna bruksmiljö. Här byggdes så sent som 1961 lastfartyget **Monica** och slipen finns fortfarande kvar. På den står sedan decennier bogserbåten **Marma III**.

Tog in för natten på herrgården Baldernäs. Under kvällen intervjuade jag paret Holmedahl på passagerarbåten **Storholmen**. Som "efterrätt" fick jag besöka Grean strax norr om Bengtsfors. Där låg den gamla kanalbåten **Alex Halling** och bogserbåten **Trio**.



*Den legendariska kanalbåten Alex Halling låg i Grean.*



Den kända akvedukten i Häverud.

### Torsdag den 30 juni

Efter en typisk herrgårdsfrukost tog jag den K-märkta vägen ner mot Häverud. Den var såväl smal och slingrig som backig och erbjöd varierade vyer.

Efter att ha bevittnat den pågående glasutställningen i det gamla nerlagda bruket tog jag plats på kanalbåten **Storholmen** för en färd på Dalslands kanal. Vädret var ömsom regn, ömsom solsken. Vi slussade upp genom akvedukten och kom efter ett tag ut på sjön Råvarpen. Vi passerade orter som Butterud, Mustadsfors och Dals Långed, alla kända platser för trafiken på Dalslands kanal. Skepparen ombord, Sture Holmedahl, hade seglat med lastfartyg på kanalen under många år och det som han inte vet om gamla skeppare och båtar är inte värt att veta. Hustrun Annika hade lagat till en härlig lunch bestående av varmrökt lax och allehanda tillbehör från trakten.

Dalslands kanal byggdes under åren 1864 till 1868 av värmlänningen Nils Ericson och hans son Werner. Hela kanalen är 25 mil men endast omkring 12 kilometer är grävd eller sprängd kanal. Den var en viktig handelsväg för alla bruken längs kanalen innan järnvägen

tog över mycket av lasterna. Numera är kanalen en populär båttrafikled för fritidsbåtar.

Jag lämnade **Storholmen** i Långbron och tog tåget tillbaka till Häverud. Järnvägen ägs av en stiftelse som trafikerar sträckan Bengtsfors–Mellerud sommartid. Just idag var det ingen större succé. Jag var helt ensam i rälsbussen. Min tanke var att ta bilen upp till

Bengtsfors för att fotografera **Storholmen** när hon skulle komma dit vid 16-tiden, men just som jag kommit inombils i Häverud släpptes alla kranar på. Så det blev E45 upp till Karlstad. Men på Europavägen höll man på med vägarbeten. Helt stilla i tiominutersperioder gjorde att man aldrig tycktes komma fram. Så det blev direkt till hotellet Gustaf Fröding för övernattnig.



Det festligt uppdukade bordet ombord på **Storholmen**.



Jag bjöds på en trettimmars färd med ångslupen **Fredrika**.

### Fredag den 1 juli

Jag hade fått en trevlig inbjudan från Per Olof Berg i Smedjebacken om att bo i hans gäststuga och åka ångslup på sjön Barken. Så jag drog direkt på morgonen uppåt Bergslagen och var framme vid lunchtid. Då vankades det egengjorda hamburgare med extra allt och med en stadig Bellman därtill. Sedan bar det ut med den lilla vedeldade ångslupen **Fredrika** för en trettimmars färd i Barkens lömska vatten. Under färden serverades såväl minipizza som champagne. Hemkommen till min gäststuga på 60 kvadrat blev det en stunds vila innan middagen serverades. Vilken dag!

### Lördag den 2 juli

En av resans höjdpunkter, en nostalgitripp. Färden började i Smedjebackens hamn genom att en gammal SJ-buss från



Den gamla SJ-bussen tog oss till Kärrgruvan.



Detta raffinaderi stod färdigt 1875. Ingenting har förändrats.

1956 hämtade oss klockan halv åtta. Den tuffade och tjustade och behövde nog en liten motorisk genomgång men den tog oss ändå säkert och väl till Kärrgruvan. Där väntade en historisk rälsbuss som fraktade sällskapet ner till Ängelsberg. Vid bryggan väntade ångslupen **Runn** där besättningen dukat fram kaffe och smörgås. Det var inte utan att det smakade gott. Och där väntade också en båtologisk överraskning. Kapten på skutan var ingen mindre än Anders Carlsson från Stenungsund, välkänd i många ideella föreningar.

Den flotta färjan **Petrolia** tog oss över till Barrön eller Oljeön som den numera nästan alltid kallas. Här fanns under 1800-talet ett litet raffinaderi. Där hände något som bidrog till en revolution i vardagslivet för dåtidens

människor. Pehr August Ålund byggde ett av Sveriges första oljeraffinaderier och började tillverka bland annat fotogen, som gav jämn, rökfri belysning i stugor och industrier.

Enligt guiden var Ålund både galen och bonde men det var fel till 50 %. Han var inte bonde, endast galen. Raffinaderiet grundades på ön 1875 och Ålund importerade råolja på fat från Pennsylvania i USA. Denna lossades i Stockholm och togs med små kanalbåtar till Oljeön där innehållet raffinerades. Som returfrakt till Stockholm hade fartygen ofta levande kreatur som skulle till huvudstaden för slakt. Det fanns ju inga kylrum på den tiden och det gick inte att frakta färskt kött under så många dagar som resan tog.



Ångslupen **Runn** anländer till hemmahamnen Smedjebacken.

Färden fortsatte sedan med **Runn** på sjön Åmanningen upp till Västanfors där en lunchmiddag väntade på hembygdsgården. Under tiden vi åt passade någon däruppe på att vattna, ganska rejält dessutom. Därefter väntade en lång rad slussar som tog oss förbi Fagersta och upp till sjön Barken. Så återstod endast en ganska lång transportsträcka upp till Smedjebacken. För att få folket på gott humör serverades gratis varmkorv, men drickan fick man stå för själv. Gör gärna denna resa. Den kostar någon tusenlapp och är väl värd priset. Men beställ i god tid. De flesta resorna är slutsålda långt i förväg.

Om aftonen tog jag in på ett pensionat i Smedjebacken och jag somnade sött efter allt vad jag varit med om under dagen.

### Söndag den 3 juli

Startade tidigt för jag hade förbisett att frukost inte ingick eller tillhandahölls på pensionatet. Fick köra ända till Kol-sva innan jag fick tag på en halt banan.

När man är i trakterna kan man ju inte missa Hjälmar Docka. Här är jag



Denna lilla skuta har inget registreringsnummer.

nästan varje år. I år tycktes det mig som om det var lite färre fartyg än vanligt. Men det låg fortfarande lite gamla godingar kvar. Många av dem kände man igen från Stockholms hamnar. Farkosterna var här för renovering och bottenmålning.

Drog sedan iväg till Kvarsebo för att titta på Sveriges äldsta fiskebåt, **Ellen**, byggd redan 1906 i Landskrona. Den används nog mycket sparsamt och såg inte riktigt fräsch ut. Men den flöt.

Färjade över till Vikbolandet och fortsatte till Norrkrog för att ta färjan över till Stegeborg. Men jag hade otur och fick backa iland eftersom det fattades några decimeter. Jag fick ändå en bild på färjan **Elvira**. På kvällen ringde en person till min mobil med glimten i ögat och förklarade att "Vägverket ber om ursäkt för att ni inte kom med färjan **Elvira** tidigare idag. Det skulle vi naturligtvis ha ordnat". Det var båtologen Anders Engdahl som körde färjan som såg att jag inte kommit med. Trevligt initiativ.

Skulle ta mig till Söderköping för en glass och båttitt men det fanns inga parkeringsplatser i hela stan så jag blev utan glass. Övernattning i Norrköping.

### Måndag den 4 juli

Som vanligt avslutar jag mina resor hos Sjöfartsregistret för att få med mig de senaste nyheterna.

Och som vanligt stannar jag till i Gränna på hemvägen för att köpa en rökt firre med den goda örtsåsen. Jag kom tillbaka hem vid artontiden. Då hade jag avverkat 184 mil sedan jag lämnade drygt en vecka tidigare. 🌀



Linjärjan **Elvira** fick ge sig av utan mitt sällskap.



Hälsö hamn i mitten av 1940-talet med några fiskebåtar, däribland GG 195 Normy, märkt med ett X.

## Minnen från värnplikten i flottan

*Sture Gustafsson*

Det första fotot är från mitten av 1940-talet och visar en del fiskebåtar från Hälsö, med bland andra GG 195 Normy. Det var Normy som fann u-

båten **Ulven** som blev minsprängd utanför St. Pölsan under kriget.

Värnplikten gjorde jag 1952 i Kungliga Flottan på minsveparen **Starkod-**

**der** och mönstrade på däck då båten låg i Göteborg. Första resan gick utefter kusten ner till Malmö, som blev vår bas. Vårt uppdrag var att underhålla mind-



På väg till Visby nedisades **Starkodder** rejält men lyckades ta sig in i Visby hamn där besättningen hade ett drygt arbete med att få henne ren från ispanaret.

re militära byggnader som t ex utsiktstorn m. m. Jag och en man blev "snickare" och skulle utföra dessa arbeten lite varstans utmed kusten. Första jobbet var i Klagshamn, där vi skulle reparera ett utsiktstorn på ett tak i en byggnad i hamnen vilket blev gjort på ett par dagar. Sedan var det ett torn i Smygehuk, som vi fick ta taxi till från Trelleborg; jobbet tog tre dagar. Därpå var vi i Karlskrona och sedan upp till Gotland och Fårösund, för att se om det behövdes någon reparation någonstans. Därefter tog vi oss tillbaka till Malmö.

#### Värsta resan

Vid bevakningsuppdrag låg vi ibland stilla i öppen sjö och då pilkade vi torsk. Det var härliga dagar. Hösten övergick i vinter när vi en dag anlöpte Karlskrona för bunkring av kol. Bunkringen fick vi utföra själva och det var arbetsamt att köra kol i kärror hela dagen. Order gavs att vi skulle gå till Gotland och det var den värsta resa jag varit med om. Vädret var dåligt med hög överbrytande sjö med risk för nedisning, vilket visade sig så fort vi kom runt Utlängan. Den överbrytande sjön frös snabbt till is på däck och vidare upp efter master, vant och däckbyggnaden. Jag som var rorgångare, fick stå uppe på den öppna bryggan och styra, medan de andra högg is. För att underlätta blåste de ånga på isen, men det frös snabbt igen så vi började få slagsida. Vi fick lägga oss still och få bort det värsta.

Det gick så sakta framåt och till slut närmade vi oss Visby. När vi skulle lägga till fick jag gå ner på däck för jag hade hand om springet, vilket var det första som vi skulle få iland, men det gick inte så bra denna gång. Jag glömde att det var isigt så jag fick inget fäste och vi tappade wiren. Men nästa gång gick det bättre. Till slut låg vi tryggt i Visby hamn, där vi kunde hugga is i lugn och ro. Efter en vecka var vi fria från is och kunde köra ut igen och tillbaka till Karlskrona. Därefter fortsatte vi till Malmö och Göteborg för att lämna några som skulle mucka och hämta nya mannar. Självt fortsatte jag och några till fram till dess att sommaren närmade sig.


#### Sökning efter den försvunna DC 3:an

En dag kom order att vi skulle gå till Fårösund, för att svepa efter DC 3:an som hade blivit nedskjuten någonstans vid Gotska Sandön. Vi klädde av kanonen på backen och skulle börja öv-



Minsveparen *Starkodder* var en före detta valfångstbåt.

ningsskjuta med den. Vad skulle vi kunna göra om ett ryskt örlogsfartyg hotade oss? De båda minsveparna *Starkodder* och *Styrbjörn* tog en wire mellan sig och svepte några dagar. Sis-

ta dagen gick wiren av och vi fick en svart slips som hängde med på en tråd. Jag tror att vi hade haft tag i DC 3:an för det var där vi svepte som man långt senare fann flygplanet. 

## Örlogshotellet Stockholm

Centralt, lugnt läge. Nära båt.

T-bana, buss och spårvagn.



www.orlogshotellet.com  
info@orlogshotellet.com  
Tel. 08-611 01 13  
Teatergatan 3  
111 48 Stockholm

Välkommen i vår  
maritima miljö!

Stiftelsen

**Drottning Victorias Örlogshem**

Etabl. 1908

POSITION: N59°19',8 O 18°03'



Foto Kamerareportage.

## Götaskredet i Göta älv 1957

*Bengt Gustavsson*

**G**ötaskredet ägde rum fredagen den 7 juni 1957 kl. 11.25. Det blev totalstopp för fartygstrafiken i omkring fyra veckor. Därefter kunde fartygstrafiken släppas fram då och då när mudderverken lät båtarna passera. Själva muddringen pågick i flera månader.

Större fartyg behövde bogserbåtsassistans vid skredområdet. I slutet av oktober var farleden muddrad. I norra delen av rasområdet fick farleden en ny rakare sträckning öster om den ursprungliga älvfåran och en långsträckt holme, Rasholmen kallad, uppstod. Numera är denna holme borteroaderad.

94 fartyg blev inestängda i Vänern. Mindre båtar fördes ut via Göta kanal. Skredplatsen är belägen i Göta, som ligger vid Göta älv 50 km norr om Göteborg och 3 km söder om Lilla Edet.

### Skredförloppet i korthet

På morgonen den 7 juni upptäcktes en spricka i marken omkring 30 meter från Göta älv. Denna spricka var omkring 150 meter lång. Området spärrades av och mätningar gjordes för att konstatera om sprickan ökade i omfång. I samband härmed larmades kanalverket som stoppade båttrafiken på älven eftersom det befarades ras närsomhelst.

Sprickan ökade och tre timmar senare inträffade initialscredet vilket snabbt utvecklades bakåt och längs med älven. Klockan 11.25 kom det befarade skredet, men det inskränkte sig inte till det begränsade område som hade förväntats, utan en formlig kedjereaktion utlöstes. Det ena skredet följde på det andra. Flera fabriksbyggnader drogs med. Skredsträckan blev omkr. 1 200 meter lång och av älvfåran återstod nu bara en strid bäck på omkring 30 meters bredd.

En fruktansvärd svallvåg, 6–8 meter, slog upp i älven. Den dånande vattenmuren krossade en tegelstensfabrik på



andra sidan älven och överst på vägen red två lastfartyg i höjd med trädtopparna i en fart av 7 meter i sekunden. Båda lyckades som genom ett underklara sig. De hade legat vid Götakajen och uppmanades avgå norrut då man befarade raset. Fartygen var **Klaraborg** (1563) och **Skoghall IV** (5799). Fartygen red på vägen upp mot Lilla Edet och väl förtöjda ovanför slussen där utbrast en av kaptenerna: "Detta var mycket värre än Biscaya i storm".

Vid skredtillfället vistades ungefär 200 personer på fabriksområdet. Skredet omfattade 37 ha mark och stora mängder jord gled ut i Göta älv som förträngdes till 30 m bredd.. Fartygstrafiken i Göta älv stoppades under en månads tid. För att återställa fartleden i älven muddrades 1 miljon kubikmeter jord ur älven och vid stränderna genomfördes omfattande avschaktningar. Götaskredet var det hittills största skredet i Sverige i modern tid.

#### Skadorna på Göta bruk

Sulfittfabriken raserades och 3 anställda omkom och vedgård på omkring 60 000 kubikmeter pappersved till ett värde av två miljoner kronor (1957) gled ut i älven. Raset tog med sig halva kokeri-byggnaden samt rensriet och verkstaden med ritkontoret. Även vaskeriet, järnvägsvagnar, två kajer, tre oljecisterner, stora lyftkranar samt en byggnad



Tyska mudderverket Steffen Sohst i arbete.

under uppförande och hela pappsalen raserades. Den elektriska kabeln under älven slets sönder, varför flera orter i omgivningen blev utan ström.

Anledningen till skredet var dels pågående erosion i älvbotten och dels som kanske var den främsta orsaken var att grundvattnet blivit starkt förorenat av bland annat sulfitlut. Denna hade troligen infiltrerat ner i marken nedströms fabriksbyggnaderna. Sulfitlut påverkar lerans geotekniska egenskaper, bland annat minskar den lerans

skjuvhållfasthet. Därutöver var leran av typen kvicklera på flera ställen inom skredområdet. Jordlagerföljden är i allmänhet lera på grus eller berg. I älvstranden framför fabriksområdet når leran ner till djupet 20–30 m under vattenytan. Det maximala lerdjupet, 45 m har uppmätts i de norra delarna av skredområdet.

#### Trafikmeddelande den 25 oktober 1957

*Trollhätte kanalverk meddelar att nya farleden förbi rasplatsen vid Göta i Göta älv tagges i bruk för trafik från och med lördagen den 26 oktober 1957 klockan 0600. Utprickningen är tills vidare endast provisoriskt utförd med slät- och kvastprickar. Trafik är tillåten endast mellan 0600 och 1800.*

*Mellan fyrarna Söstena i norr, nr 6421, och Haneström i söder, nr 6410 i svensk Fyrlista 1957 får hastigheten inte överstiga 6 knop. Trafikanterna uppmanas iakttaga största försiktighet vid passerande av nämnda sträcka.*

*Trollhätte kanalverk*

Redan några dagar dessförinnan var det en livlig trafik förbi Älvhem enligt kanalverkets egen förteckning över passerande fartyg.

På följande uppslag följer en lista på de fartyg som passerade under den 23 och 24 oktober 1957.



Ahlmarks *Mangen* assisterad av norska bogseraren *Ruston* ex bl.a. svenska *Runn* (Tranatlantic). T.h. om fartygen det som blev Rasholmen efter ny farledsdragning. Foto, i denna artikel, Bengt Gustavssons arkiv, förutom bilderna från Kamerareportage.



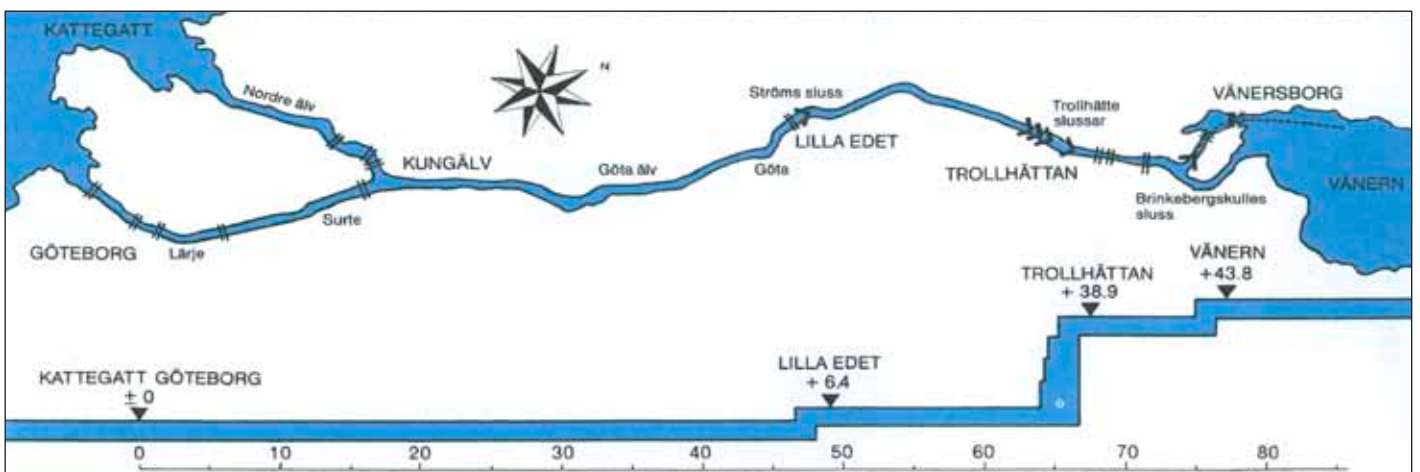
Foto Kamerareportage.



Foto Kamerareportage.



Vid alla tillgängliga bryggor utmed Göta älv samlades instängda fartyg, här ovanför sluss två i Trollhättan, i väntan på fri passage. Längst t.h. Ahlmarks **Viggen**, bakom henne holländska **Egbert Wagenborg**. Mellan de båda syns fören på tyska **Leonore**.



Bilden visar hur nivåskillnaden mellan Vänern och Västerhavet fördelas på de sex slussarna.

## Passerande fartyg vid Älvhem den 23 och 24 oktober

Fartyg	Uppgående	Nedgående
Mangan	08.35	
Bredö	08.40	
Sjåholm	08.45	
Tankfors	08.55	
Tankbritt	09.05	
Kajo		09.15
Pluto		09.15
Älvtank		09.20
Bremsund	09.20	
Aagot		09.20
Wermland		09.25
Ranfors		09.25
Stormprincess		09.25
Båtskrov		09.25
Tor		09.25
Tessy	09.30	
Bremer Glocke	09.40	
John	10.00	
Boston	10.05	
Wernadia	10.10	
Ingrid	10.25	
Greta	10.35	
Anda	10.45	
Tankbjörn		11.00
Runo		11.00
Dagö		11.00
Ramona		11.00
Rössvik		11.55
Ramshöj		11.55
Thor (1 pråm)		12.05
Toll	12.20	
Venern		12.35
Komet		12.40
Ängö		13.20
Gunnaren		13.20
Nelly		13.20
Slottefjord		13.20
Heimkehr	13.50	
Brevik		14.35
Deni		14.35
Tidan		14.35
Amazone		14.35
Nigella		15.15
Sven	15.15	
Gerd	15.15	
Birger	15.55	
Trude K		16.05
Ganada		16.20
Delfsborg		16.45
Vieille Montagne III		16.45
Frema		16.45
Vieille Montagne II	16.45	
Taros	17.10	
Trollhätte Kanal	17.40	
Fengersfors		17.55
Kanaltank		17.55
Emanule	18.55	

Fartyg	Uppgående	Nedgående
Älvtank	20.25	
Kajo	22.00	
Wermland	22.35	
Tankbjörn	22.45	
Runo	23.55	
<b>24 oktober 1957</b>		
Gullmartank		06.45
Oljö		07.00
Anna		07.00
Hebelina		07.00
Munksjö I		07.00
Tomas		07.00
Ekenäs		07.00
Brandsfjord		07.00
Thuntank I		07.00
Brevik	07.20	
Margarete		07.55
Evald	07.55	
Grauten		08.00
Västtank		08.00
Venern	08.15	
Gezina Hendrika	08.25	
Dorothea	09.05	
Thuntank II		09.10
Gertrud		09.15
Forsvik		09.15
Tuna		09.15
Thell		09.15
Steinbukk		10.00
Carina		10.10
Toll (1 pråm)	10.10	
Nysäter		11.00
Nossan		11.00
Kontiki	11.20	
Pluto	11.30	
Seefalke		11.35
Agne	12.15	
Rånnum (1 pråm)	12.35	
Idefjord	12.40	
Baltic	13.25	
Villy	14.40	
Annie G		14.55
Tankos	15.05	
John		15.35
Ängö	16.00	
Vieille Montagne IV		17.05
Brandsfjord	17.35	
Thalassa	17.45	
Vieille Montagne III	18.15	
Ekerö		18.15
Hafentor	18.45	
Helga	19.50	
Forsvik	21.00	
Thuntank II	22.45	
Rånnum (2 pråmar)	22.50	



*M/s Peru, byggd 1938 på Götaverken, 6 830 dw, upphuggen 1970 i Shanghai.*

## En resa med m/s Peru sommaren 1964

*Lars Hultkvist*

Allt började flera år tidigare efter skolans slut i klass 34 på Högre Allmänna Läroverket i Linköping i början av 60-talet. Mina kamrater och jag satt på bussen från Linköping till vårt hem i Vårdnäs vid sjön Rengen. Den är en av de större i Kindakanalsystemet, som i sjön Roxen binds samman med Göta kanal och därmed med världshavet. En lätt beskänkt, nyss avmönstrad, sjöman fångade de äventyrslystna pojknarnas intresse. Han berättade att man kunde få sommarjobb på båtar som till och med gick till utrikes hamnar. Kunde det verkligen vara möjligt?

Efter långa diskussioner med mina föräldrar och genomgången läkarundersökning, som bl a konstaterade att den 16-åriga läroverkspojken inte hade syfilis (det undersöktes med ett s.k. Wassermanprov vilket var obligatoriskt för att få godkänt läkarintyg för sjöfolk), kunde jag strax efter skolslutet 1961 mönstra på som obefaren jungman på paragrafaren **Visborg**. Vi gick

den sommaren som en hjälpbilfärja till de äldre passagerarfartygen **Drotten Gotland** och **Visby**, vilka konstruerats och byggts långt före bilismens genombrott i folkhemmet.

Sommarlovet 1962 arbetade jag sedan som skanskalle, hökarhalva och sista veckan som salongsuppassare på Amerikalinjens styckegodsare **Danaholm**. Nästa sommarlov seglade jag som elev på Flottans skonert **Falken** halva tiden och sedan som jungman på Skärhamnscoastern **Nagaria** (tidigare Svenska Lloyd).

Men nu var det våren 1964 och sista sommarlovet. Vart skulle det bära hän? Jag studerade positionsrapporterna i Svensk Sjöfartstidning, som kunde läsas på Stiftsbiblioteket i hägnet av Linköpings domkyrka, för att se vilka fartyg som skulle kunna göra en resa som passade in i mitt sommarlov. Av någon anledning fick jag möjlighet att sluta skolan lite tidigare eftersom min kamrat Göran Carlsson och jag blivit erbjudna

jobb på Johnsonlinjens styckegodsare **Peru**, som var på väg till Sundsvall.

### Mönstrad i Peru

Kvällen den 29 maj satte vi oss på natttåget dit och kom fram lagom till helgstädningen ombord. **Peru** var vackert fartyg, byggt 1938, och i gott skick. Hon hade fem lastrum, inredning för 12 passagerare och ett däckshus midskepps med trä runt bryggan. Manskapsinredningen låg för ut. Som den minst befarne jungmannen fick jag dela bostad med en motorman i den hytt, som ankarkättingen löpte genom. Även om man hade frivakt var det inte svårt att hålla reda på när man ankrade eller lätade.

Det blev lördagskväll och dans i Folkets Park. Där var det ordning och reda. Herrarna på ena sidan och damerna på den andra. Romans uppstod, vilket resulterade i brev som väntade i kommande hamnar. Sjömansromantik kan drabba även den som stannar hemma.



Jungmännen Göran Carlsson t.v. och författaren Lars Hultkvist t.h.

### Arbetet ombord

På måndagen lastades fartyget med papper och/eller massa och kl. 18 avgick vi. Jag arbetade på backen och när arbetet var klart och vi törnat in gick jag akterut och njöt av åsynen av den skummande propellerströmmen och vibrationerna från propelleraxeln. Äntligen var jag till sjöss igen!

I början på resan var jag, som den kanske yngste jungmannen, dagman. Till sjöss innebar det i regel att arbeta med underhållsarbeten, men jag vill också minnas att någon av de yngre hade hand om den dagliga städningen av manskapets hytter. En maskinelev städade hos maskinmanskapet och en jungman hos däckfolket. När det var klart gick man till båsen och fick en rosthacka eller pensel och pyts och blev anvisad var det skulle målas. Några minuter innan arbetstidens slut gick man tillbaka med redskapen till båsen som gjorde penslarna rena och ställde tillbaka allt på sin plats. Inget kastades i onödan.

Vi kom, enligt min bevarade fickalmanacka, till Norrköping vid sextiden på tisdagskvällen. Det var inte långt därifrån till Vårdsnäs. Min familj kom därför och hälsade på ombord. På den tiden var det bara att kliva ombord om någon tog emot en. Det var inte utan stolthet som jag visade dem runt.

I Norrköping lastade vi papper nästan tre dagar och avgick kl. 17 på fredagskvällen efter att ha gjort sjöklart för kustresan. Som framgår av bilderna

var Peru riggad med en anseelig mängd master och bommar. Med hjälp av dessa kunde fartyget lastas och lossas genom att bommarna ställdes i ett sådant läge, att man genom att ta hem eller släcka på de två vajrarna som var kopplade lastkroken, kunde höja och sänka kroken med last samt förflytta den sidledes. När man gjorde sjöklart för en längre resa fälldes bommarna ner i klykor. För de kustresor vi gjorde den sommaren räckte det att spänna gajarna med bommarna i upprest läge. Såvitt jag minns lades heller inte alla luckor på lastrummen. Det kunde räcka med att spänna presenningar, lucksegel, över dem.

Under lördagen rundade vi Sveriges sydspets och på söndagsmorgonen förtöjde vi i Göteborg, där vi fick en ledig dag. Vi låg på östra älvstranden fram till onsdagskvällen och kunde lätt ta spårvagnen in till centrum och Liseberg. Under hamnuppehållet fick en stor del av oss åka till en övningsanläggning i land för att träna brandsläckning.

