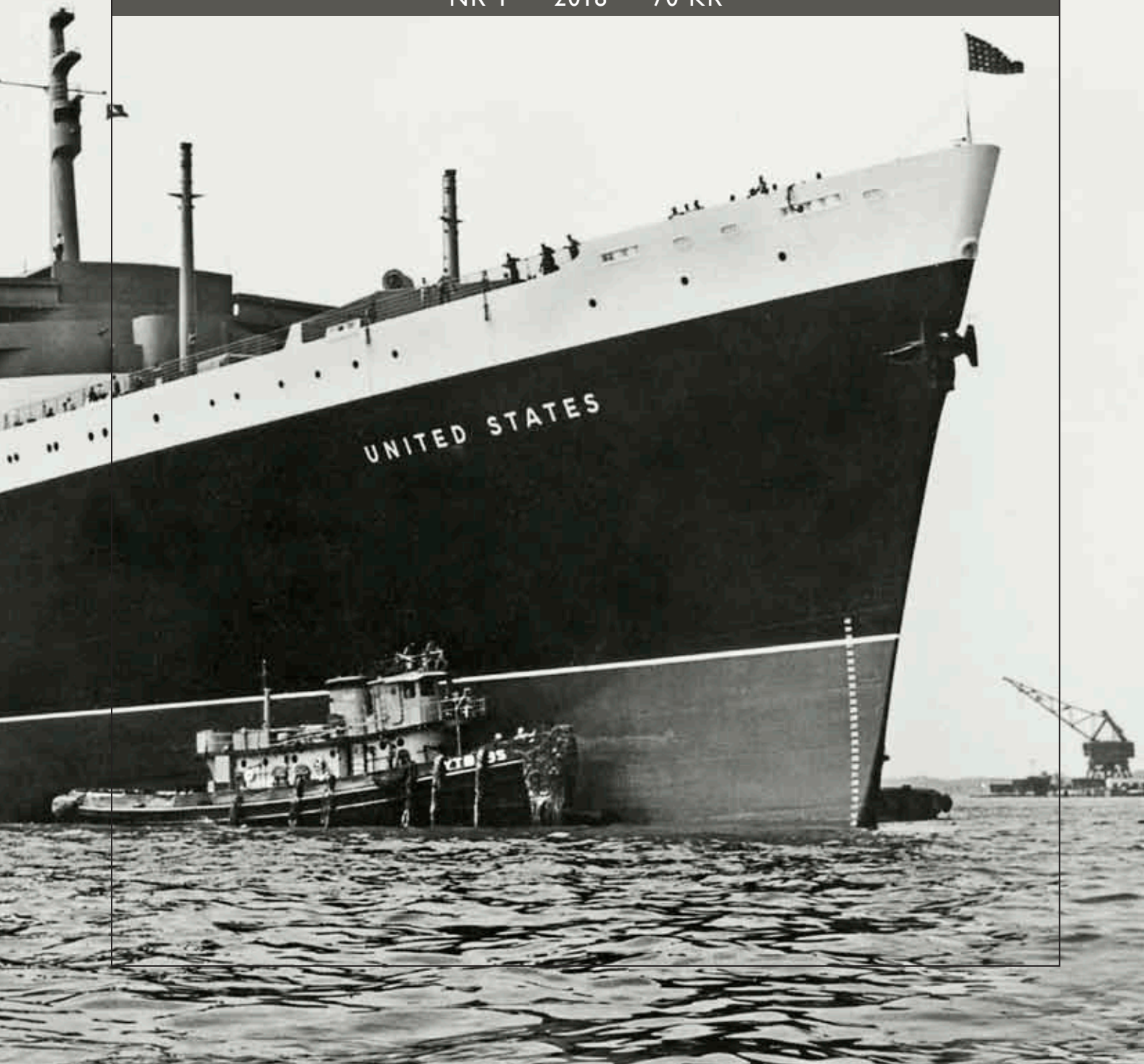


LÄNS PUMPEN

*sjöfartshistorisk
tidskrift*

NR 1 2018 70 KR





Länspumpen ges ut av »Länspumpen Sjöfartshistorisk Förening« i Göteborg. Årgång 46. Nummer 185 från starten. ISSN 0281-4242.

Redaktion

Lennart Bornmalm, huvudredaktör ansvarig utgivare samt tidskriftens kontaktperson, tel. 031-23 07 02.

Krister Bång, tel. 031-26 38 38.

Eric Hallberg, tel. 0706-76 40 08,

Bo Jershed, webbred. tel. 0767-66 33 04

Nils Sjökvist, tel. 0760-50 35 36.

Göran Sändare, tel. 0732-77 01 23.

Bertil Söderberg, tel. 031-45 91 98.

Styrelsen för Länspumpen Sjöfartshistorisk förening

Lennart Bornmalm, ordförande.

Adress: Barken Beatrices gata 40,
417 60 Göteborg, tel. 031-23 07 02.

Per Lycke, sekreterare.

Tel. 00358-407 576 486

Håkan Alverbo, kassör.

Tel. 0304-67 41 11.

Nils Sjökvist, ledamot.

Tel. 0707-53 89 00.

Bertil Söderberg, ledamot.