Göteborg var sista hamnen före den tre veckor långa resan till Sydamerika. Nu skulle det göras ordentligt sjöklart. Träluckorna lades på skärstockarna för hand och täcktes med presenningar som sedan skalkades. Det var timmermannens uppgift att slå in träkilarna som höll de järnen på plats. Bommarna fälldes, vajrar fettades in och tågvirke stuvades undan. Fartyget var redo att möta Atlantens alla väder!

Torsdag morgon den 11 juni låg vi väst danska kusten på väg sydvart mot Engelska kanalen. Då var det dags att göra rent på däck. Under lastning och lossning samlas mycket skräp på däck. Med den tidens miljötänkande hivade man helt enkelt sådant över bord när man kommit ut en bit från kusten. De sista resterna från land försvann ut i havet med det friska, salta spolvattnet.

Nästa dag passerade vi Dover kl. 13. Jag har noterat att jag knackat rost och mönjat på akterdäck den dagen. Frågan är om man använde mönja så sent? Den var ju giftig. I Biscaya hade vi "lite bus". Sen blev vädret allt vackrare och på morgonen onsdagen den 17 ankrade vi upp på Las Palmas redd för att några timmar senare komma till kaj för att bunkra olja.

Detta utspelades för mer än 50 år sedan. Det var inte så vanligt att man hade råd att göra längre privata resor utomlands. Annat var det för en sjöman. Man låg länge i hamn och kunde se och uppleva mycket. Besättningarna var stora och om man var intresserad kunde det gå att få några timmars ledighet för att se sig om. Under de korta timmarna vi låg för bunkring i Las Palmas fick några man ledigt för att gå och handla.

I dag råder väl mer eller mindre nolltolerans mot alkohol ombord, men så var det inte på 60-talet. Besättningarna tilläts köpa skattefria cigaretter, öl och sprit ombord. Johnsonlinjen, som Peru tillhörde, ansågs dock ha en förhållandevis restriktiv politik. Således var det kanarisk rom som herrarna hade tänkt sig att handla.

Man fick emellertid inte föra den ombord och på däck riskerade man att möta en styrman med uppgiften att se till att inget obehörigt kom ombord. Landgången var således inte ett alternativ för att ta ombord varorna.

Men en sjöman vet ju alltid på råd. Några invigda besättningsmän skickade i land en kastlina från backen. Flera meter in på den knopades de inhandlade kassarna fast varefter linan hivades ut, så att kassarna inte slog emot fartygssidan, och den fina rommen kunde bärgas ombord. Några dagar senare skulle det ju bli midsommar.

Kl. två på eftermiddagen kastade vi loss och kunde se den vackra staden Las Palmas och ön Gran Canaria försvinna akteröver. Fredagen den 19 juni gjorde vi "kvarterrent" ombord. Det blev rent och snyggt och det var midsommarafton.

Vi hade nu hunnit ner i passaderna och det blev varmare för varje dag. Inifrån hytternas ventiler sattes det ut vindfångare som fick fartvinden att blåsa in i hytterna. Det var den tidens air conditioning. Dagarna rullade fram i en behaglig rytm. Arbetet för däckbesättningen innebar att en man stod på utkik natttid, på "visseltörn" dagtid samt sysselsattes med målning och annat underhållsarbete. På helgdagarna var alla lediga utom en styrman och två däcksmanskap på vakt, och förmodligen lika många i maskin, samt ekonomipersonalen. På fritiden tvättade man sina kläder, läste, spelade kort eller diskuterade hur den rätta texten lyder i den ena eller andra av Evert Taubes sjömansvisor.

På midsommardagen såg vi en (dålig, har jag noterat) västernfilm. Det gick till så att man spände upp en pressenning över fyraluckan, dvs luckan till det fjärde lastrummet förifrån räknat, och visade filmen från en projektor på aktra gången på däckshuset. Där satt också befälet i sina eleganta, vita uniformer. Det raspiga ljudet från filmen blandades med mullret från fartygets dieselmotorer. Över oss vakade tropiknattens stjärnor.

Söndagen fick vi regn, men inte längre än att det åter visades film på däck; nämligen *Han glömde henne aldrig*. Jag har noterat att jag såg "små valar" (delfiner?) och några dagar senare både albatrosser och tumlare.

Handelsflottans Välfärdsråd hade tillhandahållit filmerna. Denna förträffliga organisation lämnade också bokskåp till fartygen som byttes mot nya när tillfälle gavs. Många sjömän var stora bokslukare.

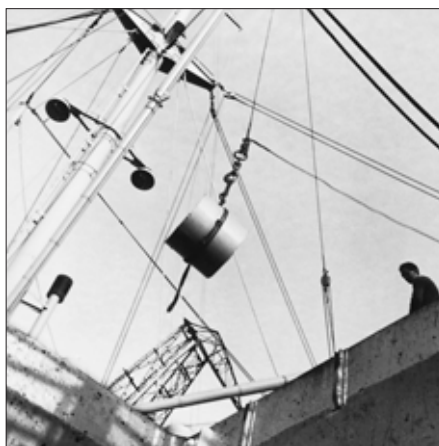
Farten drogs snart ner för att vi inte skulle komma för tidigt till den första hamnen, Santos i Brasilien, och tisdagen den 23 juni passerade vi ekvatorn, dock utan dopceremoni.

### I Sydamerika

En vecka senare, tisdagen den 30 juni, ankrade vi på Santos redd och nästa morgon fick vi komma till kaj. Det lugna livet till sjöss förbyttes raskt i en hektisk hamntillvaro. Vi hade rest bommar och luckat av under ankarupphållet, för att så snart vi kommit till kaj ta ombord stuveriarbetarna. Vinscharnas surrande och stugarbasarna högljudda rop styrde godsets lyft ur lastrummen till mottagarna på kajen. Det förut så rena däck belamrades med virke som stöttat i lastrummet och med

annan bråte. Till befälet kom mäklare och agenter med dokument om lasten och hamnen och till manskapet dök "tjingsargubbar" upp med erbjudande av allt från arbetskläder till souvenirer. Till ekonomiavdelningen levererades efterlängtat färsk proviant och "gnisten", d.v.s. telegrafisten, som utöver kommunikationen med omvärlden även administrerade besättningens löner, försågs med den lokala valutan cruzeiro.

Bortsett från det äldre befälet bestod besättningen mest av äldre pojkar och unga män. Efter tre veckor till havs var det mycket som lockade i land. När beskedet kom att gnisten delade ut pengar blev kön snabbt lång utanför radiohytten. Många var intresserade av sjömannens pengar. I Santos fanns det två



*Papper lossas i Buenos Aires "...staden, som ligger där i dyn, den doftar majs och hudar och fruntimmers parfym". (E. Taube)*

områden med sjömansbarer som vi ombord kallade den Övre respektive Nedre Sumpen. Längs dessa gator låg barer med namn som Viking Bar, Amsterdam Bar, Stockholm Bar o.s.v., så att besättningar från olika länder skulle känna sig hemma. Där satt vackra flickor som gärna lät sig bjudas på (alkoholfria) dyra drinkar. Vad som där efter kunde hända fick vara den rensandes ensak.

Tyvärr var det en del sjömän som inte kom längre än till dessa barer. Men, liksom på många av dagens turistorter, behövde man inte gå många kvarter för att uppleva ett mer genuint stadsliv. I Santos fanns också en skandinavisk sjömanskyrka där man kunde skriva brev, läsa svenska tidningar, dricka kaffe och känna sig som hemma. Förmodligen var det sjömansprästen som arrangerade den fotbollsmatch som Perus lag (jag var vänsterback) förlorade med 2-1 mot det norska (?) fartygslaget Nopal Progress. Fotbollsserien för nord-

iska fartygslag var ytterligare ett uppskattat exempel på vad som gjordes för sjöfolk och handelsflottorna på den tiden.

En av de sjömän som inte kom längre än till barerna kom inte upp på morgonen när arbetet skulle börja. Det var inte bra och vad det var för sjukdom han hade ådragit sig gick inte att dölja. För mig innebar det dock ett lyft. Mannen i fråga, som hade varit längre till sjöss än jag och därmed var betrodd med vaktjänst, blev av med den till förmån för mig. Jag fick då "hundvakten" tillsammans med tredjestyrman kl. 12-04 natttid och samma tid på dagen.

Det första uppehållet i Santos blev kort och torsdag kväll avgick vi. Utöver styrmannen var det två man på vakt på däck. En stod utkik och den andre hade "visseltörn", vilket betydde att man skulle uppehålla sig någonstans där styrmannens visselpipa kunde höras och inställa sig vid behov. Peru hade automatstyrning, så förutom i trånga farleder behövdes ingen rorgångare.

Att stå utkik på natten var en intressant erfarenhet. Det var sällan man såg något fartyg eller annat att rapportera så det gällde att fördriva tiden på bästa sätt. På resan från Santos såg jag en kraftfull vacker mareld och stjärnhimlen erbjöd för det mesta ett gnistrande skådespel som kunde inbjuda till filosofiska reflektioner. Om man nämnde att man varit på restaurang i land och ätit något spännande gick det att få i gång ett trevligt samtal med den annars så tystlåtna styrmannen.

Söndag eftermiddag kom vi fram till Montevideo i Uruguay som vi lämnade tisdag kväll för att korsa Rio de la Plata och förtöja i Buenos Aires onsdag morgon. Där blev vi liggande i elva dagar. Den sista lasten lossades och när det var gjort skulle lastrummen städas innan ny last kunde intas. Nere i de tomma rummen kändes det som i en ekande, mäktig katedral. Lastrummens väggar, skotten, och golven, dukarna, skulle sopas rena från allt skräp och damm som samlats från den tidigare lasten. Det innebar att vi arbetade i ett konstant dammoln som kunde ha passerat den holländske målaren Rembrandts konstnärskap.

### Upplevelser i land

Arbetet i hamnen pågick endast dagtid. Efter arbetsdagens slut var man ledig, vilket gav rikliga tillfällen att se sig om i den stora staden med de många pampiga byggnaderna, vilkas skönhet



*Kugghjulsbanan till berget Monte Serrata i Santos. Där fick vi en ledig helg och kunde också göra en utflykt.*

ynglingen då kanske inte uppskattade till fullo. En kväll kom vi till de gamla hamnkvarteren i Boca, vilket jag senare ått veta var de kvarter där tangon föddes. Vi åt en god middag, utan kött, och såg en varieté. Det påstods att restaurangerna en dag i veckan inte fick servera kött eftersom det var en viktig exportvara.

På Pampas utanför staden hade Johnsonlinjen en ranch dit besättningen bjöds in den lediga lördagseftermiddagen. Vi spelade en fotbollsmatch mot ett norskt fartygslag och åt sedan en asado på helstekt gris till vilken vi troligtvis drack en mustig Mendoza eller något annat lokalt vin. Jag har också ett vagt minne av att vi fick prova på att rida på hästar. På söndagen var vi i kyrkan och sedan i en zoologisk trädgård.

Antagligen lastade vi jordbruksprodukter, bl a kött, i vårt kyllastrum (i besättningen ingick en kylmaskinist) och mitt på lördagen den 18 juli lämnade vi "... staden, som ligger där i dyn, den luktar majs och hudar och fruntimmers parfym...", som Evert Taube diktade.

Natten till söndagen kom vi fram till Montevideo igen och fick alltså åter en ledig dag i hamn. Det kändes då inte så lockande att gå till kojs så jag gick i land med några kamrater för att njuta en eller annan öl. Det bar sig inte bättre än att jag strosade runt i staden ända till

till morgonen. Om det berodde på ölen eller annat så hade jag fått ont i magen när jag kom ombord, vilket jag nämnde för andren (andre styrman, som var sjukvårdsansvarig ombord):

- Det gör ont när jag trycker här, sa jag.
- Ja, men tryck inte där då, svarade han!

I Montevideo arbetade stuveriet även nattetid, för jag har noterat att vi gick kl. två på natten till torsdagen, vilket tyder på att vi lastat till dess. Till Santos kom vi kl. 22 fredagen den 24 och fick åter en hel helg i hamn. Santos var en stor exporthamn för kaffe som kom ombord i säckar. Dessa stuvades manuellt i lastrummen.

Så här i efterskott framstår resan som rena semesterturen. I Santos tog Göran och jag på lördagen kugghjulsbanan upp på berget Monte Serrat och gick sen till playan, stranden, och badade. På söndagen tog vi tåget till Sao Paulo. Den var, med bl.a. Scania-Vabis lastbilsfabrik, länge en av Sveriges största industristäder och föga intressant som turiststad. Vi besökte ormparken Butana, åt kanske och tog tåget tillbaka.

Vår sista hamn i Sydamerika var Rio, på vars redd vi ankrade på förmiddagen den 29 juli och kunde se de vackra stränderna och bebyggelsen breda ut sig mellan de sockertoppsformade bergstopparna. Vi kom snart till kaj och kunde ta emot mera kaffelast. I Rio fick Göran och jag möjlighet att ta ut några timmars vederlag, d.v.s. fritid motsvarande de antal timmar man arbetat under en helg, vilket gav oss möjlighet att beundra de kvinnliga skönheter på stranden Copacabana och utsikten från den högt belägna jättelika Kristusstatyn av betong.



*Göran slipar brädsconingen på bryggan på sin vakt kl. 8-12. Författaren fortsatte kl. 12-16.*

Vi var klara för avgång vid midnatt. Lotsen hade kommit ombord, hamnrorgängaren stod till rors och bogserbåtarna låg redo. Vi kastade loss natten till fredagen och gled ut i den varma natten med ljusen från Ipanema och Copacabana glittrande mellan de karakteristiska höga öarna. Det blev min tur att avlösa hamnrorgängaren vid rodret. Fartyget hade ju automatstyrning varför tillfällena till handstyrning var få och detta var första gången jag styrde detta fartyg. Det kändes mycket ansvarsfullt att styra Peru i farleden ut från denna vackra stad. Jag blev i min tur avlöst när vi var tvärs berget Sockertoppen med den belysta Kristusstatyn vakande över Rio med sina favelor och stränder. Jag dröjde mig kvar några minuter på bryggvingen och njöt stolt av åsynen. Det var ett av mina största ögonblick till sjöss.

Nu följde en 17 dagar lång och behaglig sjöresa över Atlanten. För oss på däck bestod arbetet av vakthållning och underhåll. Det gällde ju att presentera ett välskött fartyg vid hemkomsten till Göteborg. Träpanelen på framsidan av bryggan skulle slipas och lackas. Det målades och fejadades. En av de sista åtgärderna jag fick göra var att måla rännstenarna på däck gråa.

### Fartygsbesättningen

Ett fartyg är ett samhälle i miniatyr. Ombord på **Peru** var cirka 35 personer mönstrade och på hemresan hade vi dessutom en ung kvinnlig passagerare. Det rådde en strikt hierarki ombord som inte ifrågasattes. Den som hade en överordnad position var i regel också mogen den. För att bli kapten måste man börja som jungman eller befäls elev och sedan arbeta sig upp genom, och lära sig, de olika befattningarna. Som ung och obefaren jungman, därtill läroverkspojke, lärde man sig rätt snart sin plats, men jag upplevde också ett fint kamratskap med de "vanliga" sjömännen. När jag gått med i Sjöfolksförbundet blev detta särskilt tydligt.

Förhållandet mellan besättning, åtminstone beträffande manskapet, och passagerarna existerade över huvud taget inte. Några dagar målade jag uppe på det däck där den kvinnliga passageraren, några få år äldre än jag, vistades. Jag skulle aldrig komma på tanken att tilltala henne och hon måste rimligtvis ha varit nyfiken på vem jag var. Hon måste ha känt sig ganska ensam ombord även om kaptenen säkert gjorde sitt bästa för att få henne att känna sig



Överstyrman på backen vid avgången från Antwerpen.

hemma. Dagens ungdomar skulle troligtvis, och lyckligtvis, inte finna sig i sådana inskränkningar.


På en annan båt, där jag tidigare arbetat som mässuppassare åt manskapet, var flera i besättningen ganska alkoholiserade. Tidigare skulle jag kanske ryckt på axlarna åt dem om jag mött dem på en parkbänk i land. Men ombord såg jag andra kvaliteter. De var vänliga mot mig och efter några dagar till sjöss, när spriten tagit slut, var de också bra yrkesmän. Denna erfarenhet, som jag inte kunde ha gjort i läroverksmiljön, har varit viktig för min människosyn.

I Las Palmas gjorde vi måndagen den 10 augusti ett kort stopp för att lasta bananer och möjligen bunkra. Jag skaffade själv en grön bananstock som hängdes i hytten. Efter hand som den mognade uppenbarade sig allt fler bananflugor så efter ett tag fick bananerna lämpas över bord. Torsdagen den 13 augusti, när vi passerade Kap Finisterre, hade vi en brand i maskin, som dock snart släcktes. Dover hade vi om babord kl. 15 lördagen därpå och på söndag natt förtöjde vi i Antwerpen där vi alltså fick en ledig dag.

Vistelsen i Antwerpen var lärorik. Jag har noterat att jag besökte den imponerande katedralen men det som gjorde största intrycket var ändå konfrontationen med det som nu benämns

HBTQ-kulturen. Där fanns barer med män som gillade män och kvinnor som gillade kvinnor samt vackra kvinnor, som inte var det. Sådant var, åtminstone för mig, okänt i Sverige men jag har senare läst att det inte var ovanligt att en del svenskar reste till Antwerpen för att där leva ett friare liv på 60-talet.

Vi lossade på måndagen, avgick på kvällen och kom tidigt tisdag morgon till Rotterdam. Nästa hamn var Hamburg som vi lämnade sent på fredagskvällen. På vägen ut mot Nordsjön hade jag rortörn och styrde enligt lotsens anvisningar. De var inte glasklara. Han gav mig, vad jag uppfattade och repeterade som *fifteen*, lade rodret babord för att komma till kurs 315. Lotsen hade emellertid menat *fifty* (350) så jag fick skifta ror.

Allt gick bra men av detta kan man lära vikten av klara och entydiga instruktioner. I örlogsflottan, där jag senare utbildades, hade ordern till rorgängaren varit "Kom styrbord till kurs trea femma nolla". Den näst sista natten till sjöss kunde man njuta av en vacker fullmåne över Skagerack och i gryningen på söndagsmorgonen förtöjde vi i frihamnen i Göteborg. Där låg också **Danaholm**, som jag arbetat på två år tidigare, och som jag därför besökte. På måndagen var det avmönstring och en vecka senare började det sista skolåret. 



# Radionavigering – från radiofyr till satellit

Bosse Petersson

*Navigare necesse est – vivere non est necesse*

Året är 56 f.v.t. och kaptenerna på några romerska fartyg som ligger i Kartago fullastade med brödsäd tvekar om att segla hem till Rom på grund av en annalkande storm. Då fällt de berömda orden: "Att segla är nödvändigt, att leva är inte nödvändigt!" av den romerske fältherren och härföraren Pompejus. Det är helt enkelt en sträng befallning till kaptenerna att lyda order. Men ordet *navigare* som alltså är latin för "att segla", betyder sedan länge konsten att bestämma farkosters position och kurs under färd.

## Terrester navigering

Under många hundra år användes det som man kallar terrester, eller jordbunden, navigering. Genom att ta sikte på olika landmärken kunde ett fartyg sammanställa så kallade ortlinjer, och därmed ta sig från en plats till en annan. Efterhand ritades kartor eller sjökort, och med hjälp av dessa fick man en bättre uppfattning om hur man skulle färdas. Det viktiga hjälpmedlet kompassen uppfanns av kineserna redan för över 2 000 år sedan, och man vet att kinesiska fartyg på 900-talet kunde segla till Indien med kompassens hjälp. I västerlandet dröjde det ända till 1200–1300-tal innan europeiska fartyg började använda kompasser.

## Astronomisk navigering

Fenicier, greker och romare kände till konsten att använda stjärnor för viss positionsbestämning, men det var mycket osäkra mätningar. På 1500-talet hade astronomin utvecklats genom att vetenskapsmän som Tycho Brahe, Kopernikus, Kepler och Galilei hade framställt nautisk-astronomiska tabeller. Med hjälp av instrument som astrolabier och jakobsstavar och längre fram sextanter, kunde man mäta vinkelhöjden till olika himlakroppar. När man också fick mer exakta kronometrar på 1700-talet kunde man även bestämma longituden. Astronomisk navigering användes på fartyg ända till sent 1900-tal, men ökade kunskaper om radiovågornas funktion och utvecklingen av radio, radar, television, GPS med mera



*Ett nybyggt fartyg, från Eriksbergs Varv till Sahlénrederierna i Stockholm. På bryggans tak syns nakterhuset med kompassen, ramantennen och radarn. Foto från Ramantenn AB.*

har lett till att radionavigering nästan helt har tagit över.

## Radionavigering

### Radiofyrar

Svensk sjöfart började under de första decennierna av 1900-talet att tillämpa långvågsbaserade radiofyrar som navigationshjälpmedel. Fyrarna sände enligt ett visst tidsmönster, en morsekod för identifiering, följt av en lång så kallad pejlton. Funktionen gick ut på att pejla riktningen till minst två fyrar. Fartygets position kunde på det sättet

definieras som de beräknade bäringlinjernas skärningspunkt, så kallad krysspejling.

Ursprungligen använde man sig av en vridbar riktantenn, enligt samma princip man senare kom att pejla in djur som försetts med radiosändare. Efterhand utvecklades system med fasta specialantennor, som gjorde att man i en kompasskurskorrigerad mottagare, direkt kunde bestämma bäringen till respektive fyr.

Radiofyren kunde naturligtvis även tillämpas i kombination med terrestra

## RAMANTENN RADIOPEJLANLÄGGNING

med autom. kompensering av kvadrantfelet och särskild kursskala ger navigatören snabba, säkra bäringar.

RAMANTENN Radiopejl har levererats till bl. a. följande fartyg:

m/t Kronoholm, m/t Juno, m/s Tigea,  
m/t Hong Kong, m/s Montevideo,  
m/s W.R. Lundgren, m/t Vitåfors



# RAMANTENN

Etabl. 1926 — Tel.: 13 79 76, 13 62 16, 19 50 92 — Göteborg.



S/s *Hervor Bratt* med både radar och radioantenn.

*Ramantenns annons i Svensk Sjöfarts Tidning.*

observationer och kan ses som det första radiobaserade navigationshjälpmedlet redan från 1921, när Vinga fick Sveriges första radioförsändare. Utbyggnaden fortsatte fram till 1965, då det fanns cirka 40 stationer i drift runt våra kuster.

### Radar

I Storbritannien påbörjades under 1930-talet utvecklingen av det system som senare skulle få det vedertagna namnet "Radar" (RADio Detection And Ranging). De första praktiska tillämpningarna startade under andra världskriget och efterhand kom olika typer av radarsystem att få en betydande roll, inte minst för sjöfarten.

Här kan radar ses som ett värdefullt hjälpmedel att användas tillsammans med övriga navigations- och säkerhetssystem, framförallt i kustnära sammanhang. Det handlar då huvudsakligen om anläggningar på frekvensbanden 10 GHz (3 cm) och 3 GHz (10 cm).

En senare radartillämpning är "Racon" (RADar beaCON). Racon är en radartriggad transponder, som placeras i fyror för att sända identitetsinformation till fartygens radarbild.

### Decca Navigator

Det första egentliga radionavigeringssystem som kom till praktiskt bruk i svenska sammanhang, var Decca Navigator. Redan från 1947 ingick en mobil sändarkedja bestående av tre stationer, i dåvarande Kungl. Sjökarteverkets sjömättningsverksamhet. Senare kom det att etableras ett fast Deccasystem, som främst var avsett för sjöfarten och här bestod varje sändarkedja av Masterstation, med Röd, Grön och Violett slavsändare.

Systemet sände på långvågsbandet (cirka 70–130 kHz) och mottagarna presenterade ortlinjer i form av hyperblar. På de så kallade Deccasjökorten trycktes detta hyperbelmönster i de tre slavsändarnas respektive färger. Det brittiska bolaget Decca var systemägare och tillverkare av all utrustning. I deras affärsidé ingick att navigationsmottagarna inte skulle saluföras, utan endast vara tillgängliga genom hyra från tillverkaren. För myndigheter och företag som bedrev någon form av sjömätning erbjöds dock möjlighet att köpa specialanpassade "survey"-mottagare.

Av de totalt fem fast etablerade svenska Deccakedjorna var den första lokaliserad till norra Östersjön och togs i

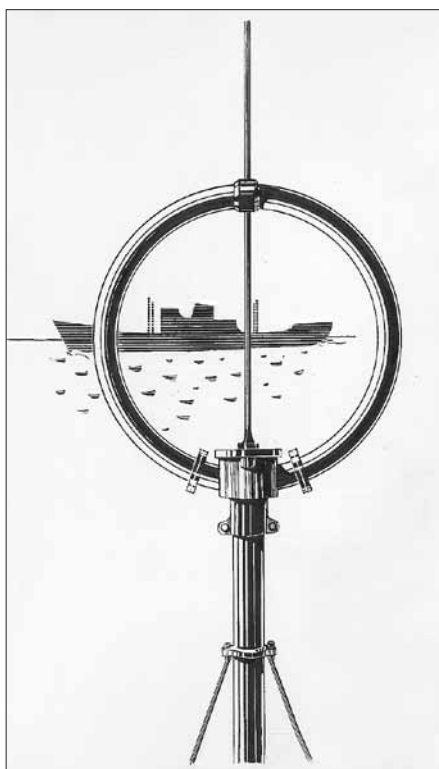
drift i oktober 1957. Södra Östersjökedjan blev den sista och invigdes 1970. De övriga var Bottenhavs- och Bottenvikskedjorna, med start 1962 och Skagerakskedjan, som invigdes av kommunikationsminister Palme 1967. Kattegatt och Öresund täcktes av en motsvarande dansk kedja. Globalt förekom även andra och mer världshavstäckande långvågssystem, som till exempel "Loran" (LONG RANGE navigation).

### Satellitesystem

De svenska Deccakedjorna ägdes och drevs av Kungl. Sjöfartsstyrelsen/Sjöfartsverket och var i drift fram till millennieskiftet. Modernare navigationsmetoder hade då tagit över och gjort de gamla långvågssystemen överflödiga. De idag vanligast tillämpade positioneringssystemen, är USA-försvarets satellitbaserade "GPS" (Global Positioning System), som togs i officiell drift 1994 och den ryska motsvarigheten "GLONASS" (GLObalnaya NAVigatsionnaya Sputnikovaya Sistema).

Några radioförsändare övergick till att ingå i den marina varianten, av den funktion som kallas "Differential GPS". DGPS går ut på att mottagare placeras i noggrant definierade geografiska fixpunkter, som således blir platser med befintlig radiofyr. Långvågssändaren används nu för att distribuera information om uppmätt skillnad mellan faktisk position och den som erhålls från GPS-mottagaren. Ombord kan informationen tas emot för automatisk korrigering av fartygets GPS-position. Metoden bidrog till en avsevärd förhöjning av den mottagna positionens användbarhet.

Radioförsändarna tillhör Sjöfartsverket, som ansvarar för utsändningen



*Radiopejlantenn.*



Mottagare för det världsomspännande långvägssystemet LÖRAN. Foto från Göran Sändare.



Skagerackedjan invigdes 1967 av dåvarande kommunikationsminister Olof Palme. Foto från Bosse pettersson.

av dessa GPS-korrekationer. Ett motsvarande och mer landtäckande stationsnät drivs av Lantmäteriverket och här distribueras de uppmätta positionskorrektionerna via FM-radio, parallellt med annan digital information, på det som kallas "RDS" (Radio Data System).

Det som i första hand hade initierat utvecklingen av DGPS var behovet att minimera det stora fel som åstadkoms av en medveten kvalitetsstörning i GPS-sändningarna.


Störmetoden kallas "SA" (Selective Availability) och uppsåtet var att i försvarsstrategiskt syfte, ge "vanliga" användare en betydligt sämre noggrannhet än den mycket höga precision som USA-försvaret själva kunde uppnå med sina kodnyckelförsedda specialmottagare.

I och med att Pentagon (president Clinton) någon gång under år 2000 beslutade att ta bort SA-störningen tappade följaktligen DGPS-funktionen mycket av sin betydelse. Dock kan metoden, med tanke på förekommande störningar i övrigt, fortfarande ge en förbättring av GPS-positionens kvalitet. Nu väntar vi på Europas civila satellitsystem "Galileo", som sägs bli ännu bättre.

Bertil Söderberg, redaktör på *Länspumpen* och tidigare skeppare på brand- och ambulansbåtarna hos Räddningstjänsten Storgöteborg, berättar att när Kuwaitkriget bröt ut 1990 tog USA bort störningen på GPS:en. Skillnaden var enorm, och från att ha haft en missvisning på ca 100 m kom man ner till några meter! En hemmafiskare sa: "Nu kan man köra rätt på välet i dimman!".

"Global Navigation Satellite System" och transpondrar

Utöver satellitbaserade navigations-system (GNSS) tillämpas idag även VHF-transpondrar för distribution av information som är relevant för navigation och säkerhet. För sjöfarten handlar det om AIS (Automatic Identification System), som är ett internationellt vedertaget system.

AIS-systemet grundar sig på en svensk uppfinning och mannen som ligger bakom är den kände ingenjören och innovatören Håkan Lans. Det som i övrigt gjort honom bekant är bland annat hans "rasterstyrda" föregångare till den moderna datormusen och att han är upphovsman till färggrafiken i våra datorer. 



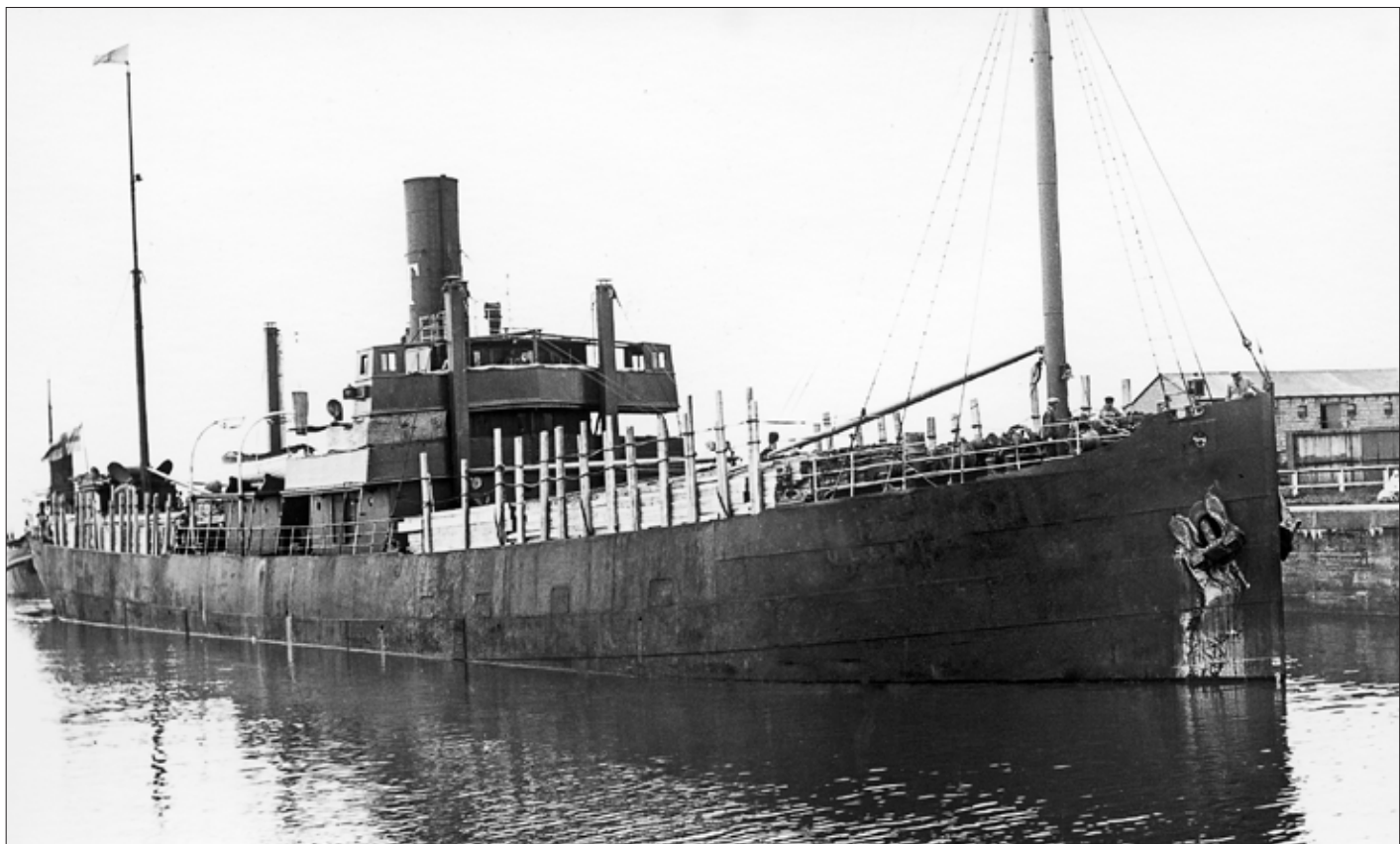
### Nya julkort från Göteborgsavdelningen

Vi har tagit fram en serie julkort som består av åtta olika vintermotiv i färg. De säljs till priset 60 kr, inklusive porto.

Sätt in pengarna på Läns-pumpens plusgiro 815768-7. Kom ihåg att skriva ditt namn och adress samt hur många buntar du vill ha.

Leverans i slutet av oktober.





S/s **Ulla** med däckslast av virke. Observera skorstensmärket T för Transmarin. Foto från 1920-talet. Arkivfoto Bertil Söderberg.

## Vådan av radiopejling eller när s/s Ulla gick på grund vid Skagen

Göran Sändare

År 1920 levererades från Fredrikstads Mekaniska Verksted i Norge ett ångfartyg byggt av stål till Erik Brodins Rederi AB. Fartyget hade en ångmaskin på 900 ihk. Hon fick vid sjösättningen namnet **Alcor**. På grund av ekonomiska problem kunde dock rederiet inte klara av betalningen utan **Alcor** togs tillbaka av varvet. I stället såldes hon 1921 till AB Transmarin i Helsingborg för 800 000 svenska kronor och fick namnet **Ulla**.

Under cirka 20 år kommer **Ulla** att göra trogen tjänst i Transmarin och inte förrän 1941 säljs hon till Rederi AB Sylvia för 1 200 000 kronor, i byte mot ett nybyggnadskontrakt vid Lindholmens Varv i Göteborg.

Hon namnas nu om till **Nordia**. År 1950 säljs **Nordia** till Rederi AB Nordic i Stockholm för 725 000 kronor. Fartyget får samma namn som det nya rederiet, nämligen **Nordic**. Slutet för **Nordic** kommer i december 1959 då hon grundstöter i södra Kalmarsund med last av stenkol. Hon kan visserligen föras in till

Oskarshamn för lossning av lasten men har fått så svåra bottenkador att hon kondemneras. Fartyget säljs till Carl Persson & Söner AB i Ystad och huggs där upp i oktober 1960.

### **Ulla kolliderar med Danmark!**

Under åren i Transmarins tjänst råkade **Ulla** natten den 24 januari 1934 ut för en ganska egenartad händelse. Hon hade varit uppe i Thamshavn nära Trondheim och lastat 2 800 ton svavelkis. Efter att ha rundat Norges sydkust stävade **Ulla** nu med nio knops fart ostvärt mot Skagens firskepp. Eftersom det var tjocka i luften och becksvart ute hade befälhavaren via Göteborg Radio begärt att få radiopejling av **Ulla**.

Det första resultatet kom kl. 00.44 och då hade Vinga angett **Ulla** i bäring 284,5 grader och Hällö 240 grader. Den tredje stationen, vid Morup i Halland, hade inte lyckats höra **Ullas** pejlsignaler. Kaptenen ombord hade därför fått nöja sig med två ortlinjer för att få en krysspjuling.

Med hjälp av denna beräknade han att **Ulla**, med bibehållande av samma kurs, skulle passera cirka fem sjömil norr om Skagens firskepp.

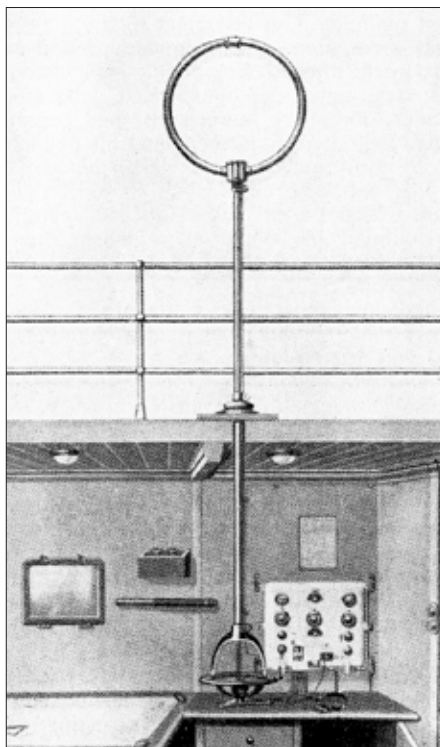
Nästa pejlingstillfälle ägde rum kl. 04.14 och då meddelade Göteborg Radio att Vinga hade **Ulla** i 273,5 graders bäring och Hällö i 215,5 grader. Just när man tog emot detta meddelande ombord i **Ulla** märkte man en lindrig bottenstöt. Full back i maskin slogs omedelbart, men fartyget fastnade och stoppade upp helt. Under efternatten gjorde man flera försök att få **Ulla** av grundet.

Vid åttatiden på morgonen var hon för en stund flott, men sedan fastnade hon igen. Kl. 11.40 anlände den danska bärgningsångaren **Garm** för att assistera. Först nu fick besättningen ombord reda på att man hade strandat vid Kandestederne på den nordjylländska kusten ungefär mitt emellan Hirtshals och Skagen. Men vad hade hänt? Hur hade **Ulla** kunnat ränna rätt upp på Jyllands västkust?

## Navigation och kommunikation till sjöss

Vi måste först ge en bakgrund till hur fartyg för hundra år sedan, och ännu långt tidigare, kunde navigera och kommunicera till sjöss. De allra första sjöfararna var beroende av att ha land i sikte för att kunna orientera sig. Navigeringen blev förstås mycket säkrare när man började framställa sjökort och efterhand uppfann kompassen och olika astronomiska instrument.

Innan radion fanns kunde fartyg bara kommunicera med land eller med andra fartyg med hjälp av optisk eller akustisk signalering. Sedan de elektromagnetiska vågorna, radiovågorna, upptäckts i slutet av 1800-talet kunde man snart konstruera både radiosändare och mottagare. År 1897 lyckades Guglielmo Marconi sända och ta emot radiosignaler mellan två italienska krigsfartyg på ett avstånd av 12 nautiska mil. Det dröjde sedan inte länge innan även handelsfartyg utrustades med radio. Den fortsatta utvecklingen gick sedan mycket snabbt och särskilt under de båda världskrigen förbättrades och förfinades möjligheterna till både navigation och kommunikation till sjöss. (För en mer utförlig beskrivning av navigation med hjälp av radiovågor, se Bosse Peterssons artikel "Radionavigering – från radiofyr till satellit" på sidan 25.)

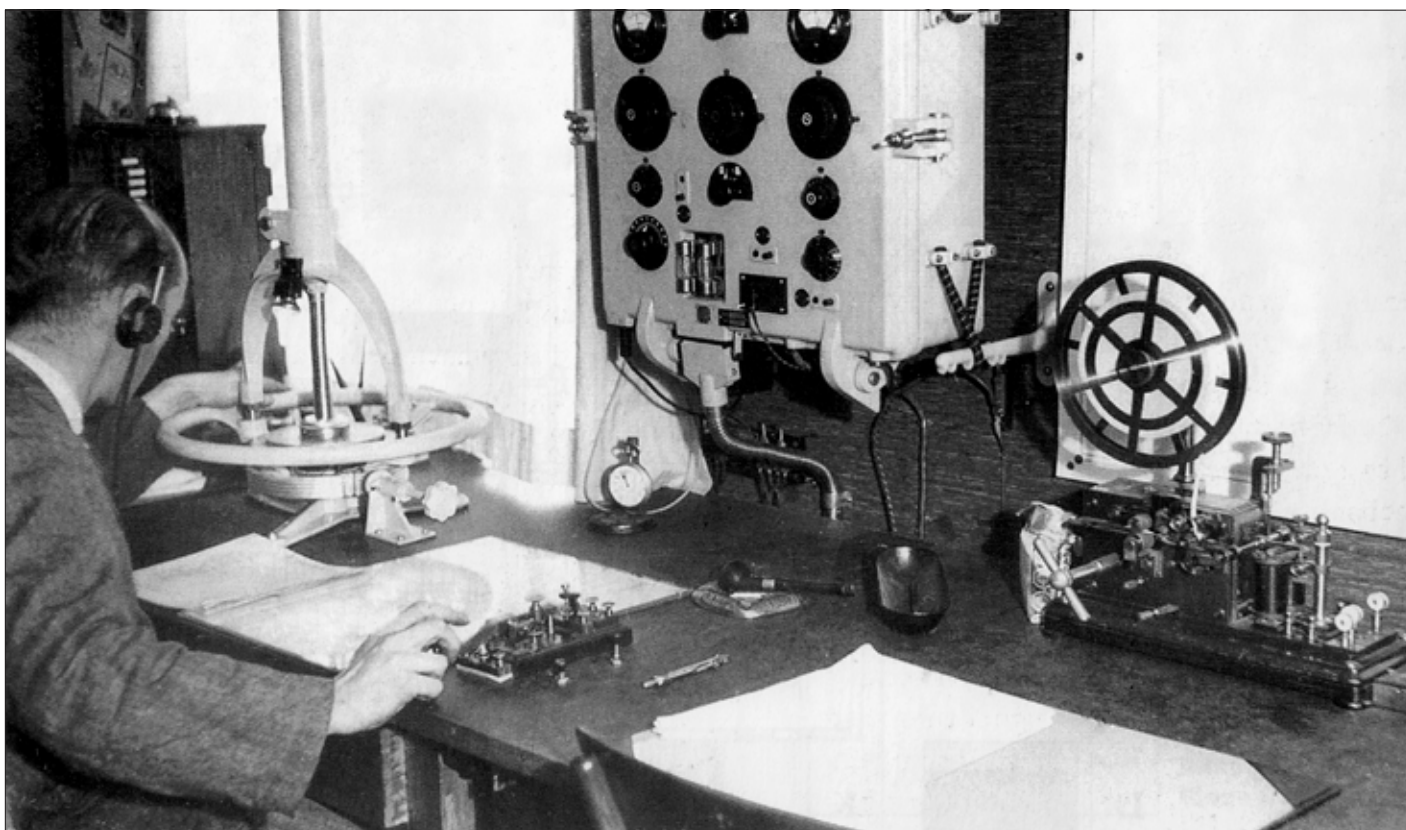


Exempel på pejlapparat med pejlram.

Det första svenska handelsfartyget som fick en radiosändare installerad ombord var Göteborgsrederiet Wilson & Co:s ångare **St. Paul** som från 1911 kunde kommunicera med omvärlden med det nya och revolutionerande hjälpmedlet. Parentetiskt kan nämnas att radiostationen ombord i **St. Paul** inte fick verka särskilt länge och den sista radiosändningen blev dessutom tämli-

gen dramatisk. I september 1914, strax efter första världskrigets utbrott, gick **St. Paul** på en mina utanför Tyne i England och sjönk ganska snabbt. Besättningen kunde dock räddas. I Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning kunde man den 14 september läsa om sjöförklaringen och där citeras hur man försökte använda radion för att kalla på hjälp: "Befälhavaren gav telegrafisten order att skicka ut ett SOS-bud, men under tiden föll luftledningen ned."!

Under det första decenniet av 1900-talet upptäckte man också att radiovågorna kunde användas till att navigera genom att med hjälp av en speciell antenn, en pejlram, söka riktningen till speciella radiosändare som kunde vara placerade i land eller till exempel på ett fyrskepp. Teorin bakom denna teknik är att radiovågor från en sändare fortplantar sig i koncentriska cirklar, ungefär som när man kastar en sten i vattnet och ser hur vågorna breder ut sig i cirkelform. För att i en mottagare kunna ta emot dessa radiovågor använder man en antenn som kan bestå av en vågrätt metalltråd. Beroende på hur denna antenntråd placeras, parallellt med eller vinkelrätt emot de utsända vågorna, får man en starkare eller en svagare signal. Om man i stället använder en vridbar pejlram, som visas i ovanstående bild, kan man bestämma riktningen till radiosändaren, genom



Radiopejlrummet på Vinga är 1930. Telegrafisten vrider just på ratten till pejlantennen.



S/s **Ullas** positioner natten den 24 januari 1934.

att notera gradtalet när man får maximal eller minimal signalstyrka. Normalt ställer man in pejlrampen så att man får så svag signal som möjligt eftersom det är lättare att bestämma minimum än maximum.

### Vinga internationella signal- och telegrafstation

Vid Vinga i inloppet till Göteborg hade man redan 1839 installerat en optisk telegraf. Denna upphörde 1881 som den sista optiska telegrafen i Sverige. Nu kom i stället en elektrisk telegraf som förband olika platser i Sverige och även i utlandet med undervattens- och landkabel. Fartyg som passerade Vinga kunde därmed med hjälp av flaggsignaler ombord och på Vinga få fram meddelanden till alla platser i världen som hade en elektrisk telegraf.

I telegrafhuset på Vinga installerade man 1920 även en radiopejlstation. Under många år bemannades Vinga dygnet runt av telegrafister som vid behov kunde pejla beringen till de fartyg som så önskade. I praktiken gick det till så att ett fartyg som ville ha pejling via radio kontaktade kustradiostationen Göteborg Radio på 600-metersbandet.

Göteborg Radio telegraferade i sin tur till pejlstationerna på Vinga, Hällö och Morup. Telegrafisterna på dessa stationer lyssnade därefter på anrop från det bestämda fartyget som vid vissa överenskomna tidpunkter skulle

sända ut en cirka 50 sekunder lång signal, nu på 800-metersbandet. Under denna tid kunde telegrafisterna bestämma beringen till fartyget genom att, som beskrivits ovan, notera när signalen från fartyget var som svagast eller starkast. De rapporterade sina siffror till Göteborg Radio som åter kontaktade fartyget och meddelade resultatet av pejlingarna.

På detta vis kunde vakthavande navigatör på fartyget rita ut ortlinjerna på sitt sjökort och få en krysspejling som angav positionen med ganska stor säkerhet. För att denna krysspejling skall bli noggrann bör vinkeln mellan ortlinjerna vara ganska stor, helst mellan 45 och 120 grader.

### Sjöförklaringen med s/s Ulla

Vi återvänder nu till **Ullas** grundstötning. Sedan fartyget dragits loss av **Garm** på förmiddagen den 25 januari kunde hon fortsätta för egen maskin. I Frederikshavn lade man till för en kort inspektion av skrovet men fann inga påtagliga skador.

Resan fortsatte därefter hem till Helsingborg och den 26 januari på morgonen kunde man förtöja vid Kopparverkshamnen. Redan tre dagar senare ägde sjöförklaring rum vid rådhusrätten i Helsingborg. Kaptenen på **Ulla**, Arvid Gräslund, hade tillsammans med några av besättningen kallats till sjöförklaringen.

Så här löd kapten Gräslunds berättelse enligt utdraget från förhandlingarna:

*"Han hade kommit upp på däck vid kl. 03.00 och när olyckan inträffade hade han uppehållit sig i navigationshytten, sysselsatt med radiopejling. Sikten hade varit dålig och varken land eller någon fyr hade syns. Sjö- och vindstyrka hade varit moderat. Lodning hade icke företagits på den grund att de icke haft någon anledning att misstänka att icke den radiopejling, som tagits kl. 00.44 varit riktig. Med de kurser de hållit hade de beräknat att komma 5 distansminuter norr om Skagens fyrskepp. (...) Den pejling som tagits klockan 04.14 hade varit mycket osäker, enär de varit nära under land, och det hade sedermera visat sig att de varit en halv mil mera nordost än vad pejlingen visat. Anledningen till olyckan vore antagligen att Vinga radiopejling kl. 00.44 varit felaktig. Den från Vinga erhållna positionen hade säkerligen varit missvisande på tio grader."*

Det är alltså en ganska allvarlig anklagelse som kaptenen riktar emot telegrafisten på Vinga. Rådhusrättens ledamöter hade visserligen påpekat att man på **Ulla** borde ha lodat när fartyget närmade sig danska landet, men i sammanfattningen angavs orsaken till olyckan på följande sätt:

*"I den mån det kan med ledning av sjöförklaringens innehåll bedömas: Radiopejlingarna – av allt att döma huvudsakligen de från Vinga – vore felaktiga."*

### Vingatelegrafistens rapport

Tjänstgörande telegrafisten på Vinga var vid olyckstillfället George Lumsden. Han blev ganska bestört när han fick reda på att han anklagats för att ha gjort en felaktig pejling. Han formulerade en skrivelse till Kungliga Telegrafstyrelsen i Stockholm där han beskrev hur pejlingen hade gått till:

"Härmed får jag vördsamt insända rapport över pejlingarna på **Ulla**, SDJN, den 24/1 1934. Första sändningen omkring kl. 00.40 kunde jag ej ta för störningar, men vid andra sändningen kl. 00.44 fick jag minimum mellan 287 och 289 grader. Smalare kunde jag ej få det, ty signalerna voro ej vidare starka varför de i journalen betecknades med siffran 3, dvs. 'ganska goda, läsliga om än med svårighet'. Resultatet angavs för SAB (Göteborg Radio) till korrigerat 284,5 grader.

Då SDJN sände sin kvittens på pejlingen gjorde jag som vanligt en hastigare bestämning av minimet för kontrollens skull, vilket gav samma värde som förut.

Vinga den 2/2 1934

Vördsamt G Lumsden E. rtgf"

På sjökortet på föregående sida är ortlinjerna från Hällö och Vinga mot s/s **Ulla** dragna vid två tillfällen. Linjen A1 betecknar den pejlade bäringen, 284,5 grader, från Vinga kl. 00.44 och linjen A2 betecknar bäringen 240 grader från Hällö. I skärningen mellan dessa linjer, i punkten X, skulle **Ulla** alltså ha befunnit sig kl. 00.44. Enligt befälhavaren på **Ulla** skulle Vingas pejling ha varit cirka tio grader fel och i stället skulle **Ulla** ha befunnit sig i punkten Y.

Kl. 04.14 får **Ulla** bäring 273,5 grader från Vinga och bäring 215,5 grader från Hällö. Krysspejlingen resulterar nu i positionen Z på kartan, vilket alltså i princip är grundstötningsplatsen vid Kandestederne.

I en privat anteckning har Lumsden ett eget påpekande som är mycket intressant:

"**Ullas** position enligt pejlingen kl. 00.44 skulle vara  $57^{\circ}52';9''44'$  och positionen kl. 04.14 skulle vara  $57^{\circ}40,5';10''21'$ . Avståndet blir då 22 nautiska mil och tiden  $31/2$  timmar. Medelfarten blir då  $22:3,5 = 6,3$  knop.

Om det föreläge  $10^{\circ}$  felavläsning från Vinga bleve positionen kl. 00.44  $57^{\circ}41';9''12'$  och avståndet till positionen kl. 04.14 bleve 37 nautiska mil. Medelfarten bleve då 10,6 knop och den farten gör nog ej **Ulla** i tjocka, kanske inte ens i klart och lugnt väder!"

Man kan bara spekulera i om bäringen till **Ulla** som pejlades från Vinga kl. 00.44 verkligen var 284,5 grader. Om det verkliga värdet i stället skulle ha varit cirka tio grader lägre, dvs. cirka 274 grader, medan Hällös pejling fortsatt varit 240 grader hade **Ulla** befunnit sig mycket längre åt sydväst. I så fall hade **Ulla** alltså enligt Lumsden behövt gå med mer än 10 knops fart för att hinna fram till grundstötningsplatsen kl. 04.14.

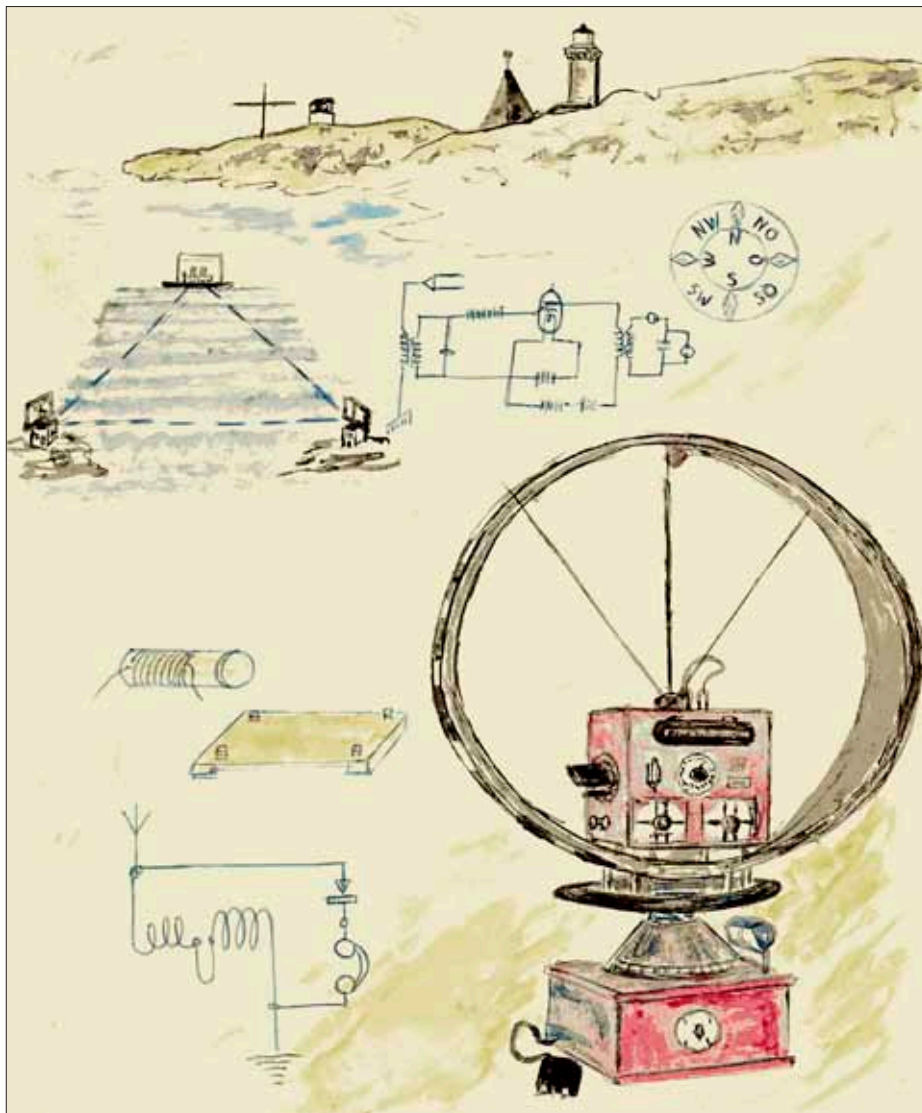
### Slutsatser

I en av dåtidens tidningar, Göteborgs Morgonpost, sammanfattade man resultatet av sjöförklaringen på följande sätt:

"I det här föreliggande fallet skall **Ulla** första gången ha anropat Vinga och Hällö vid halvtittiden på natten för erhållande av pejling. Då Morup av olika skäl, bl a därför att signalerna voro för svaga, icke kunde delta i pejlingen, kunde den från Göteborg-

stationen lämnade bäringen icke tillfredsställande kontrolleras, varför den icke angavs som exakt. Nästa anrop med begäran om pejling kom icke förrän efter grundstötningen, eller 4.14 på morgonen. Det kan därför tyckas som om man borde ha infordrat pejlingar med tätare mellanrum, då grundstötningen sannolikt kunnat undvikas. Att man därtill icke företagit lodningar, måste anses såsom minst sagt oförsiktigt, då ju lodningen skulle ha utgjort en god kontroll på pejlingens riktighet."

Sjöförklaringen med s/s **Ulla** ledde inte till någon åtgärd, eftersom det i sista hand är befälhavarens ansvar att handha fartygets navigation, och radiopejling bara är en av flera metoder för att bestämma fartygets position. Det blev alltså inte några påföljder för telegrafisten på Vinga, George Lumsden. Som sammanfattning av denna händelse kan man dra slutsatsen att radiopejling inte alltid är en säker metod vid bestämning av fartygs positioner. 🌀



På ovanstående bild ser man hur Lumsden har avbildat både Vinga med fyr och båk, några kopplingskeman för radiosändare och mottagare, principen för radiopejling och hur en radiopejlapparat ser ut.



En lugn dag på Nordsjön. Jag, min syster Kicki och min mor hjälper till att få *Saxen* shipshape. Samtliga foton från författaren, om inget annat anges.



## I Ahlmarksbåtar

*Eric Hallberg*

Eftersom min far var skeppare i Ahlmarks hände det ganska ofta att jag fick följa med på resor, i synnerhet under sommaren. Från mina allra första år har jag självklart inte så många minnen, men det finns en eller annan bild där jag kan se att jag varit med på en båt. Den allra äldsta bilden med båtanvändning som jag finns med på är från den tid då han tjänstgjorde på **Bure** (ex **Elsa Thordén**). Den är från 1948, gissningsvis, och då var jag två år.

Min far var i Ahlmarkare, dels före kriget, dels efter kriget. Bilden ovan kom alltså före den andra Ahlmarksperioden, som varade från 1949 till 1968 då han pensionerades. Han hade börjat sin tid till sjöss som apprentice på den fyrmastade barken **Beatrice**, för att därefter segla som lättmatros på ostasiatarer **Nagara**. Han var med på **Nagaras** jungfruresa som beskrivs i LP (1983: 1). Därefter blev det navigationskolan i

Göteborg. Efter examina blev det kortare törnar som styrman, bland annat i Karlstadsbåten **Norna**, men också i flera Broströmare däribland **Atland**, **Rydboholm**, **Lappland** och **Kastellholm**. Under åren 1939–1941 var han i Ahlmarkare: **Delphinus**, **Indus**, **Mercurius**, **Saturnus** och **Aspen**.

Givetvis har jag inte så kristallklara minnen från mina tidigare år, men jag har minnesbilder från det jag var 6–7 år, vilket var början på 1950-talet. Under den tiden hade min far blivit ordinarie befälhavare. Jag var ute med min far varje sommar, och ibland på lite kortare turer över Väneren då det var skollov. Visserligen minns jag en hel del, men ordningen på händelserna är inte helt klar.

Den första Ahlmarkaren som jag troligen gjorde en längre resa med var **Alstern**. Från den här tiden kommer jag inte ihåg så mycket mer än att jag fått be-

rättat för mig att jag blev mycket förvånad då jag för första gången i mitt liv, i Amsterdam, fick se en färgad person. Så förvånad att jag pekade med hela handen och utbrast: "Titta en xxx". Som ni förstår var ju det som är markerat med xxx ett ord som man fick yttra då, men inte numera. Jag har också ett minne av att jag såg några miniubåtar liggande på en kaj.

### Saxen

Efter **Alstern** blev det **Saxen** på somrarna. Det blev flera somrar som vi långsamt tuffade över Nordsjön med 8 knop. Över till England tog det runt tre dygn. Med våra 8 knop blev vi passerade av de flesta andra fartyg, men en gång var det vår tur att passera en annan båt. Det var Sveabolagets Finn, men det framkom senare att Finn, som hade två motorer, bara hade en igång eftersom den andra hade drabbats av stillestånd.



Men det visste vi inte då vi mycket stol-  
ta forsade förbi henne.

Ibland gungade det en del och då  
fick hinkarna komma fram. Jag tålde  
nog sjön sämre då än vad jag gör nu. Ef-  
tersom kranvattnet inte var drickbart  
blev det till att dricka läsk när man sett  
till att hinkarna fått innehåll. Ännu i  
dag associerar jag läsken Grape tonic  
med illamående. Illamående beroende  
på sjösjuka alltså.

Bäst tyckte jag nog om resorna till  
England. Det allra bästa var trälaster  
från Sverige eftersom de tog ganska  
lång tid att lossa i England. De tog ock-  
så lång tid att lasta, oftast i olika ham-  
nar på Väneren. Jag var ganska förund-  
rad över att man markerade de olika  
lastpartierna genom att måla linjer med  
olika glada färger. På den tiden lastade  
man ju plankor för plankor, och det blev  
alltid en rejäl däckslast. Rejala däcksl-  
aster blev det också när det skulle  
transporteras koks till Sverige. Resorna  
mellan Väneren och Göteborg via Troll-  
hätte kanal var också mycket spännan-  
de. Det bästa var slussningen i Troll-  
hättan. Vid framkomsten till Göteborg  
fick vi ligga vid kaj några timmar för  
klarering. Skeppshandlaren Christof-  
fersson och Andersson brukade leve-  
rera under Göteborgsuppehållet.

På den tiden var det liv och rörelse i  
Göteborgs hamn. Kajerna var fulla med  
båtar och aktiviteten på varven var im-  
ponerande. Ibland, när vi var på väg  
mot Väneren, dök de tullare som kalla-  
des "svarta gänget" upp i Göteborg för  
att göra en ordentlig visitering av kol-  
boxar och andra utrymmen ombord där  
man väntade sig att hitta större partier  
av smuggelgods. Så man förstod ju var-  
för de fått sitt öknamn. Jag tror att de  
brukade följa med mellan Göteborg och  
Trollhättan, men det var bara ett fåtal  
gångar som jag hade dem som resesäll-  
skap.

Sommaren 1953 hade Saxen en trä-  
last från Väneren till Surrey Docks, som  
låg relativt centralt i London. Innan vi  
kom fram till Themsen kunde man titta  
på de fantasieggande plattformarna som  
stod i flodmynningen och som byggts  
upp under kriget och som härbärgerat  
luftvärnskanoner. En sak som jag rea-  
gerade över vid lossningen var att de  
engelska stuveriarbetarna var så pryd-  
ligt klädda. Det berodde troligen på att  
de inte hade speciella arbetskläder, utan  
hade på sig det som tidigare hade varit  
deras finkostymer. Detta var alldeles  
efter drottning Elizabeths kröning, och  
åskådarläktarna längs the Mall i Lon-



*Indus var av Svensketyp, byggd på Bergsund. I henne var min far andrestyrman 1939. Arkivbild Bertil Söderberg.*



*Min far, syster Kicki och jag ombord på Elsa Thordén/Bure. Hon bytte ägare och namn i September 1948. Min far var förstestyrman och befälhavare i henne.*



*Här ser vi Elsa Thordén då hon bytt namn till Bure. Hon var byggd på Hammarbyver-  
ken och levererades till Thordén 1947. Ally Thordén, som var en halvsyster, levererades  
åter efter från Uddevallavarvet. Samma år tog Ahlmarks emot Yngen som var en helsys-  
ter till Ally Thordén. Foto CG Nyström, negativarkiv Länsumpen.*



Här står jag med stuert Einar Andersson ombord på *Saxen*.

don stod fortfarande kvar. Det blev självklart en hel del sightseeing i London som Madame Tussauds, St. Paul's, Londons zoo och andra sevärdheter. Sigge Hommerbergs bok *Om ni reser till London*, var i sammanhanget mycket läsvärd: jag brukade också läsa en hel i den när jag var hemma i Karlstad. Mina föräldrar ville gå på en revy som hette *The Crazy Gang*, och då fick förstestyrman Sven Källén vara barnvakt för mig och min syster. Jag minns honom som en något rundnätt, mycket trevlig farbror. När det var dags för barnvaktande sattes

det fram någon flaska med åtråvärt innehåll på salongsbordet, och så var alla nöjda, men framförallt farbror Sven. Han seglade som förstestyrman tillsammans med min far i flera år, men när *Saxen* lämnade Ahlmarks flyttade han över som förstestyrman till den nybyggda *Noren*. Hans fru Maisie var också med ibland på resorna men de hade inte några barn. Maisie hade sina rötter i Finland och var en mycket charmig dam. Sven Källén fick tyvärr inte så lång tid i *Noren* då han avled ganska kort tid efteråt och efterträddes av Thore Granath

När jag började i första klass sommaren efter Londonresan frågade en klasskamrat vad jag gjort under sommaren. Jag berättade då helt sanningsenligt att jag varit i London. Reaktionen på detta var en box i magen och kommentaren: "Du ljuger din jävel!".

Det är ju framförallt resorna till England som jag kommer ihåg. Det var ju inte bara London vi kom till utan ofta också till Newcastle och Hull. Det blev också resor till Holland, Belgien och Tyskland. En sak som var speciell med besöken i de engelska hamnarna var när vi frampå kvällskvisten gick i land för att proviantera fish and chips i tidningspapper: det var gudagott! Det vita rostbrödet som kallades luff, en försvenskning av loaf, var en annan sak som var typisk för England, och min far älskade verkligen detta totalt intetsägande bröd, som väl bäst passar att rengöra nedsotade kyrkmålningar med. Men det var givetvis spännande att va-



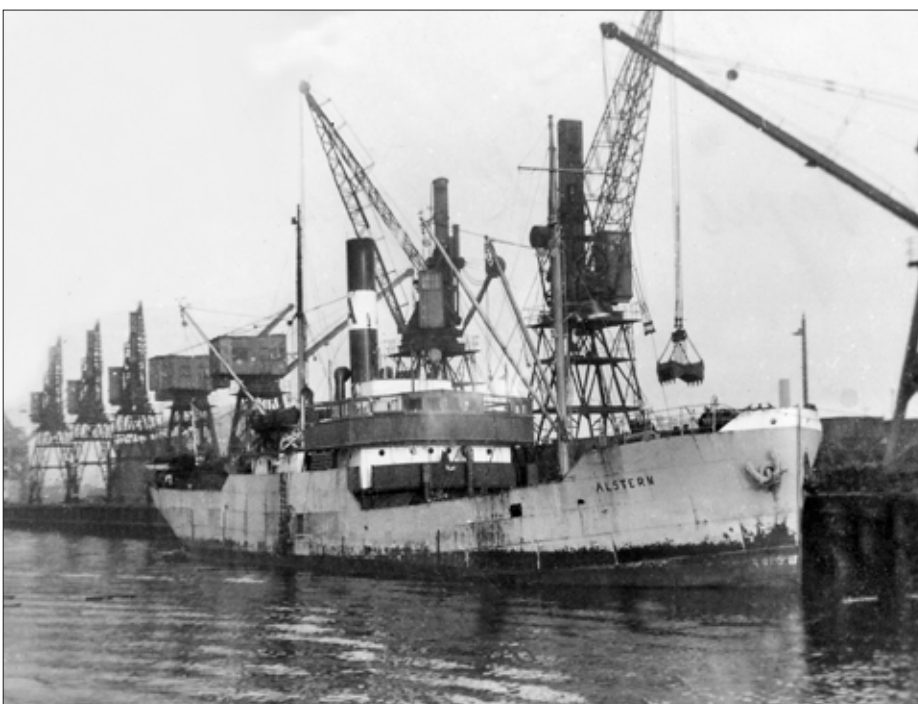
Här har kocken kommenderats fram för att fotograferas tillsammans med mig.

ra iland under dagtid också. Beroende på vilken hamn vi besökte så kunde det bli olika aktiviteter, till exempel bad på överfulla engelska stränder. Jag kommer ihåg en strand som hette Whitley Bay, nära South Shields, och här var det verkligen fullt med folk.

En sak som jag inte upplevde som så stimulerande var de, som jag tyckte, otroligt långdragna besöken på klarerarnas kontor i de olika hamnarna. Antagligen var de inte så långdragna som jag uppfattade dem då. Det fanns en skeppshandel i Amsterdam som ägdes av två bröder med det passande skeppshandlarnamnet Burk, och besöken där minns däremot jag som trevliga, antagligen för att jag fick godis av dem (inte tuggummi). Det fanns också ett akvarium på deras kontor som de hade tröttnat på, och som omsider hamnade på mitt pojkrum hemma i Karlstad.

När det gäller akvarier och akvariefiskar fanns det en fartygsinspektör, Ture Wahlberg, i Karlstad. Han var en framstående odlare av akvariefisk, och eftersom han kände min far så blev mitt akvarium rikligt försett med fiskar, bland annat palettcichlider som var inne då. Ture Wahlberg ritade också båtar som byggdes på Källandsöns varv, och eftersom han inte hade bil körde han moped dit ner från Karlstad, en resa som måste ha tagit flera timmar.

Vid hamnbesöken kom det en hel hoper folk ombord: klarerare, stuvvarbasar och skeppshandlare. Vid något till-



*Alstern* i Tyne Dock i London i januari 1951.

fälle fick jag en hel låda tuggummi av en vänlig skeppshandlare, så under hemresan över Nordsjön var min munhåla fylld med tuggummi. När vi nal-kades Vinga hade jag tydligen tröttnat på att tugga, och enligt vad det påstods spottade jag ut klumpen och slängde den i sjön med orden: "Nu åker du ut din jävel". Sedan dess har jag inte kunnat med tuggummi. Vinga var en viktig punkt: hade man varit sjösjuk på resan så gick den över så snart som man upptäckte Vinga vid horisonten.

Oftast var det ju hamnarna i östra England som vi besökte: London, Hull och Newcastle. En gång var vi destinerade till Workington i västra England vid Solway Firth och det innebar att vi gick genom Pentland Sound, vilket var spännande eftersom jag hade hört att det var riskfyllda farvatten, men vi kom igenom utan några äventyr. När vi gick söderut innanför Hebriderna inträffade det som jag tyckte var det mest spännande på hela resan då ett plan från RAF övade anfall mot ett fientligt fartyg (**Saxen**). Det var inte bara ett an-



*I London besökte vi givetvis Towern. Min syster och jag står framme vid staketet mot Themsen.*

oss fram över gatorna mellan de olika glassbutikerna. Glassbehovet var nog störst hos min far. Han berättade att han varit tredjestyrman på **Gripsholm** efter det att han mönstrat av **Si Brodin** i

var på 1 700 tons dödvikt och hade runt 20 mans besättning. **Saxen** hade byggts om rejält vid Eriksberg under kriget, bland annat hade akterdäcket förhöjts och lastluckorna där hade gjorts större. Längst förut under backen bodde däcksmanskapet, midskepps befälet och kökspersonalen, och akterut i poopen hade maskinpersonalen (eldarna) en pytteliten mäss och sina hytter. Vid ombyggnaden hade man också slopat skansarna och byggt tvåmanshytter i stället. Det var möjligen längst akterut som det var lite kusligt eftersom man kom ner till mässen via en kapp på däck och en brant trappa.

När jag var med på **Saxen** bodde jag i salongen midskepps och jag minns det som ett mysigt utrymme med träpanel på skotten och ett rejält salongsbord som i hörnen förut flankerades av två väggfasta skåp, varav det på babords-sidan ofta hade spännande blågula snören och blysigill när vi befann oss inomskärs och i hamn. Det var här alko-

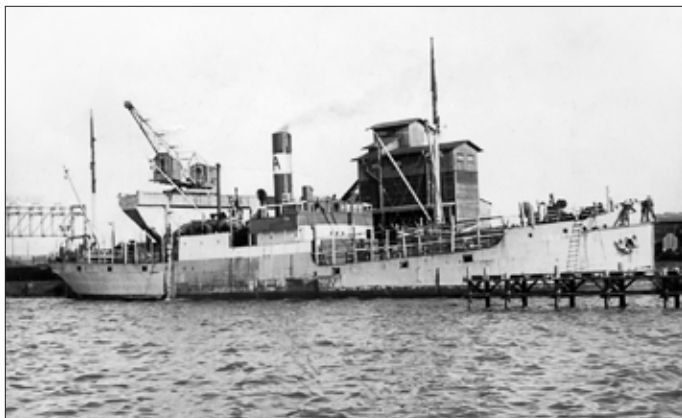
Eder skeppshandlare i <b>ROTTERDAM</b> och <b>AMSTERDAM</b>		
<b>Burk SHIPSTORES</b>		
<b>ROTTERDAM</b> v. Oldenbarnevellstraat 150 Telefon: 11 60 50 (3 linjer) Telefon efter kontorstid: 17 36 38	<b>FÄRSK PROVIANT</b> <b>Däcks- och Maskinförnödenheter alla slag</b> Telegram: <b>SHIPBURK</b>	<b>AMSTERDAM</b> Nieuwe Heerengracht 5 Telefon: 43187 Telefon efter kontorstid: 58933 - 40541

*Skeppshandlaren annonserade i Svensk Sjöfarts Tidning 1958 nr 22.*

fall, utan flera och motorljudet var imponerande. Till slut kom vi i alla fall fram till Workington, men vistelsen här kommer jag inte ihåg så mycket från. Inte mer än att jag då började få upp ögonen för modelljärnvägar. Något annat som jag fått upp ögonen för var godis och glass. Min mamma brukade säga att jag och pappa träcklade

New York 1948. På **Gripsholm** var det fri tillgång på glass och han åt så mycket av den varan att han fick halsfluss. Det påstod han i alla fall.

När jag var ombord i **Saxen** var jag verkligen överallt på båten, och nu så här efteråt fattar jag inte att mina föräldrar tillät det. **Saxen** var byggd 1921 i Elbing, och kom till Ahlmarks 1933. Hon



*Ångaren **Saxen** var byggd 1921 i Elbing. I Ahlmarks fanns också systemen **Visten** som var byggd samma år.*



*På Whitley Bay utanför Hull kunde det vara en hel del badgäster. De flesta doppade bara fötterna.*



Här står jag och min syster Kicki och beundrar en hummer som hamnat på *Saxens* däck. Ganska säkert någonstans utanför Skagen.

holen förvarades, men även i hamn fick det finnas sprit som inte var inlåst. Det tillhörde ju god ton att skepparen bjöd på en snaps när det dök upp betydelsefulla personer i salongen, till exempel stuveriförmän. Snapsglasen var ganska stora, gissningsvis sexor, och de serverades med ytspänning. Innehållet åkte vanligen ner i ett svep och brukade följas av ett aah-ljud som tycktes komma från sveparens fötter.

Ett tillfälle som jag minns speciellt var när Sven Källén visade mig hur nödraketerna fungerade. De hade ju en begränsad livslängd, ett år tror jag det



Ombord på *Saxen* kunde man ibland göra lite nytta, trodde jag. Här sitter jag i en båtsmansstol sommaren 1952 och förskönar styrhytten och ser mäkta stolt ut.

var, och därefter skulle de ersättas av nya. Ett bra sätt att oskadliggöra de utgångna var att bränna av dem. Det fanns ju nödsignaler av flera slag, de mest fascinerande var fallskärmsljusen, men det fanns också sådana som man höll i handen och som skickade iväg flera röda bloss. Kanonskott ansågs också på den tiden vara nödsignaler, och det fanns rejäla smällare som skulle låta som sådana. Den sommaren hade *Saxen* en svensk-amerikansk kökspersonal: stuerten var svensk och hans hustru, kockan, var amerikanska. När farbror Sven brände av de utgångna blossraketerna var han inte medveten om att kockan hade hängt upp kläder till tork på akterdäck. Jag fick bevittna att han ganska omgående blev upplyst om sitt misstag av en mycket upprörd kocka. Därefter provades en kanonskottsmällare som lades på bunkarluckan utanför maskinchef Österbergs hytt, och i detta fall kan jag intyga att jag aldrig sett honom förflytta sig med sådan hastighet. Han trodde givetvis att det hade inträffat en explosion i maskinrummet,

Jag har nämnt Sven Källén som var förstestyman och maskinchefen Österberg. Jag kommer också ihåg en stuert som hette Einar Andersson, som var ombord under några år. Det var uppenbarligen en man med ett visst affärsinne.

Vid den här tiden var en del av däcksmanskapet tyskar. Lönerna var tydligen bättre ombord på svenska fartyg. Den tyska gruppens ledare var en äldre matros som hade smeknamnet Opa. Han tyckte om att fiska i de hamnar där

man hade en chans att få fisk. En gång hade han varit riktigt lyckosam i Skoghalls hamn, och fått upp en hopar med rejäla idar. Han lagade själv till dem i byssan, och han hade dessförinnan varit uppe hos min far och frågat om han också ville ha stekt id. Min far visste ju vad som släpptes ut i vattnet vid Skoghallsverken, så han avstod med eftertryck.

När det gäller byssan har jag ett minne från den. Ett år var kocken en person som jag inte gillade något vidare, varför jag gjorde det vet jag inte, men jag tyckte jag kom på något fiffigt när jag uppe på båtdäck genom skylightet kunde slänga små koksbitar ner i kastrullerna som stod på spisen. Jag vill minnas att jag blev avslöjad, men reprimanderna var inte så allvarliga: det blev bara en tämligen beskedlig tillrättavisning. Det kanske var fler än jag som tyckte att han var kymig.

Några andra saker var spännande att vara med om på resorna över Nordsjön: delfiner och fisk. När delfinerna (springarna) lekte vid stäven var det svårt att slita sig därifrån. När det gäller fisken var det den som kunde handlas av danska fiskare vid Skagen. Ibland hade de också krabbor: hela hinkar med dessa smakliga krustacéer. Betalningen skedde in natura, det vill säga cigaretter och Renat.

Tidigt på sommaren 1957 gick *Saxen* från Väneren på väg mot England. Men redan 7 juni på förmiddagen ovanför slussen i Lilla Edet tog den resan slut, och det berodde på raset som inträffat alldeles söder om slussen. Men vi kom till England i alla fall, eftersom min far fick ta *Gapern* i stället. Jag tror att skepparen där hade blivit akut sjuk. *Gapern* låg i Uddevalla och skulle gå till England den också, så det passade ju bra. Den resan gick till London, som var min favoritstad. Det var den länge, ända tills jag fick upp ögonen för Paris.

### Unden och Visten

När *Saxen* sålts blev det dags för en annan ångare, *Unden*. Den var modernare, levererades från Lindholmen 1948. Eftersom rederiet hade befarat oljebrist efter kriget var den vid leveransen koleldad, med den kom att ändras till att bli oljeeldad ganska snart efter kriget. *Unden* minns jag som en ganska charmlos båt, men den hade en nyhet för mig: KaMeWa-propeller. Men till att börja med saknade man ju plinget från maskintelegrafan. Vad jag inte saknade var de svordomar som brukade komma när



*Unden levererades 1946 till Ahlmarks från Lindholmens varv. På bilden tycks hon vara förberedd för en däckslast av koks.*

maskintelegrafren inte visade manövrarna så snabbt som personerna på bryggan önskade. Jag tror att det på **Unden** också fanns högtalarsystem mellan bryggan, backen och poopen. Det var ibland lite pinsamt att höra sin far vråla ut order under förtöjningarna: nu fick de dessutom bra mycket högre volym.

Med **Unden** följde det ibland med passagerare. Dessa fick vanligen bo i sjukhytten, men en gång hade vi med oss tre passagerare från England: en far

och son, samt dessutom en extra ung man. Far och son bodde i sjukhytten och de hade dessutom med sig en Porsche som de åkt runt med i England. Den fick också följa med tillbaka, dock inte i sjukhytten. Den extra unge mannen fick kvartera i radiohytten, och vid något tillfälle frågade han min far:

– Hördu skepparn. Hur sätter man på den här radion?

– Den, du min lille vän, skall du ge fan i!, fick han till svar.

Efter **Unden** blev det **Visten (II)**, och den blev för mig en favorit. Det var exteriört ett ovanligt harmoniskt fartyg, och hon var som flera andra Ahlmarkare byggd på Krögerwerft i Rendsburg. Det varvet hade tidigare levererat flera paragrafare (**Alstern**, **Sommen** och **Skagern**) till rederiet, och dessutom det dittills största fartyget till Ahlmarks, den något speciella **Noren**. Ahlmarks hade sitt eget varv i Karlstad, men där byggdes inga andra paragrafare än de två tankbåtarna **Vernern** och **Baltica** förrän 1962 då **Tankfjord** levererades. **Vernern** kom för övrigt att bli det enda tankfartyget i Ahlmarks flotta.

**Visten** var emellertid inte någon paragrafare, då hon hade ett brutto på 750 registerton. En resa med **Visten** som jag kommer ihåg var en som bland annat skulle anlöpa Amsterdam för att lossa ammunition från Zakrisdal i Karlstad. Nu blev det inte Amsterdam precis, utan **Visten** förtöjdes vid några dykdalber i kanalen mellan Ijmuiden och Amsterdam. Det var väl inte så kul, och jag tror att det inte bara var jag som var besviken.

#### Silen

Därefter var det dags för **Silen**. Till skillnad från **Visten** var hon inte så linjeskön. Hon var byggd på Lindholmen,



*Visten (II) var byggd på Krögerwerft i Rendsburg, som byggde flera båtar till Ahlmarks. Visten var ett linjeskönt fartyg.*



*Silen med lucksegel, något som har försunnit för längesedan. Silen var byggd på Lindholmens varv, och levererad till Ahlmarks 1948. Terje Fredhs negativsamling hos Klubb Maritim–Göteborg.*

men skrovet var tydligen byggt på Lödöse. **Silen** hade en mycket stor salong, och hon hade dessutom ett tv-rum akter om bryggan. På **Silen** kom jag att vara mönstrad som upppassare i två omgångar. Första gången under sommaren 1962. Då var det huvudsakligen kalktransporter mellan Gotland (Furillen) och Oxelösund som var aktuella, men jag vill minnas att det blev en avstickare till Gdansk också. I alla fall har jag passerat piren där det kända ålfisaket med hästhuvudet som skildras i Günter Grass roman *Blecktrumman* ägde rum. Mina litteraturintresserade kompisar blev ohyggligt avundsjuka när jag kom hem och berättade det.

Jag hörde också att **Silen** tidigare gått med mer spännande laster än kalksten, då hon tydligen tidigare använts för transporter med Centurionstridsvagnar från England till Trollhättan. Dessa resor ägde väl rum tidigt på 1950-talet. Min andra period på **Silen** var under våren 1963. Jag gick då i gymnasiet, men jag var rejält skoltrött, och funderade på att hoppa av ganska direkt efter skolstarten på hösten, men min mor drog på det så det blev skolgång under hela höstterminen. Under våren kom jag i alla fall omsider ombord på **Silen**. Första

resan gick till Rouen, och det var en speciell upplevelse att gå uppför Seine. Jag minns att vi mötte en vintanker av det större slaget, *Dahra*. Hon hade levererat sin last, och vädrade tankarna när vi mötte henne och då kom det att lägga sig en vinarom över Seines dalgång. Efter denna inledning blev fortsättningen något enformigare: kalkstenstraden Gotland–Oxelösund igen, men det blev nog några avstickare, bland annat till Hargshamn och Sundsvall. Inte så spännande kanske, men lite ombyte blev det. Eftersom jag var intresserad av botanik tyckte jag att kalkstenstraden var helt ok. Som upppassare var jag ledig tidig eftermiddag och då kunde jag gå iland och botanisera då vi låg i Furillen och lastade kalksten. Under den här tiden fick jag se många rara växtarter som jag inte sett vare sig förr eller senare.

Ekonomipersonalen på **Silen** utgjordes av fyra personer: stuert, kock, salongsupppassare och mässupppassare. Stuert hette Isaksson och var från Bohuslän, och han var en klurig uppenbarelse. Kocken hette Windblix-Nordgren vill jag minnas, och han var en mycket duktig kock. Han var dessutom ordentligt tatuerad. **Byssan** i **Silen** var tämligen trång, men spisen var å andra

sidan stor och den värmdes upp av en oljebrännare som skulle ha passat i en större villa. Det blev alltså en tropisk värme i byssan, så därför fick man ganska ofta beskåda Windblix-Nordgrens tatueringar, eftersom han på grund av värmen tog av sig sin kockjacka. Alla var väl inte några större konstverk. En av dem kunde med lite god vilja tolkas som ett leopardhuvud. Leoparden hade tydligen rört sig under avbildningen så den var tämligen upplöst i konturerna. En annan sak jag kommer ihåg från byssan är kaffekokandet: tidigt på morgonen kördes den första omgången kaffekaffe igång, och därefter fylldes det på vatten och kaffebönor under dagen. Bönorna kom dock inte från Zoegas. Kaffekannan tömdes först på kvällen; det kaffet som serverades under dagen hade nog inte någon barista vågat ansvara för. Men jag kommer ihåg att de polska hamnarbetarna tyckte att det gick att dricka; de var tydligen vana vid surrogat.

Upe på gretingen i maskinrummet stod en moped som kallades för Geneverexpressen eftersom den bars iland vid ankomsten till främmande hamn och puttrade iväg, vanligen med en maskinist som förare. Efter ett tag kom den



Min resa med en Ahlmarkare. Lotsen bordar *Alstern* (II) utanför Humber. Det var ett riktigt nötskal till lotsbåt.

tillbaka så att det kunde bli en kul kväll ombord. Jag vill minnas att inte alla ombord kunde handla sprit på utförelse eftersom de inte var betrodda att kunna sköta alkoholintaget på ett tillräckligt städat sätt. Geneverexpressen var alltså ett sätt se till att även dessa kunde göra sig en glad kväll. Dessutom kunde det bli lite påbackning för de övriga.

Jag minns också att det fanns en norsk andremaskinist ombord, men jag har tyvärr glömt hans namn. Jag kommer dock ihåg att det enda han i princip yttrade var: "Förbannade piss". Han var duktig på att svarva och han tillverkade en mycket speciell kapsylöppnare till min far, och den har jag fortfarande kvar. Den kan troligen i nödfall användas som tillhygge i slagsmål eftersom den är tung, stabil och batongliknande. Men det har jag inte testat.

### Alstern

Efter mina sejourer i Silen var det ganska lugnt med sjöresor beroende på militärtjänst och studier i Lund. Men under mina botanikstudier våren 1968 (detta magiska årtal) blev det en lucka beroende på att vi var så många som läste botanik så att man var tvungen att dela upp kursen. Då passade det bra att klämma in en resa till England med *Alstern* som min far var skeppare på då. Jag fick också med mig Monica som jag hade sällskap med då.

Resan utgick från Uddevalla i april och gick över en i stort sett spegelblank Nordsjön. Resan gick ju avsevärt mycket snabbare än med gamla *Saxen*. Destinationen i England var Kingston-up-

on-Hull, eller Hull, med ett tydligt u, som sjöman säger. *Alstern* var, som omnämnts, ett paragrafbygge från Krögerwerft, och hon var liksom *Visten* en trevlig bekantskap. Kockstueren ombord var en hejare på att laga god mat, och det gjorde inte saken sämre. Förstestyрман var Walter Addison.

När vi kommit fram till Hull var det ju lämpligt att gå iland och besöka antikvitetsaffärer. Många sjömän gillade att göra detta när de kom till engelska hamnar, så också min far. I en av de antique shops som vi besökte fanns det dessutom pianon, vilket passade Walter Addison utmärkt, och han visade sig vara en överdängare på pianospelande.



Slussningen i Trollhättan var alltid spännande. Bilden visar s/s *Alstern* på väg mot Väneren med en skrotlast.

Vi besökte också en hobbyaffär där jag handlade några modelljärnvägsmodeller. De engelska modellerna var ju inte direkt av Märklinkvalitet, men de var billiga. En egendomlighet med engelska modelljärnvägar är att spårvidden är 16,5 mm, samma som de tyska, men att skalan är 1:72. Den vedertagna HO-skalan är 1:87 som bekant. Den engelska har beteckningen 00. Det är väl typiskt för England att man inte riktigt ville följa exemplen från Kontinenten. Detta var en liten utvikning, men det tycker jag att jag kan kosta på mig. I dessa dagar då brexit blivit en realitet.

När vi lämnade lotsen utanför Hull kunde man ännu en gång förundras över de små nötskal till lotsbåtar som var typiska för England. Dessa små farkoster skötte transporten mellan lotsmoderfartyget och båten som skulle få, eller lämna lots. Bläste det fick man nog försöka lägga sig så att turen för lotsen blev så kort och så lugn som möjligt.

Hemresan över Nordsjön skedde under samma lugna förhållanden som ditresan, men nu gick vi upp genom Trollhätte kanal till Väneren. Så mycket returlast hade vi inte. Möjligen var det ett antal begagnade traktorer från Hull som skulle skeppas upp till någon hamn i Väneren.

Detta blev den sista resan jag gjorde med min far. Senare samma höst mönstrade han av för gott och pensionerade sig. Själv blev jag inte sjöman som jag tänkt en gång i tiden, men det har blivit en del turer med forskningsfartyg, både längre och kortare resor.





Är detta möjligen Nordvikstrands slip?

## Jan Johanssons teckningar

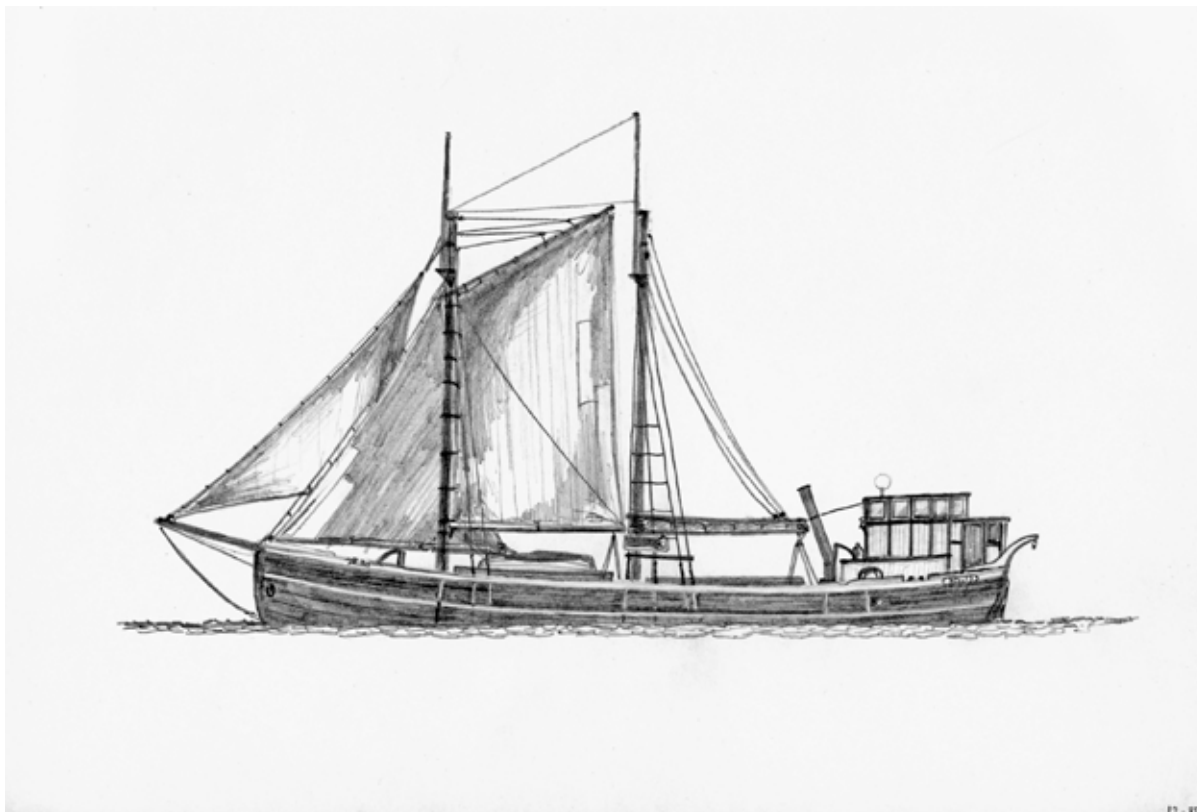
*Bertil Söderberg*

**B**land vår bortgångne redaktör Jan Johanssons efterlämnade saker fann vi en mapp med teckningar han gjort. Att Jan var duktig på att teckna visste vi, då han utfört en del teckningar som vi haft i *Länspumpen* genom åren. Men att han hade en konstnärlig ådra att teckna skutor och lastbilar var för oss en överraskning, vilket det kanske inte borde ha varit.

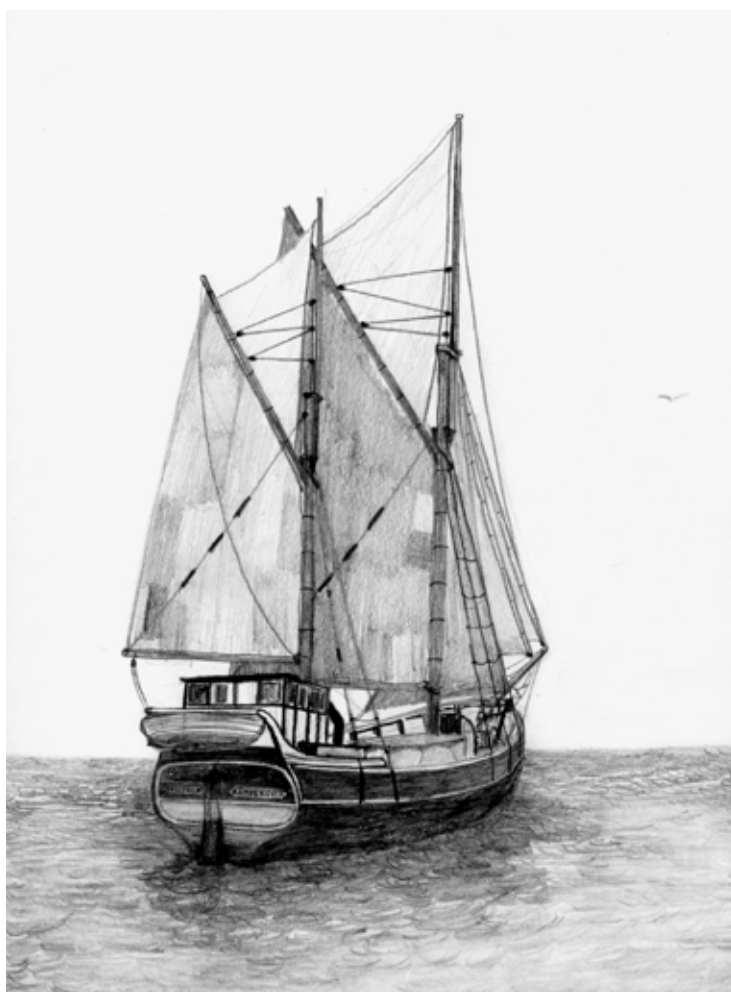
En del teckningar har Jan daterat, men långt ifrån alla. Vi har gjort ett urval som vi publicerar i detta nummer. Jan var skutfantast, vilket kanske inte var så konstigt eftersom hans föräldrar hade sommarstuga på Hamburgsund. Där såg Jan skutorna och fascinerades av dem, även om det var under den sista skutepoken. Jan var mycket kunnig på allt som rörde skutor. Det berättas att när Jan såg en skuta eller coaster komma genom sundet så cyklade han ner till bryggan för att titta på den. När den hade passerat cyklade han vidare till andra sidan av ön för att se skutan igen.

Titta på bilderna och njut, och observera alla små detaljer Jan fått med.

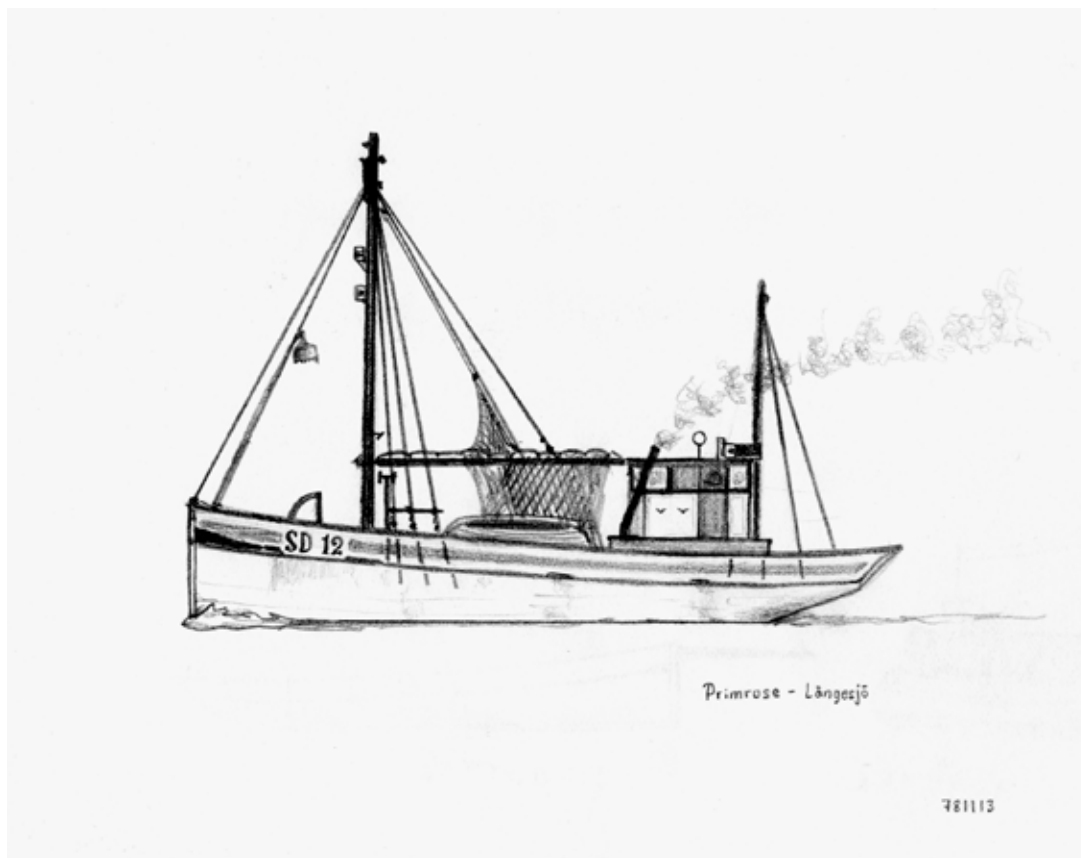




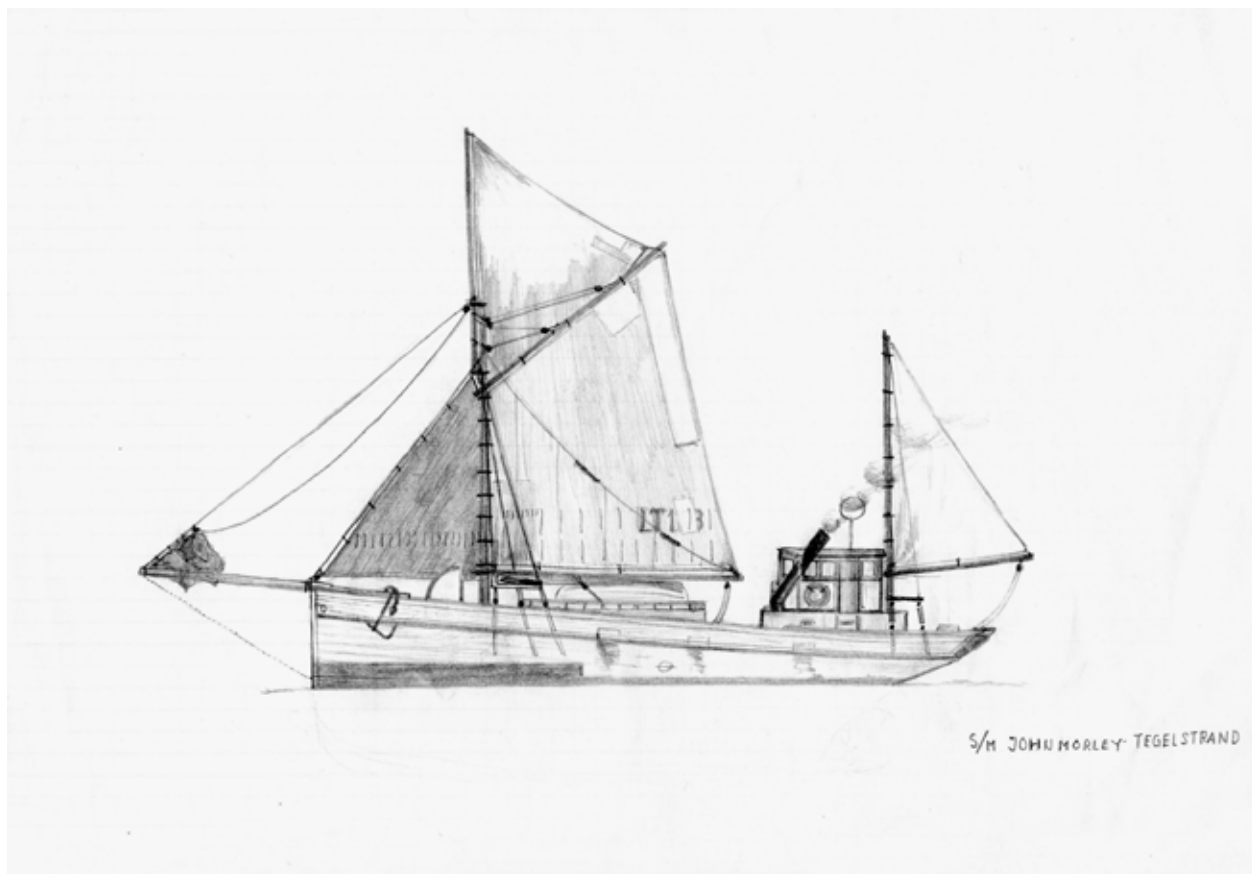
*Nelly tecknade Jan förmodligen efter ett fotografi, eftersom den är daterad december 1985.*



*Hilfred från Kämpersvik, med alla segel satta.*



Fiskebåten har beteckningen SD 72 och är **Balder** från Kalvö? De övriga skutorna som ligger i vinterupplag vid bryggan är nog svåra att identifiera. Kan platsen vara Hamburgsund? Bilden är daterad 79 01 05.



Även lastbilar hörde till Jans stora intressen och han hade eget åkeri, Hamburgsunds Fjärrfrakt. Han knöt ihop skutintresset med bilintresset. Förutom sin dragbil hade Jan ett flertal veteranbilar, mest personbilar.

På bilden ovan till höger har jag tolkat Jan som att han ville visa sina båda stora intressen: bilar och båtar. Man ser skutan på väg bort och långtradaren är på väg in i bilden. Bilden är tecknad precis så som ni ser den och hur långt släpet är får vi aldrig veta.

För något år sedan frågade jag Jan om han hade varit skutskeppare eller åkare om han hade levt på 1940-talet. Svaret dröjde en stund: "Jag hade nog varit skutskeppare", sa Jan.



*Oden sjönk i Askersunds hamn den 3 februari 2015 och vållade bekymmer för stadens myndigheter. Foto Göran Kempe/NA.*

## En efter en försvinner de

*Krister Bång*

**S**kutan **Oden** har sedan 1981 utgjort ett pittoreskt inslag i Askersunds hamn där hon legat som kafébåt. Ägarerna, som är konstnärer, har också använt fartyget till utställningar och till att sälja konstverk gjorda av snäckor och koraller. Därför har fartyget i folkmun kallats Snäckbåten.

Träffartyg som blir liggande stilla blir ofta murkna och det drabbade med tiden även **Oden**. Det blev till sist så illa att hon till och med sjönk vid sin kajplats i hamnen, inte bara en gång utan flera, senast den 3 februari 2015. På något besynnerligt sätt bärgades hon alltså och fortsatte sin verksamhet.

**Oden** var ett trevligt inslag för turisterna men blev ett större bekymmer för kommunen. Därför sades avtalet om kajplats i hamnen upp under 2015 och **Oden** tilläts ligga kvar till i maj 2018.

Kommunen hade anlitat en opartisk auktoriserad besiktningsman. Av besiktningsprotokollet framgick att **Oden** var i behov av kraftig upprustning eller renovering. I nuvarande skick var den en säkerhetsrisk. "Kraftiga rötangrepp på masterna. Man kan på ett flertal ställen utan svårighet sticka en kniv i bordläggningen ända till handtaget", skrev besiktningsmannen bland annat.

– Besiktningen visar tydligt att båten är i så bedrövligt skick att vi helt enkelt inte kan ha den kvar i hamnen, sade Mårten Eriksson, chef på Tekniska förvaltningen när han läst utlåtandet. Båtens ägare, Reto Bruder, uttalade sig sorgset:

– Båten ger väldigt små inkomster och jag har inte råd att fixa allt själv. Jag har försökt bearbeta kommunen, jagat andra sponsorer och pratat med fören-

ingar. Men intresset är lågt – utom när **Oden** är på väg att sjunka.

– Jag kan till och med tänka mig att skänka bort båten till någon seriös person eller till en förening som har ambitioner att bevara båten. **Motala Express** försvann från Askersund för några år sedan. Nu är det kanske min båts tur.

Det fanns också ett visst intresse från Latvia Classic Shipyard i Lettland för att restaurera båten men den var i alltför dåligt skick för att förflyttas så långt.

### **Oden lämnar Askersund**

När Askersundsborna vaknade upp till en ny arbetsvecka måndagen den 23 november 2015 fanns **Oden** inte längre kvar vid sin ordinarie plats. Kvar fanns en lastad släpkärra, några brädstumpar på marken, kapade trossar runt pol-

larna och en bleknad trottoarpratare. Vad hade hänt? Båtens ägare, Anders Karlsson, sade så här:

– Vi gick ut vid tretiden på morgonen för att ta båten till Karlsborg. Men vi fastnade i en hård blåst och den tog in vatten. Strax före klockan tio, i närheten av Olshammar, sjönk båten och den ligger nu på 98,7 meters djup. Besättningen försökte pumpa ut vattnet med en elektrisk pump. Men pumpen var för klen. Ett vittne berättade:

– Klockan 09.52 såg jag fören på båten försvinna i en kaskad av vatten. Det är säkert mellan 70 och 90 meter djupt där den sjönk.

Anders Karlsson, som sett om fartyget genom åren, hade den 11 november 2015 köpt fartyget av Reto Bruder i Skövde för en krona.

Några oberoende vittnen kunde konstatera att vinden just den dagen var nästan obefintlig. Det gamla skrovet höll inte att förflyttas vilket gjorde att fartyget sprang läck och sjönk i den djupaste delen av Vättern. Därmed var detta intressanta fartygs öde beseglat.

### Byggd i Harge

**Oden** kom till i en tid då allt såg anorlunda ut. I Vättern hade "råbockar-



Under hösten 2015 förbereddes upphuggningen av av skutan. Foto Göran Kempe/NA.

na" regerat. Någon gång runt år 1835 byggdes i byn Harge vid Vättern en "råbock". Det var en öppen skuta med en mast och ett råsegel, som fraktade malm och kalksten. Så småningom blev fartygen större och under andra delen av 1800-talet kom ångbåtar och prämar.

I Harge härskade familjen Giöbel. De kom ursprungligen från Sachsen i Tyskland och invandrade till Sverige på 1700-talet. De var verksamma inom glasbruk och slog sig ner i Limmared i Västergötland. Sedan flyttade några grenar av släkten vidare till Liljedahl i



Vy över Bastedalen med tegelbruket i centrum. Här byggdes **Oden** år 1898. Foto Örebro Länsmuseum.



Det äldsta fotot vi har av **Oden**, taget år 1950. Ur Örjan Kronvalls samlingar hos Klubb Maritim–Göteborg.

Värmland. Carl Fredrik Giöbel gifte till sig gården Mårsäter utanför Askersund dit även Bastedalen hörde. År 1854 bildades Hammars Glasbruk i trakten, föga förvånande.

Carl Fredriks son Axel föddes där 1844. Vid 22 års ålder gick fadern ur tiden år 1866 och Axel ärvde Bastedalen. Axel blev ingenjör och utbildade sig bland annat i Leipzig. Han var mycket driftig och han startade och drev ett tegelbruk – Harge Bruks AB – alldeles intill hemmet. Axel fick nio barn varav ett hette Harald. Han tog senare över tegelbruket som var verksamt ända fram till 1961. Byggnaderna revs först i början av 1990-talet, miljön var då den bäst bevarade av tegelbruk i Sverige.

För att kunna leverera ut teglet byggdes 1888 en bogserbåt som fick namnet **Harge** och året därpå färdigställdes pråmen **Frey**, som **Harge** kom att bogsera.

År 1898 lät Axel Giöbel bygga ytterligare en pråm vid brukets slip vid Bastedalen i Harge. Den byggdes av ek på järnspant av skeppsbyggmästare Axel Andersson och fick namnet **Oden**. Bygget var klart i april 1898.

Pråmarna och bogserbåten **Harge** användes alltså att frakta tegel runt Vättern, men de hade också andra uppdrag. Man gick genom Göta kanals Östgötadel till Mem vid Slätbaken där stora fartyg lossade aspved från Ryss-

land. Denna fraktades till Hjo där den omlastades på järnväg för vidare transport till Vulcans tändsticksfabrik i Tidaholm. Ibland fraktades också asp-timmer till tändsticksfabriken i Jönköping. Isamband med första världskrigets utbrott upphörde dessa timmertransporter.

År 1907 fick Harge Bruk en ny bogserbåt som byggdes hos Wennbergs i Karlstad. Vart den gamla bogserbåten tog vägen tvistar de lärde och om inte de vet, hur skulle jag då kunna veta det?

Pråmekipaget flyttade över till Väneren där det användes för cementtransporter runt sjön för Skånska Cement AB. Detta bolag hade en cementfabrik i Hällekis som också blev fartygens hemort. Någon gång varannan månad gjordes en tur genom Göta kanal till Vättern.

#### Ombyggd till motorfartyg

På hösten 1923 togs **Oden** in på varvet i Sjötorp och byggdes om till motorfartyg. Det var bistra tider vid varvet med få nybyggen. Den sista kanalångaren, **Nerike**, hade lämnat varvet 1921 och tremastskonaren **Ingo** hade byggts på spekulation året därpå. Så ombyggnaden av **Oden** var säkert ett välkommet uppdrag. I **Oden** installerades en motor på 92 effektiva hästkrafter. I samband med detta blev fartyget registre-

rat och ägare var då Skånska Cement AB och fartygets hemort var Hällekis. **Oden** övergav trafiken på Göta kanal och hon förekommer inte i några slussjournaler på kanalen under hela 1920-talet.

#### Kort besök i Göteborg

I juni 1932 såldes **Oden** till disponent Erik Johansson i Göteborg för 12 000 kronor. Han riggade om henne till motorseglare och försåg henne med en June Munktellmotor på 67 hk. Nu råkade fartyget ut för några incidenter. Då **Oden** den 24 juni 1932 låg i Ålborg blev hon påseglad av m/s **Birgitte** av Stubbekøbing. Skadorna på **Oden** var dock obetydliga. På självaste julafton 1932 gick hon på grund strax utanför Simrishamn men inte heller nu blev det några större skador på fartyget.

#### Tillbaka till Väneren

Sejouren i Göteborg blev inte långvarig. Redan i september 1933 inhandlades **Oden** för 12 000 kronor av skeppare Hjalmar Nilsson på Källandsö. Här stannade fartyget i nästan 14 år och hon såldes först i januari 1947 till Thunbolagen i Lidköping. Skall man vara riktigt noga var det ett partrederi med Helge Källsson i spetsen och med sju olika delägare. Priset hade nu kommit upp i 55 000 kronor.



Första säsongen som *Gullvör*. Hon passerar Klippans ångbåtsbrygga med destination Vänern. Foto i augusti 1960 av Krister Bång.

De nya ägarna lät under 1948 bygga om fartyget i Sjötorp under Bertil Larssons ledning. Samtidigt överfördes äganderätten officiellt på Rederi AB Leckö, ett bolag inom Thun-gruppen. År 1950 försågs fartyget med en Skandiamotor typ 200 A. I december 1957 såldes fartyget inom gruppen och Vänerns Stuveri AB i Lidköping blev ägare till 199/200-delar. Priset hade nu stigit till 100 000 kronor.

#### Att jobba på skuta

Vår medlem Håkan Andersson har i tidningen *Spantrutan*, som ges ut av Värmlands Sjöfartsgille, berättat om sin tid i *Oden* som var hans första båt:

”På våren 1959 kom min granne Göran Andersson, skeppare på skutan *Oden* och undrade om jag ville bli kockjungman där. Min kusin Ingvald Blom, också en granne, var bästeman. *Oden* låg upplagd vid varvet i Sjötorp. Vi hade inte byssan i ordning så vi fick äta på pensionatet första veckan.

Vi var två jungmän och vi fick bo i skansen som var delad. Min hytt blev på styrbordssidan där värmekällan var en kamin som rök in som bara den. En del fanns att göra, jag minns att vi gjor-

de kölrent. Alla som seglat raps kommer ihåg stanken och minns hellre lukten av beck och tjära från varvet.

I slutet av mars kom vi äntligen iväg. Jag tror vi gick till Lidköping och lastade spannmål till Helsingborg. Sedan till Kopparverken för att lasta salt till Vänern. Det blev flera av dessa resor. Vi gjorde några resor på Göta kanal med gödning från Landskrona och även från Norge till Vättern. Det var slitsamma laster då vi fick stuva säckarna som vägde 50 kg för hand i lastrummet. Sedan lastade vi raps i Vadstena och därefter ut på kanalens östra sida ned till Karlshamn.

På den tiden fick man öppna slussportar och luckor för hand och då gjorde man rätt för sin lön. Den första avräkningen för nio dagar i mars blev hela 99 kronor minus skatt på 22 kr. I Klagshamn lastade vi ofta sand till Årnäs glasbruk.

Göran hade haft *Oden* året innan och då var Olle Länsberg med på en resa och skrev efter det romanen *Käre John* som senare också blev film. Det var Klagshamn och dess hamnkafé som blev upphovet till kärleksromanen och Göran blev John.

Göran slutade i slutet av maj och blev skeppare och styrman på Thunbolagets båtar men omkom tyvärr då *Thuntank 7* slog runt utanför holländska kusten årsskiftet 1962–63. Den nye skepparen på *Oden* hette Ingmar och var från Sjötorp, en trevlig kille som blev kvar året ut.

Vi seglade en del på östtyska och polska hamnar och jag minns de kraftiga strålkastare som belyste kusten nattetid och all bevakning av beväpnade soldater som kontrollerade passen varje gång man gick av och på båten. Vi lastade mestadels salt där nere, upp till Vänern.

En gång var vi illa ute på väg till Norge. Inte långt från norska kusten skar ett ramlager i den tvåcylindriga Skandiamaskinen. Vi tog oss in till Langesund men det kunde ha gått riktigt illa.

Helsingborg var annars en hamn där vi ofta låg och inväntade bättre väder. Det kunde ligga rätt många skutor där samtidigt. Bläste det kuling från nord kom man ingen vart med de svaga motorer som vi då hade. Det kunde vara rätt trevlig samvaro med många sjömän från dessa skutor.



Med god fart passerar **Gullvor** Aleklätten i Göta älv med Walter Nilsson som står på stranden och tittar på. Fotograferar gör Krister Bång. Foto den 10 juli 1962.

Som kockjungman var jag ansvarig för mathållningen, en för mig ovan syssla men det gick väl någorlunda. Vad jag minns så klagade de inte mycket. För övrigt fick man styra och vara behjälplig med all skötsel ombord. Den sista resan var sand från Klagshamn till Årnäs före jul. Då vi gick Viknäsleden förbi Mariestad där isen redan flyttat prickarna i farleden. Vi fick grundkänning men kom loss. Vi såg dock några kölplankor flyta bort. Efter ett par timmar kom vi ändå lyckligt till Sjötorp där jag packade min sjösäck och reste hem till Torsö för att fira jul.”

#### Ny ägare

Andelsrederiet sålde fartyget den 11 mars 1960 till Gustaf Andersson i Lidköping för 60 000 kr, men detta köp återgick den 30 maj samma år. Man hann dock med att ändra fartygets namn till **Gullvor**. Man lyckades senare att bilda ett rederi för **Gullvor** med Nils Andersson, Lidköping som redare och därmed kom köpet till stånd utan hemortsförändring.

Jag minns fartyget för en episod i juli 1962. Walter Nilsson och jag hade tagit oss för att göra en fotograferingsrunda i Göta älv med min lilla stäveka Sjöbjörn utrustad med en 5,5 hk Evinrude. Första dagen hade vi kommit till

Aleklätten ett stycke norr om Kungälv där vi slagit läger. På andra sidan älven låg Nödinge där affären fanns och dit skeppade jag över Walter. Medan han handlade höll jag i vassen. Då fick jag se en skuta, **Gullvor**, komma i full



*Skandia* på väg ner genom Öresund en vacker julidag 1971. Foto Örjan Kronvall.





På väg över Vänern för att hämta en ny kvartslast. Foto Börje Karlsson sommaren 1974.



Skandia väntar på lastning vid Kilane brygga. Enterpenaden med utspräng och transport utfördes av Herbert. Foto sommaren 1974.

fart nedströms och jag gled ut i farleden för att få fina foton. I ögonvrån kunde jag se Walter hoppa på strandkanten medan jag utförde mitt värv. Hans kamera låg i båten.

#### Till Vänersborg

Efter fem år hos Nils Andersson såldes fartyget i september 1965 till Östen Larsson i Vänersborg (3/4) och dennes fader Vilhelm (1/4) för 75 000 kronor. Eftersom Nils ville behålla namnet **Gullvor** åt ett nyförvärv döpte Östen om sitt fartyg till **Skandia**, efter en skuta som Vilhelm en gång haft. Hon sysselsattes sedan i hög grad med malmfrakter mellan Åmmeberg och Otterbäcksen. Då och då genomfördes en resa ut på Kattegatt. Östen var skeppare ombord men efter en säsong tog brodern Arne Larsson över.

I december 1968 rapporterades det att fartyget nu var att betrakta som rent motorfartyg.

#### Åter till Lidköping

I augusti 1969 återvände fartyget till Lidköping. Det var ett partrederi med Olle Wahlberg i spetsen för sex delägare som för 60 000 kronor tog över fartyget. Många av de nya delägarna var knutna till Otterbäckens Skeppsmäkleri.

#### Tillbaka till Göteborg

Efter bara två år såldes hon vidare till Börje Karlsson som då bodde i Göteborg och därmed hade fartyget fått sin siste ägare som använde fartyget till frakt. Börje berättar för *Länspumpen*:

”Vi gick med kalk från Faxe till Hammar i Vättern. Hade vi tur fick vi en malmlast från Åmmeberg till Otterbäcksen. Vi lastade papper i Gruvön för Nørresundby. Rygggraden var kvarts från Kilane vid Köpmannebro till Otter-



Här har *Skandia* kommit till Sjötorp på en resa österut genom Göta kanal. Foto Örjan Kronvall den 28 juli 1972. Klubb Maritim-Göteborgs samlingar.



Fartyget användes under många år som kafébåt i Askersunds hamn. Man gör reklam för Go' Glass som man tillverkat själv. Foto Krister Bång den 14 juni 2010.

bäcken. Där lastades lasten om till järnväg för transport till Gullspångs Kemiska. Slussen i Köpmannebro är större än de i andra slussarna i Dalslands kanal så det var inga svårigheter att komma till Kilane. Kvartsen tippades från bil rätt ner i lastrummet, och eftersom kvartsen inte var krossad, kom det emellanåt i några riktiga bumlingar, som gick hårt åt den gamla träskutan.

Motorn, Skandian från 1950, var en smula svårmanövrerad så jag beslutade att byta ut den. I oktober 1973 anlände vi med Skandia till Trellevarvet på Källandsö där motorbytet utfördes. Jag hade köpt en Volvo Penta TMD 96 av Sigward Carlsson på Knippla Skeppsvarv. Motorn, som var tillverkad 1961, hade suttit i ett annat fartyg tidigare men den var renoverad av Volvo i Torslanda.

Den sista lasten malm lossades i Otterbäcken den 13 oktober 1975 varefter vi gick till Trellevarvet för försäljning."

### Stora planer

I december 1975 var försäljningen klar och **Skandia** såldes genom Artur Larsson i Hjo till fabrikör Åke Johansson i Mullsjö och fick Habo som ny mantals-skrivningsort. Samtidigt meddelades att fartyget nu var att betrakta som fritidsfartyg och att det nu var en tremastskonert!

Åke skulle starta en ny textilindustri på Irland och han skulle använda skutan för att frakta förnödenheter dit. Hon gick därför genom Göta kanal till Hjo där hon lades upp vid den yttre piren. Men Oden kom inte till användning för detta ändamål utan blev liggande i Hjo.

### Utställningsfartyg

I mars 1978 inköptes den gamla pråmen av österrikaren Hans Ruedi Althaus i Hjo. Detta var en man med många järn i elden, de flesta av konstnärlig karaktär. Han drev både ett akvarium och

ett fjärilshus i Hjo och gjorde även arbeten av snäckor och koraller. Denne man skulle rusta upp fartyget under några år, sades det, till ursprungligt skick och sedan använda henne till utställningsverksamhet. I samband med detta döptes fartyget om till **Oden av Hjo**.

År 1981 förtöjde hon i Askersunds hamn. Hans Ruedi Althaus överlät verksamheten på sin måg, Reto Bruder, och sin dotter Annika Althaus. **Oden** blev liggande i Askersund och användes som utställningslokal, till försäljning av snäckor och koraller och som kafé. Man gjorde också reklam för "go' glass" som paret själv lagade till.

Med åren blev fartyget i allt sämre skick eftersom det inte blev sliptaget. År 1996 sjönk båten vid kaj i Askersund men bärgades och fortsatte sin verksamhet. Men i november 2015 var det alltså slut. Då gick det inte längre. En epok gick i graven. 🌀



Spårvagnen på linje 4 korsar rondellen vid Mariaplan på sin väg in mot centrum. Här började vår resa till Höviksnäs. Vykort från författaren.

## Resan till Höviksnäs

Bertil Söderberg

Artikeln *Porträtt av en omnibusägare och redare av Krister Bång* i föregående nummer väckte gamla minnen till liv hos mig. För 69 år sedan vistades jag på Höviksnäs på Tjörn och jag har starka minnesbilder från den sommaren. Jag var inte så gammal men eftersom det bara var under ett år som min familj hyrde sommarställe i Höviksnäs så är det nog ingen tvekan om att det som jag minns stämmer.

Vi bodde i Majorna och så länge jag kan komma ihåg promenerade min far i stort sett varje söndag med min bror och mig ner till hamnen vid Klippan. Sedan fortsatte vi längs södra älvstranden in mot Masthuggskajen eller så långt vi orkade gå. Hamnen med allt liv och rörelse var en fascinerande miljö för en liten pojke. Då började förmodligen mitt intresse för båtar och sjöfart vilket resulterat i att jag blivit Båtolog. Resan till Höviksnäs var säkert även den en bidragande orsak eftersom vi åkte ångbåt både till och från Höviksnäs.

Året var 1947 och mina föräldrar hade hyrt på Höviksnäs på Tjörn för några sommarmånader. Jag var bara fyra och ett halvt år och förstod nog inte riktigt varthän vi skulle åka. Men min tre år äldre bror Georg försökte förklara för mig att vi skulle åka både med tåg och båt, vilket lät spännande.

Så var dagen kommen för resan. Redan på kvällen innan hade vi packat våra små resväskor, för det var så man reste på den tiden. Fjällräven eller "Känken" var ännu inte uppfunnen, även om det fanns ryggsäckar. Det blev en sista titt i resväskan så att även gosedjuret fanns med, för vi skulle ju vara borta hela långa sommaren.

Spårvagnen som gick till Centralstationen, eller Drottningtorget som hållplatsen egentligen heter, stannade

alldeles utanför där vi bodde på tredje våningen i ett landshövdingehus, byggt 1933 i Kungsladugård. Väl ombord satte vi oss ned i motorvagnen på en av de långsgående träbänkarna med varannan bräda i brunt och varannan i gult. Konduktören kom och tog betalt och även jag, som åkte gratis, fick en biljett. Jag lade mig på knä och tittade ut genom det stora fönstret när vagnen gnisslade fram i svängarna längs gatan. Efter cirka en halvtimme var vi framme vid Centralstationen, gick över torget och in på Centralen som var fylld med resenärer, de som just kommit och de som skulle resa iväg med tåg precis som vi.

Tåget hade som slutstation Strömstad, men vårt mål var Stenungsund. Göteborgs Centralstation är en så kallad säckstation, så det var bara att läsa vilket spår vårt tåg skulle avgå från. Vi hade gott om tid på oss så vi fick gå längs perrongen förbi de många gamla vagnarna, som hade öppna plattformar med grindar, för att titta på loket. Det var ett äldre D-lok med tråkörg där lokföraren stod och tittade ut genom fönstret.

På den tiden fanns det både första-, andra- och tredjeklassvagnar. Efter titt på loket gick vi ombord i en tredjeklassvagn. När det var klart för avgång kom stinsen i stilig uniform och ställde sig vid den sista vagnen för att vinka av tåget med sin traditionsenliga stav som hade både rundel och röd flagga. Precis på rätt klockslag för avgång höjde han staven och förde den fram och tillbaka så att lokföraren skulle kunna se att det var dags att starta tåget. Ett par lätta ryck i tågsättet och så var vi på väg. Un-



Göteborgs centralstation har alltid varit en så kallad säckstation. I dag har de flesta tåg förarplatser i båda ändar. Vykort från författaren.



*De större stationsbyggnaderna längs Bohusbanan var vackra med sina tegelfasader. Vykort från Stenungsunds Hembygdsförening.*

der färden genom bangården med lok och vagnar fanns det mycket intressant att betrakta när vi stod på den öppna plattformen. Tittade man ner mellan vagnarna såg vi rälisen rusa fram under tågsättet.

Bohusbanan går först över Göta älv vid Tingstad och där kunde man se mindre lastbåtar som låg vid de olika lastageplatserna på båda sidor om älven. Vidare genom Hisingslandet och över Nordre älv, där det fanns så kallade skärmar som skulle hindra saltvatten att tränga upp bakvägen in till Göta älv. Göteborgs stad tar sitt dricksvatten från Göta älv och då får det ju inte komma in saltvatten.

Till slut kom konduktören och utropade: "Nästa Stenungsund!". Det var där vi skulle gå av och byta till ångbåt för den sista delen av färden till Höviksnäs. Bohusbanans större stationer är vackra med sina rejäla tegelstenshus och Stenungsunds stationsbyggnad som

stod klar till invigningen av Bohusbanan 1907 hör till en av de vackrare. Oftast bodde stinsen med familj i övervå-



*Med ångbåten Hakefjord III åkte vi till Höviksnäs.*

ningen. Från järnvägsstationen var det ingen lång väg till bryggan där båten till Höviksnäs lade till. Det blev att promenera dit med vårt bagage. Så kom ångbåten med röken bolmande ur skorstenen. Det var många passagerare som kommit med tåget och som nu skulle resa med ut till Tjörn.

Väl ombord ville min bror och jag stå och titta ner i maskinrummet. Där nere syntes maskinisten och bakom honom eldaren som skyfflade in kol i eldstaden. Doften från maskinrummet var densamma som från ångfärjorna i Göteborgs hamn, som vi brukade åka med då vi hälsade på slakten på Hisingen. Det var inte så långt till Höviksnäs, och väl där så var det bara ett stenkast från ångbåtsbryggan till stället där vi skulle bo.

### Tiden i Höviksnäs

Jag minns inte så mycket av huset vi bodde i men däremot platserna vi lekte på, inte minst badplatsen, som var mycket uppskattad. När Bohuslänska Kustens passagerarbåtar körde förbi kom vågorna rullande in mot stranden vilket vi ungar gillade. En gång när vi gick hem från badplatsen råkade jag ramla ner i ett dike fullt med brännässlor. Det enda jag hade på mig var badbyxor! Den klådan jag fick har jag aldrig glömt och det var tur att min moster var distriktssköterska på Tjörn, så att jag blev väl omhändertagen.

En populär plats att leka på var nere vid ångbåtsbryggan. Där kom bussarna för att möta upp vid båtarna och alltid hände det något. Jag har ett minne av att vi balanserade på några stockar från bryggan mot vägen. Detta fick jag bekräftat när jag fick se ett foto från Tjörns Hembygdsförening som Göran Sändare hade hjälpt mig att få fram. En stock gick från bryggan! Vi hade fått



*Från denna brygga gick båtarna till Tjörn. Foto från Stenungsunds Hembygdsförening.*



*Möte med bussarna vid Källekärr för vidare färder på Tjörn. Foto från Birgit Sjöberg, dotter till Lennart Pettersson.*



Vid Höviksnäs brygga mötte bussen för utväxling av passagerare. Stocken från bryggan in mot stenvallen minns jag mycket väl eftersom jag ramlade ner från den. Foto Ernst Manker 1942, utlånat av Tjörns Hembygdsförening i Höviksnäs.

stränga förmaningar av mor att inte leka för nära vattnet. En gång ramlade jag ner från stocken men det vågade vi inte berätta utan vi sa att jag hade ramlat på grusvägen. Man kunde ju inte dölja skrapsåren på benen.

Från Tjörns Hembygdsförening kommer fotografiet på **Hakefjord III** vid Höviksnäs brygga. Man berättar om fotot: "Hakefjord I, II och III skötte i flera tiotal år om trafiken mellan Tjörn och Stenungsund. Båtarna kallades även populärt för 'Tjörbolottorna'. På denna bild har **Hakefjord III** lagt till vid bryggan i Höviksnäs, med **Hakefjord II** liggande utanför. Pionjärer för både båt- och busstrafiken har Harald

och Lennart Pettersson samt Sören Hansson varit." Bilden är tagen 1942 av Ernst Manker.

#### Med ångbåt till Göteborg

Sommaren led mot sitt slut och nu skulle vi åka hem med en av Ångbåts AB Bohuslänska Kustens ångbåtar. Jag hade inte själv i min samling av turlistor den från 1947. Det hade däremot Ingvar Kronhamn som lånade mig den. Båten vi åkte med var **Valborg** eftersom hon anlände till Göteborg 21.30 med avgång från Höviksnäs 18.00. Vad jag minns av den resan är att vi stod uppe på däck och från Rivöfjorden såg stadens ljus komma närmare i den sena

kvällen. **Valborg** rörde sig nästan ljudlöst och av maskinens taktfasta slag vibrerade båten svagt då den passerade nyckelbojen som markerade att vi nu var inne i hamnområdet.

\*

Jag gillar att åka ångbåt och höra maskinens taktfasta gång. Första gången jag åkte ångbåt var sommaren 1943, men det hade jag förstås ingen aning om eftersom jag bara var ett halvt år. Vår familj for då från Nynäshamn med s/s **Hansa** till Visby. Som bekant torpederades **Hansa** av en rysk ubåt den 24 november 1944. Min bror och jag är bland de få personer som fortfarande lever och som rest med **Hansa**. 🚢



Bohuslänska Kustens ångare **Valborg** åkte vi med hem till Göteborg. Här ligger hon vid Götaverkens flytdockor 1929. Foto från författaren.

	Sön- och helg	
	V.	V.
Från UDDEVALLA ..	9.00	14.30
„ Stången .....	9.35	
„ Slussen .....	10.30	15.30
„ Buvenäs .....		
„ Lyckorna .....	11.20	16.10
„ Ljungskile .....	11.30	
„ Stillingsön .....		16.35
„ Sesterviken .....		
„ Stenungsund .....		17.30
„ L:a Brattön .....		17.45
„ Höviksnäs .....		18.00
Ank. GÖTEBORG .....		21.30

Utdrag ur turlista från 1947.



Bild 1. Arken *Kristóf* som byggdes år 1753 i Fenékpuzsta. Foto Sándor Némethy.

# Insjöfart och varvsindustri på Balatonsjön i Ungern

Från antikens farkoster till slutet av ångbåtstrafikens första period 1890

*Sándor Némethy, Lennart Bornmalm, Zolthán Huszár, Bosse Lagerqvist, Bálint Havasi*

Insjöfartens kulturhistoria – inlandssjöarnas "maritima" tradition – är ett orättvist försummat område inom Europas industriella kulturarv och kulturlandskapens utvecklingshistoria. Båttrafik på inlandssjöar uppfattas ofta som en ersättning för yrkesmässig sjöfart och turisternas fritidssegling på grunda sjöar i kontinentala länder i brist på öppet hav. Det finns dock en förvånansvärt rik historia bakom Europas insjöfart och speciella båtbyggeri för grunda sjöar som även idag har en betydande roll i insjöfiske, de omgivande kulturlandskapens utveckling, handel, godstrafik, persontransport, turism och sociala förändringar samt internationella relationer.

ett unikt exempel på insjöfart på grunda sjöar återfinns på Mellan-europas största sjö, Balatonsjön, som ligger i västra Ungern (bild 2 och 3). Den 78 km långa och i genomsnitt 8 km breda Balatonsjön har en yta på 594 km<sup>2</sup>, det genomsnittliga vattendjupet är endast 3,5 m, medan den djupaste delen på 11 m ligger mellan två färjelägen, vid Tihanyhalvöns spets och sydkusten. Tihanyhalvön skiljer sjöns östra bäcken från de västra delarna som ger upphov till ovanligt starka strömmar i sundet mellan halvöns spets och sydkusten

vid starka vindar och stormar. Geologiskt sett är sjön ung, bara cirka 22 000 år gammal. Balatonsjöns avrinningsområde (bild 3) är 5775 km<sup>2</sup>. Den 120 km långa Siókanalen är Balatonsjöns anslutning till Donau. Denna förbindelse spelade en nyckelroll i utvecklingen av områdets varvsindustri, främst genom båtvarvet i Balatonfüred varifrån segelbåtar, motorbåtar och pråmar skickades till Donau via Siókanalen. I mycket begränsad utsträckning används Siókanalen även idag för transport av båtar, men dess viktigaste funktion är

att reglera sjöns vattennivå genom att leda överskottsvatten till Donau. I Siófok finns en pegel, en vattenståndsmätare med en fast skala som visar vattenytans höjd. Nollmärket ligger här i Siófok ungefär 103 meter över havet. Sjöns vattenyta varierar mellan 70 och 110 cm över nollpunkten. Med hänsyn till sydkustens bebyggelse får vattennivån inte överstiga 110 cm. Vid ett vattenstånd på minst 110 cm öppnas slusen vid Siófok.

Balatonsjön med omnejd är Ungerns mest balanserade område med avseen-

de på klimat och väderlek samt miljö. Luften är ren och vattnet är drickbart på de öppna, djupare områden. De soliga timmarna överstiger 2000 timmar per år vilket gynnar vinodling, den viktigaste jordbruksverksamheten för regionen.

Balatonsjöns namn kommer från det slaviska ordet *blato* som betyder "myr, träsk, lera", och som tyder på de en gång mycket utbredda träskmarkerna runt sjön och sjöns grunda vatten. Sjöns tyska benämning, *Plattensee*, betyder också "grund sjö". Redan under antiken var detta område en av det romerska rikets östra provinser, Pannonia Provincia (bild 4). Denna provins omfattade västra halvan av dagens Ungern, en del av Slovenien och Kroatien fram till Donau.

Under romartiden för cirka 2000 år sedan lät många förmögna romare bygga fina privategendomar på landsbygden, så kallade *villa rustica*, runt Balatonsjön. Här bosatte sig också pensionerade romerska legionärer. Även några kejsare, som Tiberius och Galerius, vistades tidvis här. Galerius (293–311) gjorde till och med en avgörande insats genom att låta bygga en kanal vid Siófok för att reglera sjöns vattenstånd. Vid slussen gick en strategiskt viktig handels- och militärväg och senare byggdes befästningen Tricciana där.

Under 400-talet försvagades romarrikets inflytande påtagligt i området, trots att ekonomin blomstrade. År 476 e.Kr. avsattes den siste västromerske kejsaren Romulus Augustulus av den germanske hövdingen Odovakar och det västromerska riket upphörde att existera. Efter några turbulenta århundraden, under åren 895–907, invaderade ungrarna Karpaterbäckenet och kom även till Balatonsjön där storhövdingen Árpád bosatte sig på Balatonhöglandet.

### Insjöfarten före ångbåtarnas tid

Vi har endast sporadiska informationer om den tidiga insjöfarten. Det finns dock uppgifter om att romarna under 300-talet vid bygget av den sydliga befästningen Valcum (dagens Fenékpuszta nära Keszthely) lät frakta byggstenarna från ett stenbrott i norr med båtar över sjön.

Ungrarna kom därefter att dominera området från 900-talet och framåt, men efter det att det ottomanska riket uppstod i slutet av 1200-talet blev det snart stridigheter i sydöstra Europa.

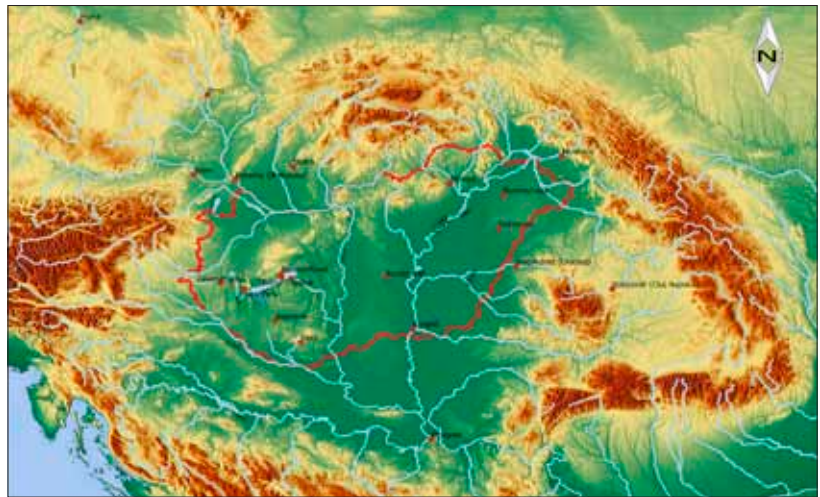


Bild 2. Ungerns hydrografi och Balatonsjöns läge i västra Ungern. Balatonsjön står i förbindelse med Donaufloden genom den 120 km långa Siókanalen som blev en betydande transportled för prämar och medelstora båtar vilka tillverkades i båtvarvet i Balatonfüred mellan 1950 och 1962. Idag reglerar Siókanalen sjöns vattenstånd genom att leda överskottsvattnet till Donau.

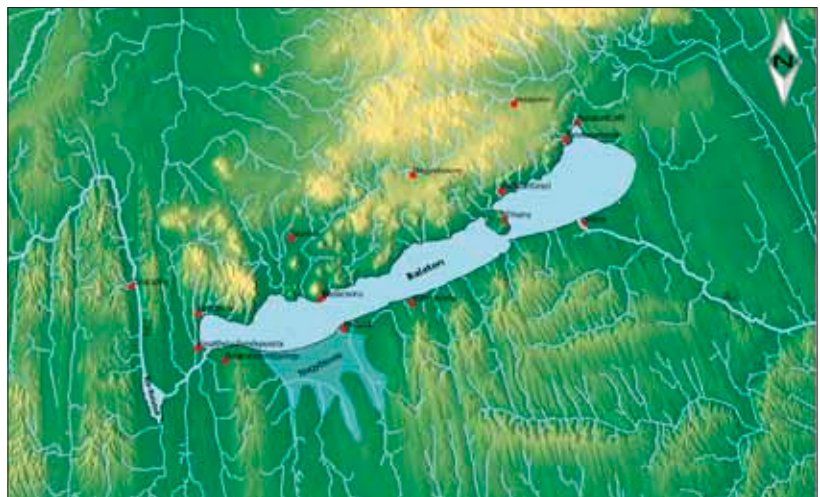


Bild 3. Balatonsjöns 5 775 km<sup>2</sup> stora avrinningsområde. Sjöns största tillflöde är floden Zala som rinner i Keszthelybukten genom Kis-Balaton och dess våtmarker. Våtmarkerna och det delvis bevarade vassbältet kring Balatonsjön är unika ekosystem och viktiga biologiska "reningsverk" som filtrerar vattnet från mindre tillflöden och ger skydd för fåglar och andra djur.



Bild 4. Pannonia Provincia under romartiden för cirka 2000 år sedan. Provinsens övre, nordvästra del kallades Pannonia Superior medan den östra delen söder om Balatonsjön fick namnet Pannonia Inferior och sträckte sig ända till Donau som blev det romerska imperiets östra gräns. Källa: Cartographia, Bp.

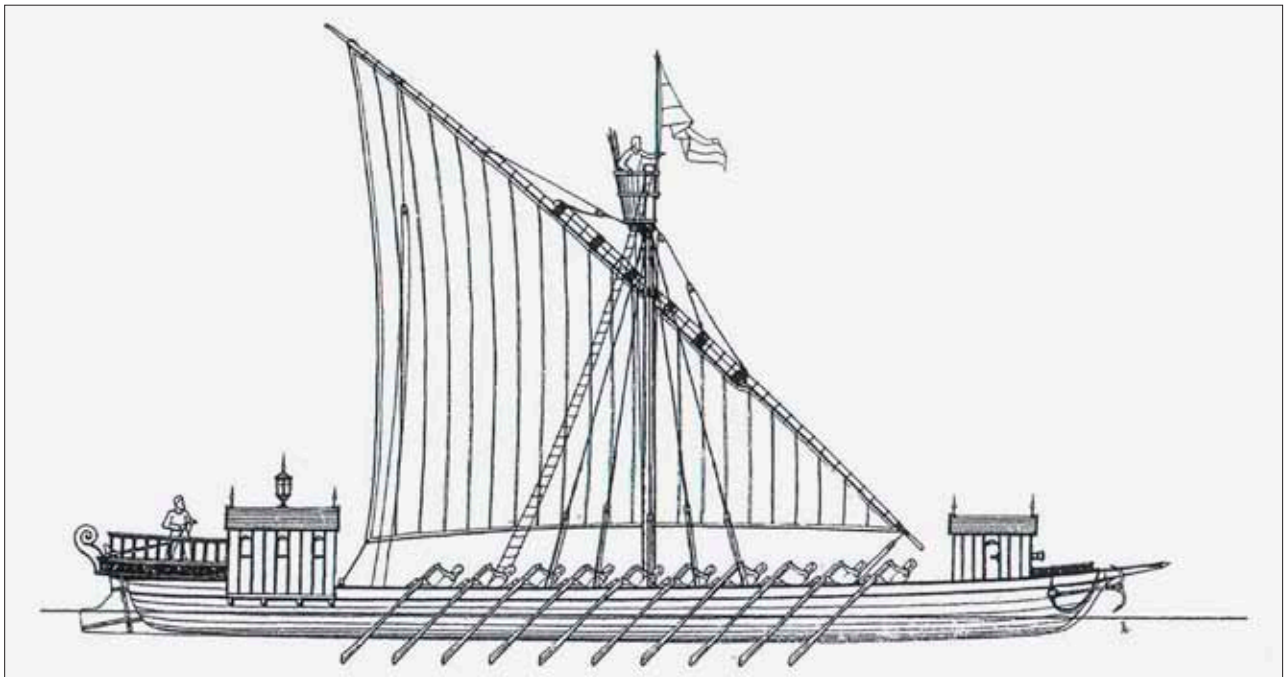


Bild 5. Pinasserna var breda segelbåtar med 1,1 m djupgående och även försedda med 20 åror. I aktern var befälens och styrmannens hytt medan i fören byggdes ett "kanonhus" som täckte kanonen och skyddade krutet från vatten. De ungerska pinasserna hade ofta ytterligare en kanon även i aktern. Källa: [www.shipmodell.com](http://www.shipmodell.com).

Den ottomanska stormakten med bas i nuvarande Turkiet expanderade efterhand kraftigt och omfattade som mest både Mellanöstern, Mindre Asien, norra Afrika, Kaukasus och sydöstra Europa.

Insjöfarten samt Balatonsjöns strategiska betydelse under 1500- och 1600-talen var omfattande med tanke på dåtida geografiska förhållanden och det ottomanska rikets utbredning. Det förefaller i dag nästan osannolikt, att gränsen mellan det enorma ottomanska riket som vid det här laget låg över tre kontinenter, och Ungern, som krymptes till en tredjedel av sin medeltida storlek och utgjorde en del av Habsburgmonarkin, gick vid Balatonsjön.

Från början av 1560-talet var sjöns södra kust och hela länet Somogy under ottomanskt välde, men här stoppades de av det stora vattnet, vilket var minst en och en halv gång så stort som idag. Balatonsjön omgavs också av stora träskområden som bildade en effektiv barriär mot de plundrande horderna. Således förblev Balatonsjöns norra kustområden kristna. Sjöns storlek kan förklaras med den så kallade lilla istiden från 1500-talet till mitten av 1800-talet vars synnerligen kalla period varade mellan 1570 och 1710. Klimatet var då mycket svalare än idag, med högre nederbörd och lägre avdunstning, och detta medförde att vattennivån låg 2,5 m över dagens nollmärke, d.v.s. 107,5 m över havsnivån vid Adriatiska havet. Det öppna vattnet och trä-

skområdet som idag kallas för *Kis Balaton* ("Lilla Balaton") var påtagligt större och bildade en gemensam vattenyta, väl lämpad för båttrafik, med den stora sjön.

De två stridande stormakterna, det ottomanska riket och det habsburgska riket, hade sina örlogsfartyg och örlogsbaser etablerade på Balatonsjön. Örlogsflottornas viktigaste enheter var pinasserna, 17–23 m långa och 2,5–3,5 m breda, snabba, däcklösa örlogsfartyg försedda med åror och ett stort, triangelformat segel (bild 2). Besättningen bestod av 33 man under en befälhavare som på den ungerska sidan kallades för *vajda* och hos turkarna *reis*.

Förutom dessa pinasser användes även mindre båtar, så kallade halvpinasser med färre besättningsmän. De ungerska och turkiska pinasserna var snarlika, men de ungerska båtarna var bestyckade med två kanoner i fören och en i aktern, medan turkarna bara hade en kanon i fören. Även om dessa båtar främst var designade för användning på floder, användes de av praktiska och ekonomiska skäl också på Balatonsjön. Båtarnas främsta uppgift var att transportera soldater till sjöns motsatta kustområden.

Antalet örlogsfartyg var emellertid ganska litet: på den turkiska och ungerska sidan tjänstgjorde sammanlagt ungefär två dussin bestyckade båtar på Balatonsjön mellan 1560 och 1686, när huvudstaden Buda återtog från turkarna och med fredskontraktet i Kar-

lóca 1699 tvingades det ottomanska rikets armé lämna Ungern.

Det var naturligtvis även andra typer av småbåtar som trafikerade sjön under den turkiska ockupationen. När parterna inte stred mot varandra, pågick en viss handel mellan Balatonsjöns norra och södra kust. Den turkiske världsresenären Evliya Çelebi (1611–1684) skrev om båttrafiken på Balatonsjön att mellan 40 och 50 båtar fraktade handlare och varor mellan kusterna.

Under första halvan av 1800-talet existerade inte någon nämnvärd insjöfart på Balatonsjön. Den engelske resenären John Paget skrev år 1836 i föga berömmade ordalag följande: "Det är svårt för en engelsman att föreställa sig att en så vacker sjö skulle bli fullständigt outnyttjad för handel och rekreation. Man kan inte observera ett enda seglande handelsfartyg här. Ungrarna har ingen känsla för sjöfart, deras floder och sjöar är sådana som om de vore frusna". Sjön trafikerades dock av några större båtar och det fanns tre färjelägen. De flesta av dessa verksamheter bedrevs av den berömda kroatisk-ungerska grevefamiljen Festetics som hade sitt säte i Keszthely. Balatonsjöns första lastfartyg, arken **Kristóf**, även kallad "salt-arken", och beställd av Festetics, sjösattes år 1753 (bild 1 och 6). Det var ett imponerande segelfartyg som kunde drivas även med åror vid vindstilla väder. Det fraktade främst salt från Balatonkenese till Keszthely och på tillbaka-



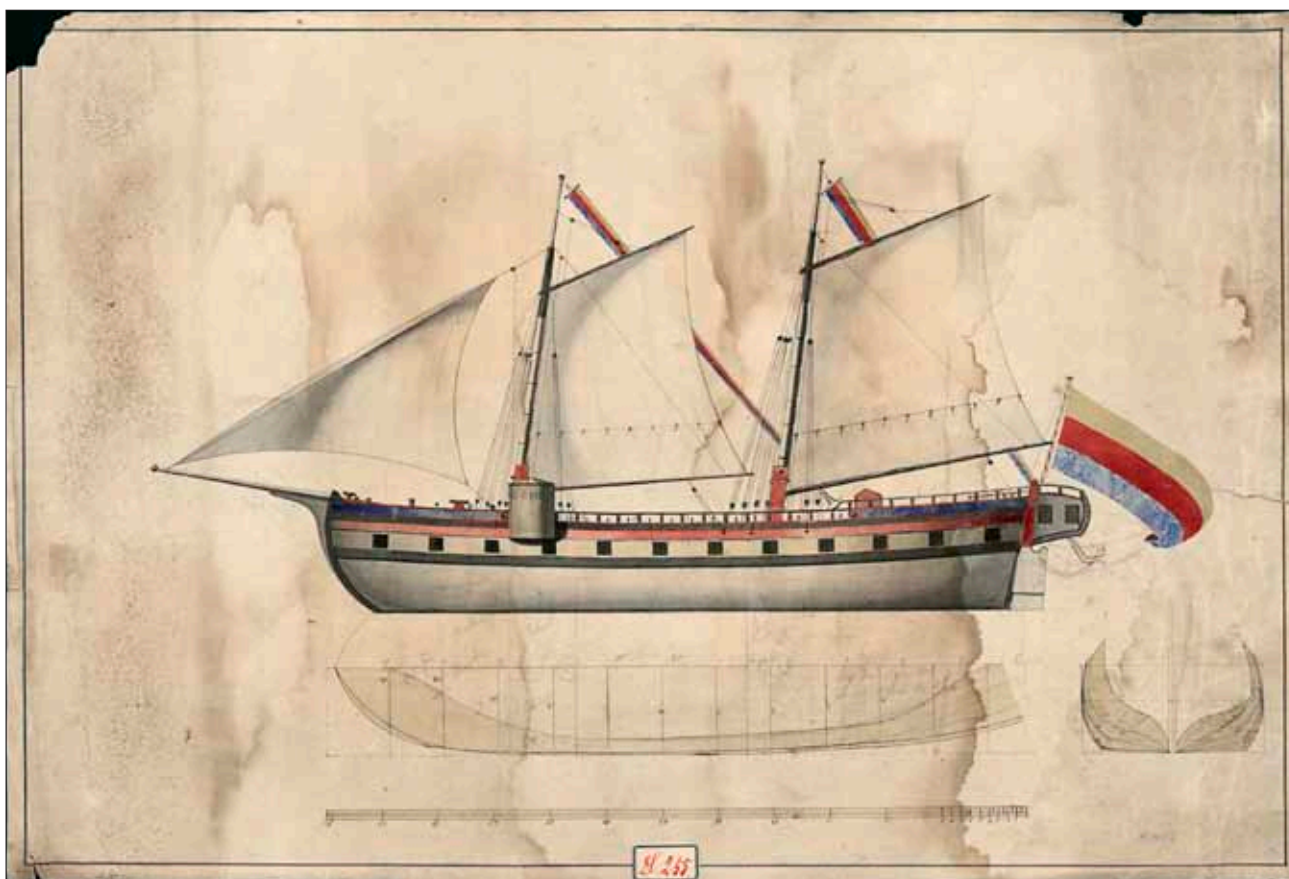


Bild 6. Salt-arken **Kristóf** var Balatonsjöns första segellastfartyg som beställdes av greve Pál Festetics och sjösattes år 1753. Ritning nr 255 från Festeticsarkivet.

vägen lastades båten med virke, vin, hus-hållsvaror och andra förnödenheter.

Under 1790-talet började greven György Festetics etablera ett betydande varv med italienska skeppsbyggare vid Fenékpuszta (idag en förort till staden Keszthely) och han inbjöd den kände båtbyggaren Antonio Bori från Trieste att leda verksamheten. Det allra största segelfartyget, **Phoenix**, ritades av hovingenjören Sámuel Sebestyén. Arken **Phoenix** byggdes 1796 av Antonio Bori och sjösattes i juli 1797 (bild 7 och 8). Enligt ett skeppsinventarium från 1798 var **Phoenix** 30,3 m lång och 5,7 m bred, med 16 åror. Fartyget gavs namn efter författaren József Takáts, som liknade detsamma vid den pånyttfödda Fenixfågeln i en av sina dikter, eftersom flera delar av den söndermonterade båten **Kristóf** användes för arken **Phoenix**. Den nya arken brukades inte bara för frakt av salt och andra varor utan även för persontransporter och festliga evenemang. **Phoenix** liknade de djuggående fartyg som seglade på Adriatiska havet under 1700-talet och i början av 1800-talet, fast konstruktionen var något enklare: i stället för galjonsfiguren, som skulle avbilda en Fenixfågel, dekorerades fören med några växtmotiv. Dessutom fick båtbyggaren Antonio Bori ta hänsyn till den grunda Balaton-

sjöns speciella förhållanden, varför fartyget blev försett med kortare master; seglens yta och djuggången var dessutom mindre i förhållande till skrovets storlek.

Arkens roderblad var bredare men gick inte mycket under kölens nivå. De korta masterna placerades inte i ett mastfäste på kölen utan fixerades i däckmonterade gallflar och var nedfäll-

ningsbara. Masterna hade således ingen stadigvarande riggning. Den här typen av riggning och segeluppsättning var nästan identisk med de italienska trabaccolo- och bragozzofartygens konstruktion. Det viktigaste karaktärsdraget för det så kallade luggerseglet är att bommens upphängningspunkt är asymmetrisk, den ligger ungefär vid en tredjedel av bommen, och inte i mitt-

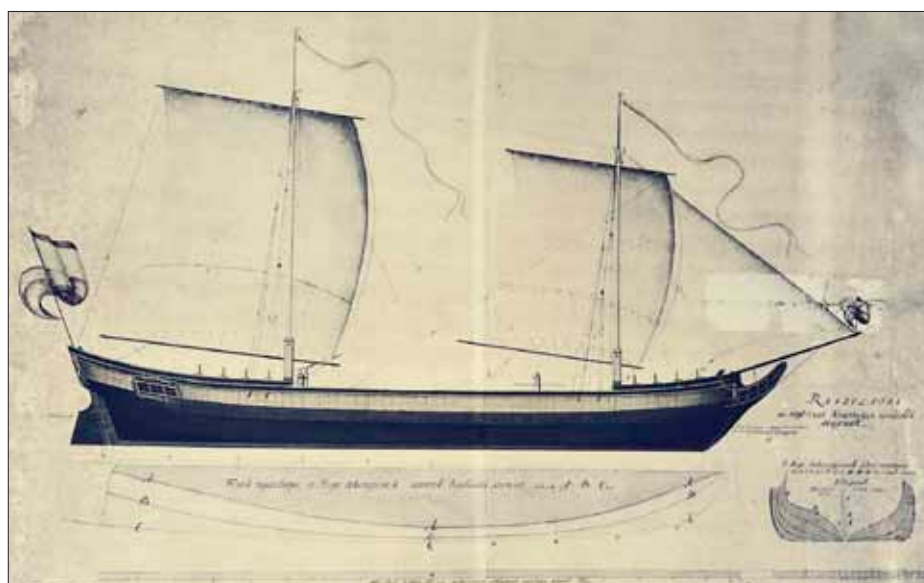


Bild 7. Arken **Phoenix**, Festeticsflottans och Balatonsjöns största segelbåt, ritades av hovingenjören Sámuel Sebestyén och byggdes av den kände båtbyggaren Antonio Bori från Trieste. Antonio Bori hade ändrat lite i Sebestyéns planer för att bättre anpassa båten till den grunda sjön. Arken sjösattes år 1797. Källa: Festeticsarkivet.



Bild 8. Modell av arken **Phoenix** visar det slutliga utförandet. Arkens lastkapacitet var omkring 300 ton och den kunde, förutom med seglen, drivas med 16 åror. Modellen är utställd i Balatonmuseet i staden Keszthely. Foto: S. Némethy.

punkten. Seglens fall gick genom ett block som monterades i mastens topp, medan positionen justerades med fall som fästes på bommens spetsar. Däckens inredning innefattade all för driften oundgänglig utrustning. I fören placerades två ankarvinschar, till varje mast hörde en repbock, i mitten låg lastdörren och länspumparna, medan nedgången till hytten och rodret var placerade i aktern. I fören två och i aktern ett ankare med tillhörande tross

tjänade den kustnära förankringens syfte. Den lilla kanonen (falconet) i fören var snarare den feodala maktens symbol än ett vapen; den användes främst för signal- och varningsskott.

Ombord på **Phoenix** fick många välkända statsmän och aristokrater njuta av Festeticsfamiljens gästvänlighet. De höga gästernas ombordstigning skedde på ett högtidligt sätt. Besättningen klädde sig i venetiansk gondoljärdräkt och saluterade med åror. När **Pho-**

**enix** närmade sig Keszthely eller Balatonfired avlossades trettiosex kanonskott till resenärernas ära. Fartyget förläste omkring 1830, vilket innebar en drifttid på 33 år.

#### Färjor och servicebåtar

Festeticsflottan bestod av flera båtar, däribland färjor och servicebåtar samt mindre lastbåtar. Den enmastade post- och servicebåten **Szolgája** (bild 9) byggdes förmodligen samtidigt med arken **Phoenix**. **Szolgája** var försedd med 16 åror och betjänade arken **Phoenix** eftersom den tämligen stora arken inte kunde lastas vid kaj på grund av de grunda hamnarna.

Enligt skeppsinventarier från perioden 1795–1815 trafikerade fyra färjor Balatonsjön. Vid början av 1800-talet var vägnätet i kustnära områden tämligen utvecklat och transporter med hästdragna fordon tog alldeles för lång tid och möda varför transporter med färjor vid flera ställen kring Balatonsjön var både önskvärd och ekonomiskt motiverad. Sámuel Sebestyén hade i november 1796 färdigställt ritningarna för den mest kända färjan, **Juditha** (bild 10). Ekplankorna som blev över från konstruktionen av **Phoenix** hade varit tillräckliga även för färjan, men för säkerhets skull ansökte ingenjören om att få fälla ytterligare fem ekar varpå myndigheterna gav order om

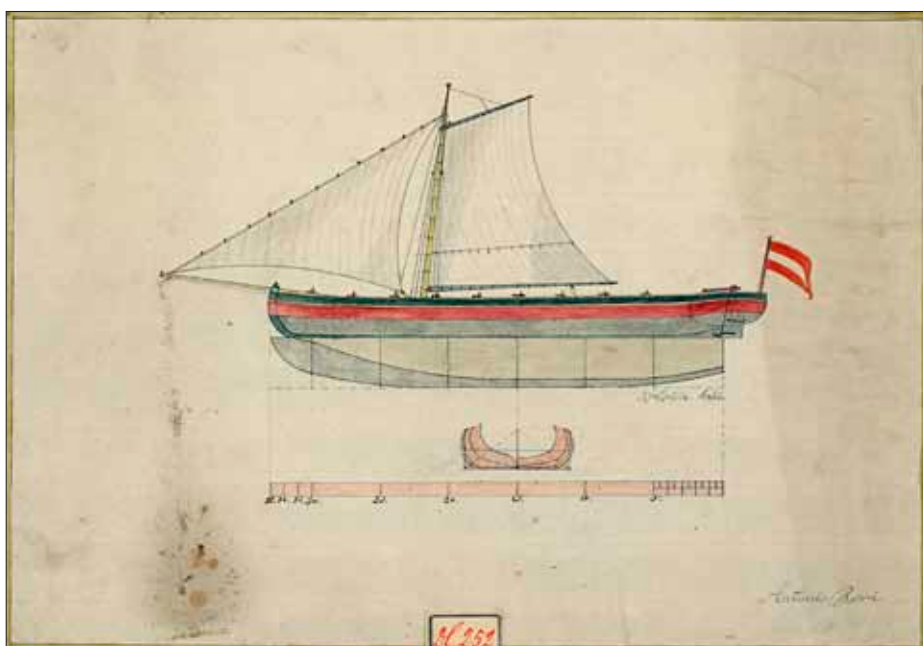


Bild 9. Postbåten **Szolgája** byggdes förmodligen samtidigt med arken **Phoenix** och var försedd med 16 åror. Båten sjösattes år 1796. Ritning nr 252 från Festeticsarkivet.

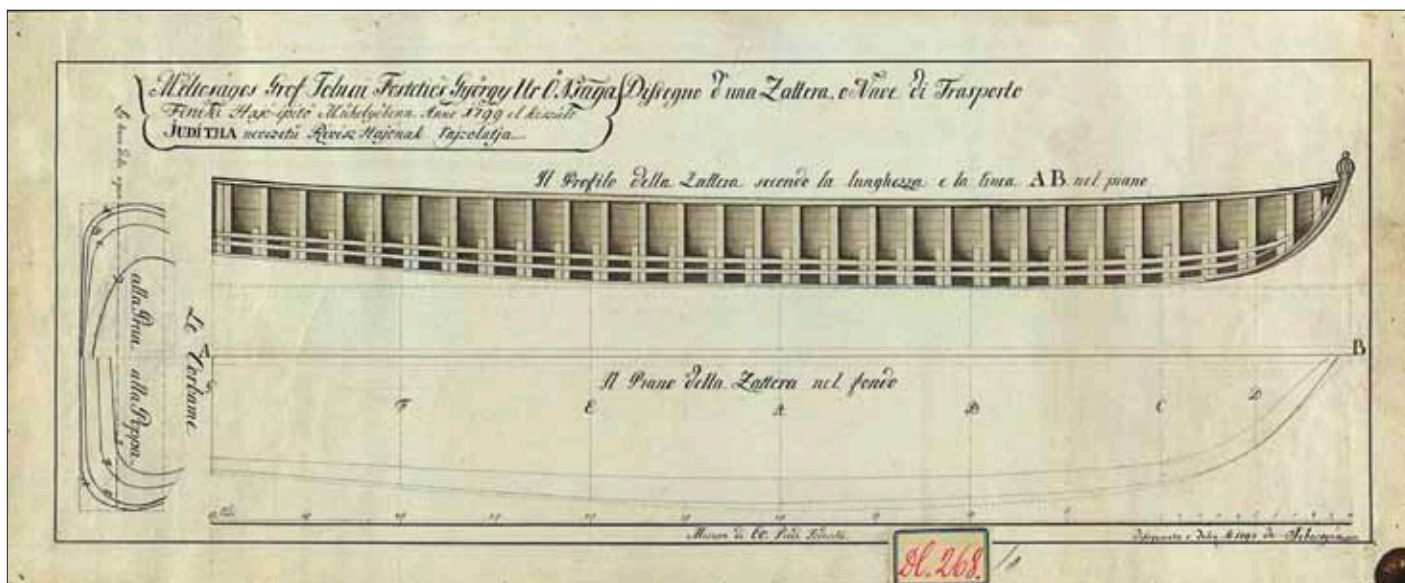


Bild 10. Ritning av lastfärjan **Juditha**. Ritning nr 268 från Festeticsarkivet.

fällning av sex ekar, förmodligen med tanke på oförutsedd materialåtgång. I juli 1797 rapporterade Sebestyén att han överlämnade färjans ritningar till skeppsbyggmästaren Bori, som omedelbart påbörjade båtbygget. I början av 1799 stod lastfärjan **Juditha** färdig för att transportera främst hästdragna lastvagnar och diverse gods mellan Fenékpuszta och Bottyán.

Med tanke på transportförutsättningarna på land och behovet av ytterligare färjor på Balatonsjön påbörjades år 1800 bygget av färjan **László** som sjösattes den 10 april 1801. Färjan namngavs efter greven László Festetics, som blev Balatonsjöns förste sportseglare och av samtida experter beskrevs som en skicklig navigatör och seglare. En mindre färja som kallades **Fecske** (Svalan) tjänstgjorde mellan Tihanyrév och Szántód. Den förläste efter några månader men bärgades under våren 1801 och förbyggdes av Bori. Eftersom båtbyggarna inte hade några nya uppdrag, föreslog Bori i augusti 1806 byggandet av en minikryssare vars planer redan var färdiga. År 1807 färdigställdes den enmastade kryssaren med 10 åror och ett skyddstält i aktern.

Under Napoleonkrigen 1803–1815 utnämndes majoren Xivkovich av krigsrådet för att undersöka de strategiska möjligheterna rörande båttrafiken på Balatonsjön. Han kartlade 17 båtlinjer och bifogade även ett sjökort till sin rapport, daterad den 3 november 1809. Rapporten beskriver bland annat roddbåtarnas farttider mellan olika hamnar, mellan Balatonenese och Fenékpuszta (hela sjöns längd) krävdes till exempel hela 36 timmar. Med segelbåt gick resan betydligt snabbare: vid god

vind kunde en lastad segelbåt tillryggalägga avståndet på 70 km mellan Balatonkenese och Fenékpuszta under 8 timmar.

Greve László Festetics, son till György Festetics, övertog varvsverksamheten och drev den under ytterligare några år och planerade även en ersättare till **Phoenix**. Företaget blev dock olönsamt varför varvets nedläggning blev oundviklig. År 1839 byggdes Zalabron vid Fenékpuszta som resulterade i att färjetrafiken upphörde där. De större segelbåtarnas historia på Balatonsjön varade fram till 1840-talet när ångbåtarna tog över såväl person- som varutransporterna.

#### Ångbåtarnas tid

Innan ångbåtstrafiken på Balatonsjön överhuvudtaget blev ett samtalsämne i maktthavarnas salonger påbörjades ett långt tekniskt och ekonomiskt utvecklingsarbete samt politiska förhandlingar vars mål var att säkra person- och godstransporten på floden Donau, den viktigaste vattenvägen i Europa. Det första dokumentet från år 1813 om båttrafikens utveckling på Donau var ett kejsarligt och kungligt privilegiebrev som adresserades till företagare med förmågan att utveckla snabba, mekaniskt drivna farkoster för flodtrafiken.

Efter flera misslyckade försök (t.ex. den första lilla, kortlivade ångbåten, hjulångaren **Carolina**) kom två engelsmän till Wien och deklarerade att de kunde tillgodose alla krav som ställdes i det kungliga dekretet. De två engelsmännen, John Andrews och Joseph Pritchard, fick kungliga privilegier och tillstånd att konstruera och sätta i bruk en ny ångbåt. Vid det här laget förstod

flertalet att de tidigare misslyckandena förorsakades av maskinfel på grund av bristfällig konstruktion. Andrews och Pritchard bestämde sig därför för att beställa en stark, väl beprövad ångmaskin från en av Europas främsta maskinfabriker, Boulton & Watt, i England. Pritchard hade goda erfarenheter med denna tillverkare, eftersom han utrustade sin båt, **Léman**, som tillverkades för Genève sjön år 1826 med en likadan ångmaskin.

Satsningen på ångbåtstrafik krävde dock omfattande ekonomiska resurser som engelsmännen inte kunde skaffa fram på egen hand. De satte därför upp ett aktiebolag vars baskapital bestämdes till 100 000 forinter och som skulle täckas av intäkterna från en emission av 500 aktier på 200 forinter vardera. Den 24 januari 1829 skickade de ut ett massbrev till alla maktthavare, aristokrater och betydande affärsmän i Habsburgmonarkin, för att få in det önskade beloppet. Initiativet blev en succé, flertalet av de tillfrågade tecknade aktier och den 13 mars 1829 fick företaget vid den första bolagstämman för Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft (DDSG) löften om såväl fortsatt ekonomiskt som starkt politiskt stöd.

Ångbåtssällskapet blev således en bestämmande faktor under ett sekel i Donauregionens ekonomiska och sociala integration. Den mest inflytelserika och kända historiska personligheten som stödde ångbåtstrafikens utveckling på Donau var greve István Széchenyi som bestämde sig för att utvidga ångbåtstrafiken till Svarta havet och därifrån vidare till Odessa och Istanbul. För att orientera sig om geografiska, sociala och ekonomiska förhållan-



Bild 11. Modell av hjulångaren *Kisfaludy*. Modellen är utställd i Balatonmuseet i staden Keszthely. Foto: S. Némethy.

Tabell 1. Tekniska data för hjulångaren *Kisfaludy*.

Byggår	1846	Längd	31,8 m
Varv	Óbuda	Bredd	10,6 m
Sjösättning	1846-09-21	Djupgång	0,95 m
Ombyggnad	1869	Maskintyp	-
Förflyttning till Donau	-	Effek:	40 hk
Togs ur trafik	1887	Maxfart	10–12 km/h
Maximala antalet passagerare	200 personer	Andra data	-

den längs Donau företog han en resa på floden år 1830 till Svarta havet. I hans resedagbok finns värdefulla och kritiska observationer bevarade beträffande folkets dåliga livsvillkor och sociala förhållanden samt den tekniskt underutvecklade båttrafiken. Greve Széchenyi var själv aktieägare och stödde företaget med betydande belopp. Efter

sjösättningen av den första hjulångaren **Franz I**, som hade sin jungfruresa den 17 september 1830, byggdes flera ångbåtar, och ångbåtstrafiken på floden Donau etablerades för att spela en nyckelroll i monarkins ekonomiska och sociala utveckling.

Efter det lyckade företaget på Donau påbörjade Széchenyi arbetet med

Tabell 2. Tekniska uppgifter för propellerångaren *Balaton*.

Byggår	1872	Längd	30,3 m
Varv	Újpest	Bredd	4,9 m
Båtens senare namn	Alexandra, Mohács, Irma, FK-312	Sidhöjd	1,98 m
Sjösättning	1872	Djupgång	1,3 m
Ombyggnad	1893, 1954	Maskintyp	-
Förflyttning till Donau	1876	Effekt	100 LE
Togs ur trafik	1978	Maxfart	10–12 km/h
Maximala antalet passagerare	50 personer	Andra data	-

att förbereda ångbåtstrafiken även på Balatonsjön. I en skrivelse om sådan trafik från 1846, argumenterade han för ångbåtar i stället för omoderna segelbåtar i landets största sjö. Innan dess, år 1842, hade även nationalhjälten Lajos Kossuth framhållit ångbåtarnas ekonomiska, politiska och sociala betydelse för insjöfarten. I april 1846 instiftades Balatonsjöns Ångbåtssällskaps första stämma och István Széchenyi valdes till president. Skrovet till den allra första ångbåten, **Kisfaludy** (bild 11), som namngavs efter Balatonsjöns berömda poet Sándor Kisfaludy, tillverkades vid varvet Óbuda i Budapest medan ångmaskinen importerades från Pennfabriken i England. Det blev en hjulångare som kunde transportera 200 personer, vilket var en ansevärd kapacitet för den tiden. Ångbåtens förstklassiga representationssal utformades enligt riktlinjer från fru Széchenyi, grevinnan Crescence Seilern-Aspang, med vita och förgyllda inre paneler, mahognystolpar och speglar. Det fanns även matsal och bibliotek ombord. Vid mitten av 1800-talet koncentrerades turismen nästan uteslutande till Balatonföred och **Kisfaludy** transporterade resenärer främst från Keszthely, Alsóörs och Kenese till och från Balatonföred.

Under revolutionen 1848–1849 fraktade ångbåten soldater, men efter revolutionens fall blev det istället krigs-



Bild 12. Modell av hjulångaren **Baross**, ex **Kelén**. Ångbåten kunde transportera upp till 450 passagerare och var i bruk fram till 1922 när den togs ur trafik och kondemnerades. Modellen är utställd i Balatonmuseet i staden Keszthely. Foto: Sándor Némethy.

Tabell 3. Tekniska uppgifter för hjulångaren **Kelén** (senare **Baross**).

Byggår	1889	Längd	46,8 m
Varv	Budapest	Bredd	5,78 m
Båtens senare namn	Baross	Sidhöjd	2,36 m
Sjösättning	1889	Djupgång	0,85 m
Ombyggnad	-	Maskintyp	2 st tvåcylindriga ångmaskiner
Förflyttning till Donau	-	Effekt	180 LE
Togs ur trafik	1922	Maxfart	12 km/h
Maximala antalet passagerare	450 personer	Andra data	-

fångar. Byggandet av den södra järnvägen öppnade för mer omfattande förbindelser mellan Balatonsjön och landets andra delar. Staden Siófok på sydkusten blev en populär turistort som bidrog till en allt snabbare regional utveckling. Den systematiska båttrafiken återupptogs 1852. Efter 1863 transporterade **Kisfaludy** enbart resenärer mellan Balatonfüred och Siófok; alla andra resrutten lades ner. Efter 23 års drift behövde träbåten en ansiktslyftning och träskrovet ersattes av ett metallskrov vid skeppsvarvet Újpest. Efter ytterligare 18 års drift var båten i mycket dåligt skick och den togs ur trafik år 1887.

Innan hjulångaren **Kisfaludy** togs ur trafik byggdes Balatonsjöns första propellerdrivna ångare **Balaton** (tabell 2).

Den beställdes och ägdes av det nyligen bildade rederiet Zala-Somogy Ångbåtsällskap och trafikerade sjön mellan orterna Révfülöp, Boglár och Szepezd. Rederiet försattes i konkurs år 1876 och ångbåten förflyttades till Donau. Denna farkost hade ett verkligt äventyrligt liv. Efter flera ombyggnader, namn- och ägarändringar och över 100 års drift, flyttades hon tillbaka till Balatonsjön i början av 1981. Idag är hon förankrad vid piren i Balatonboglár och används om somrarna som restaurang och bar.

Efter nedläggningen av rederiet och försäljningen av **Kisfaludy** och **Balaton** orsakade bristen på fartyg en tillbakagång i Balatonregionens utveckling. Det fanns emellertid ett brett intresse för att återuppta ångbåtstrafiken på Ba-

latonsjön. I oktober 1888 bildades Aktiebolaget Balatonsjöns Ångbåtsrederi för att säkra person- och varutransporten på sjön. Byggandet av en ny hjulångare påbörjades. Den nya båten, **Kelén**, gjorde sin jungfruresa den 1 juli 1889 och trafikerade ruten Almádi-Füred-Siófok-Füred-Almádi. År 1891 ändrades hennes namn till **Baross** (bild 12). Den stora båten kunde transportera upp till 450 passagerare och var i bruk fram till 1922 när den togs ur trafik och kondemnerades.

Den 27 maj 1890 sjösattes Balatonsjöns andra propellerdrivna ångare, **Rohan**. Ångbåtens roll var att säkra transportbehovet till dess att två nya, större propellerångare var färdigbyggda. **Rohan** gick i trafik mellan Boglár, Badacsony och Révfülöp. År 1900 köptes båten av Fiskeriaktiebolaget, döptes om till **Somogy** och användes som dragbåt fram till år 1905 när hon förflyttades till Donau.

Från 1890 började en ny era i insjöfarten med moderna propellerångare som antingen byggdes om eller senare ersattes av dieseldrivna farkoster. Om fartygens och båtvarvens utveckling och verksamhet skall vi berätta i nästa artikel som beskriver perioden från 1890 till dagens insjöfart. 🌀

# Horisonten runt

Redaktör Bertil Söderberg



Vinjettbilden är tagen i Önnered ut mot södra skärgården och visar den inre farleden in mot Göteborg. Husen som skymtar i bakgrunden är på Donsö och Styrösö. Foto Bertil Söderberg.



Lillskär i Karlshamn den 27 juni 2009. Foto Krister Bång.

## Svar om båtarna på slipen i Simrishamn

Olle Gustafsson undrade i LP 2016:1 vilken bogserbåt som stod på slip i Simrishamn. Svaret är **Lillskär** av Simrishamn. Fartyget används som passagerarfartyg vintertid eller vid dåligt väder på sträckan Nordersund – Hanö. Hon utför också bogseringsuppdrag. Fotot är troligen taget då hon besökte Simrishamns Varv för byte av huvudmaskin. Hon fick isatt en Volvo Penta D16 på 550 hk.

**Lillskär** kommer ursprungligen från Norge där hon byggdes 1965 av Lysøunds Mekaniske Verkstad med namnet **Hurum**. Fram till 2003 drog hon mest sandpråmar mellan Svelvik och Oslo men såldes i oktober 2003 till Os söder om Bergen där hon användes som arbetsbåt med dykeri- och bogseruppdrag.

Hon inköptes av Haglund Shipping AB i Simrishamn i

januari 2006 och fick då namnet Lillskär.

\*

**Österlen** är mycket riktigt en gammal lotsbåt. Hon byggdes 1959 av Åke Groth AB i Sjötorp som **Tjb 484** för Öresunds Södra lotsdistrikt. År 1967 överfördes hon till Trelleborg och 1972 till Skillinge där hon användes för långlotsning. **Tjb 484** lämnade Lotsverket 1982 då hon såldes till Jan-Ove Andersson i Malmö och blev fritidsfartyg med namnet **Tuna II**. I december 1997 var det slut med lusten då fartyget såldes till Skillinge Angöring AB i Skillinge där hon blev **Österlen**. Hon används till besättningsbyten och annan service. Sedan några år tillbaka ägs hon av August Lindblom i Skillinge AB.

Krister Bång

## Svar om skutvrak – Från Jönköpings horisont – Matilda

Arne Fredrikssons skutvrak känner jag igen. Jag tror att han har fotograferat av bilden ur SST. Hade för mig att det var **Valkyrian** av Oskarshamn, men hon brann ju i Sjötorp och vraket lades sedan på Källandsö. Men det finns nog någon annan som vet bättre. Arne själv säger ju att det skall vara Kalmartrakten, men där kan jag inte påminna mig att jag sett ett sådant skrov.

\*

Olle Gustafsson har ju varit i Jönköping och fotograferat **Saltkråkan** som är restaurangfartyg där sedan 2000. Hon har ett intressant förflutet bland annat som **Aga III**. Att hon nu heter **Saltkråkan** beror på att hon deltog i filmen om Saltkråkan som spelades in 1965.

## Mer om Lennart Petterssons skutor

I förra numret skrev Krister Bång om Lennart Petterssons fartyg. Jag har forskat lite mer om skutan **Ulla** som levererades 1942. Hon beställdes ursprungligen av Alfred Hansson i Älvängen. Alfred hade inköpt skutan **Ebet** 1941. I det fartyget satt en Skandia-motor, 2x50, som blev insatt så sent som 1939. Den motorn fraktades till Sjötorp och sattes in i nybygget **Ulla**. När detta fartyg lämnade varvet gjorde hon det utan master. Hon gick till Tjörn där master från **Ebet**

Skutan **Matilda** som "Ur brevskörden" frågar efter var en gammal pjäs. Byggdes redan 1859 i Kiel och slutade sina dagar som Manna. Hon ligger sjunken i Ulvsundasjön.

Krister Bång

\*

Här kommer lite mer uppgifter om **Matilda**:

I oktober 1949 såld till fabriker Alf Sjölund, Stockholm för 7 000 kr. Nytt namn **Manana**. 1954 anmäldes att **Manana** inte längre används för sjöfart. I Trälstan stod att **Björkvik**, reg. nr. 5722 ligger vid sidan om **Manana** i Ulvsundasjön.

Jag seglade kockjungman i **Matilda** åren 1941 och 1942.

Hans Sandberg

monterades. Även vinschen, en Lidan, kom från **Ebet**.

Vintern 1954–1955 fick fartyget en ny styrhytt vid Djursviks Varv söder om Kalmar. Motorn rasade 1957 och ersattes då av en Volvo Penta MD 96 vid Bröderna Linds motorverkstad på Råå. Reglagen från Skandia-motorn fick sitta kvar.

Lars Larsson



### Nya Gullbris

Förra året, i slutet av augusti, eldhärjades LL467 **Gullbris** av Lysekil. Resterna bogserades till Gotenius Varv i Göteborg, men skadorna var så stora att båten skrotades. **Gullbris** var byggd 1964 och hörde hemma i södra Bohuslän.

Den nya **Gullbris** är inköpt i Frederikshavn och hette

**Bette**, ett gediget träbygge från 1959. Den danske säljaren körde själv båten till Måseskär där Royne Robertsson tog över båten som fick den gamla beteckningen LL 467 **Gullbris** och som nu trålar i Gullmaren.

*Terje Fredh*



### Ally var namnet

I LP 2016:1 sidan 61 fick Krister Bång svar på en fråga han ställde i LP 2013:3 om en plastad fiskebåt i Valleviken på Gotland. Till Horisonten runt i förra numret hade Jan Johansson tagit fram en bild på **Ally** när hon hörde hemma i Fiskebäck. Vi hade inte tillgång till detta foto då tid-

ningen trycktes men vill nu visa det. Fotot är taget den 29 december 1979 av Jan i Fiskebäckens hamn.

Nämnas kan att *Länspumpen* har fått Jans negativsamling som vi kommer att använda då tillfälle ges.

*Bertil Söderberg*

### ICB Shipping

I den intressanta artikeln om ICB Shipping nämns heavy-liftfartyget **Triumph** på sidan 35. Hon byggdes för ICB i Kroatien och levererades 1992 som **Marble**.

Vid leveransen var hon en Suezmax (135 000 dwt, längd 269 meter) men hon byggdes om till heavy-lift under 2008, vilket bland annat innebar att hon förkortades med drygt 50 meter till 217 meter och dödvikten minskade till

cirka 54 000 dwt. Djupgåendet minskades från 16,0 meter till 10,7 meter.

Den här typen av fartyg används bland annat för transporter av borrhjor eller katamaraner som placeras på det sänkta och förstärkta däck. Bifogar en bild av **Triumph** som jag tog när den låg på redan i Las Palmas i december 2015.

*Anders Rydberg*



### Gustavsviks docka

I nummer två berättades det om Gustavsviks docka. Jag var där förra året och tog då dessa bilder med fartyg in-

dockade där man kan se hur stor dockan verkligen är. Fiskebåten är **Clyfton** av Kramfors och vägverksfärjan är

**Sanna** av Vaxholm. Hon går vanligen mellan Strinningen och Hemsö.

*Krister Bång*



Redaktionen vill med denna annons visa hur det en gång såg ut när stora fartyg dockades. Annons i SST 1948.



MD 249 Svanen – Klädesholmen

Från Ole Sager i Kristiansund har vi fått vidstående mycket vackra foto av fyrmastade

**Svanen** från Klädesholmen. Torsten Hagnéus berättar att **Svanen** år 1935 var moderfar-

tyg för svenska islandsfiskare. Finns det någon som kan berätta ytterligare några de-

taljer om denna händelse?

*Redaktionen*

#### Identifierad trälare

Den okända trälaren på sidan 67 i nummer två är **Vingaland** (GG 490) av Fiskebäck. Hon har precis tagits över från Knippla där hon hette **Junis**. Hon byggdes i Hällevikstrand 1961. Hon såldes

sedermera till Videberg och blev **Svanö** och till Hönö och blev **Tärnö**. Hon såldes 1989 till Irland och sedan dess har ingenting hörts om denna trälare.

*Gunnar Wilhelmsson*

#### Vilket vrak?

Vid slipen i Fisketången står detta vrak som jag undrar om någon kan lämna uppgifter om. Bilden är tagen den 20 juli 2016.

*Krister Bång*



#### Okänt motorfartyg

Jag köpte fotot, som var inramat, på "loppis" och undrar nu om det är ett svenskt eller finskt motorfartyg.

Tacksam för hjälp av *Länspumpens* läsare med att iden-

tifiera båten. På fotot står Aspuddens foto-36 eller möjligen -56. Som synes är fotot kolorerat.

*Per Lycke*



#### Juno i Askersund

**Juno** var på besök i Askersund en gång i skiftet 1980-1990, exakt år är jag osäker på. Mina undringar, är:

1. Vilket år skedde besöket?
2. Vad var orsaken till detta?

3. Varför blev det ingen fortsättning på detta besök? Jag har inte lyckats få något klart svar på detta och hoppas nu på *Länspumpens* läsare.

*Christer Eriksson*



## NY BOK AV FÖRFATTAREN KJELL HÅKANSSON MED RÖTTER PÅ ÖSTERLEN

Kjell har tidigare gett ut *Med döden i kölvattnet* och  
*Ubåt om styrbord, kapten!*



280 kr

## SMAKPROV FRÅN BREAKWATER

Utdrag ur *I vikingars kölvatten – med S/Y NEREIA i fjordarnas rike* av  
Magnus Schmidt

Norge har en fantastisk kust – från det sommarfagra Sørlandet, längs Vestlandets väderutsatta kuststräcka och magnifika fjordar upp till ökända Statt, in genom Møres, Trøndelags och Nordlands imponerande skärgårdsnatur.

Därifrån till Lofotens särpräglade kustkonturer, upp bland Troms alp-liknande landskap bort förbi Nordkapp till Finnmarks fjällandskap.



220 kr

## FISKEBÅTARNA & VARVEN – SKEPPSBYGGARNA 2

Boken *Skeppsbyggarna 2* belyser de svenska varv som var specialiserade på att bygga fiskebåtar av trä. Detta var fiskebåtar som under större delen av 1900-talet har varit karaktäristiska inslag i fiskelägenas hamnmiljöer. Träfiskebåtarna byggdes vid en mängd varv längs Sveriges kuster. Produktionen vid varven utgjorde en industri- och hantverkshistorisk epok, som skapade en livaktig och dynamisk näringsstruktur i kustsamhällena.

Detta praktverk väger nästan 3 kg!

**395 kr**

## SMI 2016

Den klassiska skeppslistan, den enda illustrerade maritima uppslagsboken över större svenskägda fartyg. Ett måste för alla i sjöfarten!

**295 kr**



Äntligen  
här!

## *På gång i förlaget!*

I slutet av april kom två efterlängtade böcker från tryck. Fiskebåtarna & Varven 2, första boken är tyvärr slut trots två tryckningar. Sveriges Maritima Index (SMI) som denna gång presenterar den svenska satsningen på LNG och här går Donsörederierna i täten.



## KRING KAJUTALAMPAN

Antologi. Sanningar och skrönor från havet under krig och fred. Det är från tiden då de stora segelfartygen ännu plöjde världshaven och ångfartygens pannor eldades med kol. En riktig klassiker som uppskattas av varje sjöbjörn men även landkrabba.



## BESTÄLL SÅ HÄR

Beställ via vår hemsida, plusgiro 192366-3 eller bankgiro 463-8417. Du kan även ringa oss på 031- 722 74 80. Frakt tillkommer. Kontakta förlaget för företagsköp och större inköp.

[www.breakwater.se](http://www.breakwater.se) | 031-722 74 80 | [order@breakwater.se](mailto:order@breakwater.se)





# Böcker på frivakten

Redaktör Lennart Bornmalm



## Medlemsblad nr 66 Skepparegillet i Visby

Rikt illustrerad, 52 sidor, häftad  
Pris: 60 kronor. Skepparegillet i Visbys  
plusgiro 18 76 31-7

Årets medlemsblad från Skepparegillet i Visby är som vanligt en tilltalande publikation med rejält papper och bra tryck. Innehållsmässigt brukar innehållet variera avsevärt, mellan nytt och gammalt och stort och smått, och detta är även fallet med årets medlemsblad.

På första sidan uppmärksammas den nya aktören i Gotlandstrafiken, Gotlandsbåten, och både de och Destination Gotland får komma till tals. En annan nyhet är att Wisby Tankers lämnar Gotland, och att bara namnet finns kvar. Av de lite mer avlägsna händelserna återgår man till kapten Olssons alla olyckor och haverier som inträffade för över 100 år sen. En artikel behandlar förtoningar från Östersjön, i synnerhet dem från Gotland. De förtoningarna är hämtade ur Svensk Lots 1911, och de är i själva verket alldeles utsökta små konstverk.

Två uppslag innehåller en förteckning över alla gotländska fartyg som fanns siste juni 1854. Det var hela 77 stycken, men samtidigt var bortfallet stort då under året åtta fartyg hade förolyckats. Fartygsbeståndet på Gotland 1 januari 2016 finns också med i skriften. Antalet fartyg har minskat, men deras tonnage har ökat. Många av

Rederi AB Gotlands fartyg är också registrerade utomlands. Man kan konstatera att mycket har hänt inom den gotländska sjöfarten, och att det fortfarande händer en hel del.

Eric Hallberg



## Med rötter på Österlen. Dansk eller svensk – ett dilemma

Kjell Håkansson  
Rikt illustrerad, 336 sidor, häftad ISBN:  
978-91-866687-35-9  
Förlag: Breakwater Publishing, 2016  
Pris: 280 kronor exklusive porto vid  
köp från Breakwater Publishing, Göteborg.  
Tel 031-722 7480, alternativt e-post:  
info@breakwater.se, hemsida:  
www.breakwater.se

Boken behandlar en lång period i Österlens historia, alltifrån inlandsisens försvinnande fram till 1970-talet. Det blir givetvis tämligen svårt att tillgodogöra sig ett så omfattande och disparat innehåll, men en lösning är att fokusera på ett begränsat antal av de ämnen som behandlas i boken.

Är man speciellt intresserad av sjöfart är det kapitlet om författarens farfar och farmor och de malmbergiska partrederierna som lockar till läsning. Båda dessa avsnitt har sin geografiska lokalisering i Simrishamn. När det gäller farföräldrarna, Johan och Olga, analyseras i detalj familjens ekonomi

under tiden 1917–1947, och en sådan genomgång är unik. Att detta varit möjligt beror på att farmor Olgas "svarta bok" med räkenskaperna bevarats. Detta visar på den viktiga roll som de hemmavarande sjömanshustrurna hade, och har.

Malmbergsrederierna behandlas ingående, och det är intressant att få de olika partrederiernas verksamhet beskrivna. De sju partrederierna existerade under åren 1948–1961, och man kan se de olika partägarna och deras kontantinsatser i en tabell som sträcker sig över fyra sidor.

De sju partägda båtarna och deras historia beskrivs ingående, men man kan kanske tycka att de noggranna beskrivningarna av vissa av fartygens haverier, efter det att de lämnat rederierna är något överflödiga. Fotomaterialet som illustrerar båtarna är också rikligt, ibland kanske väl rikligt och alla bilder är inte knivskarpa. Kanske hade man exempelvis kunnat hoppa över de inte riktigt optimala bilderna av räddningskryssaren **Wilh. R Lundgren** och tankern **Thuntank I?** Författaren är inte alltid hemmastadd med nautiska termer, men det kan man ju ha överseende med.

I övriga delar av boken är texten och bildmaterialet omfattande och synnerligen varierande; när det gäller bilder kan man finna allt från den balsamerade biskopen Peder Winstrup som levde på 1600-talet till V1-raketer och flygande fästningar från andra världskriget.

Som avslutning i boken får vi också reda på författarens DNA-sammansättning eftersom han, uppenbarligen med glimten i ögat som han själv säger, fått denna undersökt då han ställt sig frågan: Vem är jag? Tydligt har det varit viktigt för honom att komma underfund med sin härkomst. Han kan konstatera att hans DNA är ovanligt renodlat skandinaviskt. Själv definierar han sig som skånelänning. Detta känns ju extra tryggt när man läst hans omfattande bok som till stor del är ordentligt förankrad i den skånska myllan.

Eric Hallberg



### Sjövägen till Sverige. Från 1500-talet till våra dagar

Simon Ekström, Leos Müller och Tomas Nilsson, redaktörer  
Rikt illustrerad, 330 sidor, inbunden  
ISBN: 978-91-87439-27-8  
Förlag: Universus Academic Press, 2016

Detta är en bok som uppstått eftersom det fanns ett stort behov av en kursbok för de kurser i maritima studier som ges vid Stockholms och Göteborgs universitet. Trots detta har resultatet inte blivit ett torrt akademiskt verk, utan ett högst lättläst och intressant bidrag.

Introduktionen placerar Sveriges maritima relationer i ett historiskt perspektiv, och det konstateras att havet från 1500-talet fram till 1800-talet både skyddade landet och erbjöd en väg för angripare. Örlogsflottan har historiskt sett varit av vital betydelse för Sverige, och fynd av gamla krigsfartyg väcker ett stort intresse hos allmänheten. Östersjön var också den väg över vilken transporterna till rikets olika delar tidigare måste gå. När de östra delarna av det svenska riket förlorades, kom Västerhavet att bli viktigare för kontakten till övriga världen, och Göteborg kom att bli en viktig handels- och sjöfartsstad. Detta i synnerhet när den svenska industrin blev allt mer betydelsefull. Men det var inte bara industriprodukter, utan även människor i form av emigranter som kom att söka sig över havet. Tidigare på 1500- och 1600-talen hade immigranter anlänt över haven: tyskar, skottar och holländare. Sverige har varit, och är fortfarande, beroende av havet, även om relationen har förändrats under seklen, och dessutom har det globala sammanhanget förstärkts.

Boken består av två delar. Den första behandlar i fem kapitel Sveriges maritima historia: sjökrig, handel och sjöfart, skeppsbyggeri, fiske och passagerartrafik. Den delen omfattar ungefär två tredjedelar av boken. Denna del är uppenbarligen anpassad för den direkta undervisningen. Den andra delen, fem kapitel, behandlar generellt mer nutida aspekter av den maritima historien: sjömanshustrun, tatueringar, övergången segel-ångbåtssjöfart, hummerfiske och fritidsbåts-aktiviteterna. I synnerhet de två senare kapitlen belyser rent nutida förhållanden. Hummerfiskets utveckling är intressant: från en verksamhet styrd av holländska handelsmän på 1600-talet till dagens hobbyhummerfiske. Detta parti tjänar väl mera som en inspiration och vägledning för studenterna inför uppsatsskrivande och forskningsarbete.

Boken är som helhet mycket intressant och läsvärd och håller sig på en nivå som är lätt att tillgodogöra sig. Den rekommenderas som en lämplig läsning för dem som har ett intresse för sjöfart, fiske och maritimt arbets- och fritidsliv!

Eric Hallberg



### Fiskebåtarna & Varven Skeppsbyggarna 2

Lennart Bornmalm, Krister Bång och Christine Fredriksen  
Rikt illustrerad, 510 sidor, inbunden  
Utgivare Breakwater Publishing AB, Göteborg  
ISBN 978-91-86687-36-6  
Pris 450 kronor inklusive porto vid köp från *Länspumpen* tel 031-26 38 38; e-post krister.bang@gmail.com

Boken *Fiskebåtarna & Varven – Fartygen*, som publicerades år 2002, beskrev cirka 1300 svenska fiskefartyg byggda vid

svenska fiskebåtsvarv. År 2008 återkom gruppen redaktörer/författare med *Fiskebåtarna & Varven – Skeppsbyggarna* där man presenterar ett stort antal svenska fiskebåtsvarv. Det oerhört omfattande bakgrundsmaterial av både text och bilder som redaktionen under åren samlat ihop och haft till sitt förfogande ledde till att man fick dela upp historiken om varven i två delar. Föreliggande verk, *Fiskebåtarna & Varven – Skeppsbyggarna 2*, är alltså den avslutande delen i det gigantiska projektet att dokumentera den svenska fiskebåten i trä och skeppsvarven där de byggdes. Projektet har löpt under nära 20 år, och har i och med denna bok fått sin mycket värdiga avslutning.

I introduktionen berättas om 1900-talets varvsnäring i förändring och dessutom ges en mycket bra beskrivning över fiskebåtarnas utveckling från tidigt 1900-tal och framåt. Därefter fortsätter skildringarna av ett stort antal småbåtsvarv i Bohuslän, Halland, Skåne, Blekinge och Småland, men även i inlandet. Förutom de mycket fylliga, och i många fall unika, fotoillustrationerna beledsagas även de flesta av varvsbeskrivningarna av välritade kartor över varvsområdena. Avslutningsvis får vi en intressant artikel om träfiskefartyg som byggts för andra länder, signerad Krister Bång. Det är också densamme som står för de avslutande och säkerligen tämligen kompletta nybyggnadsförteckningarna.

Den utförliga källförteckningen ger en uppfattning om det omfattande förarbetet. Bakom alla nedteckningar av och intervjuer med ägare och arbetare på de olika varven ligger uppenbarligen många års ideellt arbete.

Som välförtjänta huvudredaktörer, tillika artikelförfattare, står Lennart Bornmalm, som varit projektledare och fotoansvarig, samt Christine Fredriksen och Krister Bång. Nils Nilsson bör också nämnas eftersom han författat alla avsnitten om Skånes och Blekinges skeppsvarv.

Till båtнад (!) för alla som är det minsta intresserade av svensk fartygshistoria, och då speciellt fiskefartygen, kan *Fiskebåtarna & Varven – Skeppsbyggarna 2*, tillsammans med de tidigare delarna, starkt anbefallas till inköp och/eller studium.

Detta är, i dubbel bemärkelse, en tungt vägande bok!

Göran Sändare

## BÖCKER TILL SALU FRÅN SLABBKISTAN

### Sveriges skeppslista

År 1955, pris 150 kr. År 1969, 1970, 1978, 1980 och 1981, pris 50 kr/st.

### Rederier/Sjöfartsböcker

Röda Bolaget. Skrift/reklam i färg, 16 sidor i mitten av 1970-talet. Pris 40 kr.

Stena Lines fartyg 1962 – 1992. A-5 format. R. Sahlsten, B. Söderberg och K. Bång. Pris 80 kr.

Apollo III, historien om ett fartyg och Rederi AB Slite. A. Ahlerup 1988. Häftad A-4. Pris 150 kr

Rederi-Svea ett svenskt storrederi. 1951. **Helt skinnband med guldsnitt**, 548 sidor. Pris 350 kr.

Walleniusrederierna 1934 – 1964. Häftad, engelsk text 40 sidor. Foto på alla båtarna. Pris 130 kr.

Svenska Lloyd presenterar SAGA 1946. Reklambroschyr i färg och svart-vitt medpräglat omslag något större än A-4.

Mycket fin 20 sidor. Pris 250 kr.

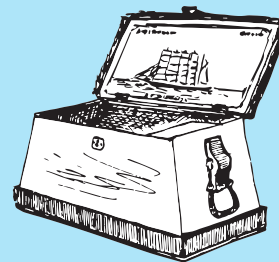
Handelsflotta och sjöfart Ture Rinman 1951. Inbunden rikt illustrerad och med ritningar på fartyg, 600 sidor. Pris 200 kr.

Sveriges Handelsflotta 1913. Faksimilupplaga 274 sidor A-4 mycket rikt illustrerad. Pris 150 kr.

Utflaggad. A-4 195 sidor många illustrationer och register. Walter Nilsson 1989. Pris 100 kr.

### Varvsböcker

Lindholmen 1845 – 1945, med byggnadslista. Häftad, 470 sidor rikt illustrerad A-4 format Pris 150 kr.



Beställning sänds till Bertil Söderberg, bsg.soderberg@telia.com, tel. 0708 - 13 58 48  
eller per brev till Kupeskärsgatan 69, 421 60 Västra Frölunda. Frakt tillkommer!

## FOTOARKIVET • Klubb Maritim-Göteborg • Offert 018 Foton ur Jacky Leissners negativsamling, Länsypumpen



Fotoformat 10x15 (10 kr/st) eller 20x30 (80 kr/st).

Se alla foton på hemsidan:  
klubbmaritimgbg.se/Foto-offerter

**Tillkommer porto och expeditionskostnad 25 kr, utlandet 30 kr.**  
Betaling vid leverans. Vid betaling från utlandet **endast kontant.**

Antal: 10x15 .....  
20x30 .....

GG 594 Lipton	Asperö	8537	LL 522 Sagoland	Åstol	8833	MD 92 Argo	Kyrkesund	7877
GG 596 Volga	Hönö	8147	LL 524 Lilly	Bleket	7289	MD 100 Fenby	Klädesholmen	6978
GG 603 Lärkan	Björkö	11287	LL 550 Ringö	Fisketången	9160	MD 121 Maria	Dyrön	7803
GG 616 Trasten	Fiskebäck	8063	LL 564 Albatross	Åstol	8863	MD 136 Ceylon	Kyrkesund	7618
GG 633 Dyring	Fiskebäck	9029	LL 586 Sofie L	Åstol	9996	MD 214 Mesina	Åstol	8372
GG 664 Erly	Öckerö	8258	LL 715 Moderland	Åstol	8781	MD 215 Astrid	Tjärnekalv	8346
GG 669 Amona	Kalvsund	7871	LL 733 Midway	Åstol	9190	MD 238 Olof	Tjärnekalv	7822
LL 21 Delfin	Gravarne	7974	LL 745 Polstjärnan	Rönnäng	8084	MD 463 Gustaf	Rönnäng	7322
LL 122 Ruth	Möllösund	7866	LL 767 Västerland	Åstol	9012	MD 486 Wallonia	Dyrön	7440
LL 140 Västern	Gullholmen	10624	LL 796 Kermith	Åstol	8786	SD 12 Tärnan	Källarholmen	oreg
LL 204 Ganthi	Gullholmen	7821	LL 860 Zita (skuta)	Askerön	6506	SD 538 Saga	Rossö	oreg
LL 323 Patricia	Grundsund	7951	LL 959 Mars	Käringön	oreg	SD 803 Betty	Koster	7023
LL 357 Rex	Dyrön	8861	MD 63 Nordväg	Nordvik	8294			
LL 453 Sydfors	Åstol	8946	MD 91 Carina	Bleket	8135			

Fotoarkivet c/o Bertil Söderberg, Kupeskärsgatan 69, 421 60 V. Frölunda

Namn .....

Adress .....

Beställning via e-post: bsg.soderberg@telia.com

Sista beställningsdag är  
den 18 november 2016  
därefter leverans inom 8 veckor