Adress: Kupeskärs gatan 69,
421 60 V. Frölunda, tel. 031-45 91 98.

Anders Bergeneck, suppleant.

Tel. 0706-43 72 75.

Bosse Lagerqvist, suppleant.

Tel. 0733-46 70 85.

e-post till redaktionen och styrelsen:
förnamn.efternamn@lanspumpen.se

Hemsida: www.lanspumpen.se

Adress: Länspumpen, c/o Håkan Alverbo,
Skansvägen 9, 471 32 Skärhamn.

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

Annonsprislista för medlemmar

Helsida 1000:-

Halvsida 500:-

Mindre annons 300:-

Bildbearbetning, repro, form och layout:

Bertil Quirin, bertil@quirin.se.

Tryckt hos Göteborgstryckeriet, Mölndal.

Tidningen får citeras om källan anges.

För återgivning av signerade artiklar och
illustrationer erfordras författarens och
redaktionens tillstånd.

Omslagsbild

United States utanför Newport News Shipyard,
Norfolk, Virginia 1952. Foto Paul Hopper,
ur Sjöfartstidningens arkiv KM Göteborg.

Innehåll

Tore Granath in memoriam	3
<i>Bertil Söderberg, Krister Bång</i>	
Båtsommar	4
<i>Krister Bång</i>	
HMS Lyme	10
<i>Andreas Jemn</i>	
Kirkenes eller lilla Murmansk	12
<i>Nils Sjökvist</i>	
På Lindholmens varv i början av 1930-talet	16
<i>Arthur Karlsson</i>	
Hur styrde man de gamla stora passagerarfartygen?	18
<i>Nils Sjökvist</i>	
Ångfartyget Vestria av Jonstorp de första åren i Sverige	22
<i>Nils-Olof Gudmundsson</i>	
På tal om fyrar	30
<i>Carsten Petersen</i>	
Dramatisk flykt från Estland till Finland och Sverige	34
<i>Henn Avasalu</i>	
Med s/s Elfängen på Göta älv	38
<i>Sune Stigsjö</i>	
En skutskepparfamilj under andra världskriget	42
<i>Egon Nilsson</i>	
The Big U.....	48
<i>Kurt Karlsson</i>	
Redo för attack mot Norge	52
<i>Gunnar Netterfors</i>	
Ny modern fiskebåt till Rörö	54
<i>Anders Svensson</i>	
Horisonten runt	56
<i>Bertil Söderberg</i>	
Årsmötet	62
<i>Redaktionen</i>	
Böcker på frivakten	64
<i>Eric Hallberg</i>	

Bäste läsare!

Välkommen till ett nytt nummer där inte mindre än 13 olika skribenter medverkar. Vi kommer fortsättningsvis att följa den ändring av tidningens omslag och format som introducerades med temanumret förra året. Bertil Söderberg lämnar sitt uppdrag som produktionsansvarig och ägnar sig helhjärtat åt Horisonten Runt. Vår huvudredaktör Lennart Bornmalm tar över som produktionsansvarig, vilket innebär att alla artiklar till tidningen skall skickas till honom. Lennart blir även ansvarig för Länspumpens hemsida. Tillsammans med vår nye webb-redaktör Bo Jershed kommer han att utveckla denna viktiga del av vår verksamhet. Dessutom har Lennart övertagit rollen som föreningens kontaktperson efter Krister Bång. Ansvaret som redaktör för »Böcker på Frivakten« tas över av Eric Hallberg.

Vi ser fram emot vårt årsmöte i Lysekil den 21 april och hoppas att få se Dig där. Programmet finner Du på sidan 63 i detta nummer.

Redaktionen



Tore Granath in memoriam
1928 - 2017

JAG TRÄFFADE TORE 1964, under Klubb Maritims första år då vi hade möten hemma hos varandra. Tore var en försynt och lågmäld person och vår vänskap blev starkare med åren.

Endast 14 år gammal började han sin sjömansbana ombord på kanalbåten *Östergötland*. Hans far Axel, som var styrman ombord, var intresserad av sjöfart och fotograferade fartyg då tillfälle bjöds.

Han använde en gammal 6 x 11 lådkamera och med den tog jag en del kort när vi var i Göteborgs hamn. De första tagna 1940 var rent kriminella eftersom det var strängt fotoförbud i hamnen under kriget. Jag tog genom ventiler eller stod gömd. Detta borde vara preskriberat nu. Så skrev Tore i årsnumret 2002 och han avslutade sin berättelse så här: Detta var mitt yrkeslivs historia. Märkligare än så blev det inte.

Eftersom Tore var starkt påverkad av fadern valde även han sjömansbanan. Han var anställd hos Ahlmarks i Karlstad och han berättade gärna och engagerat om livet till sjöss. Inte minst då han var styrman i m/s *Noren* 1961, då fartyget lämnade Archangelsk med en fyra meter hög däcklast och råkade ut för en orkan som hette Debbie. Om detta har Tore berättat i det årsnummer av *Länspumpen* 2002 som vi gjorde tillsammans.

Tore var en mycket duktig fotograf. Hans idoga fotograferande blev till en stor samling och hans fina fartygsbilder har publicerats flitigt i Klubb Maritims tidningar. När vi skulle välja bilder till årsnumret var jag hemma hos honom i Lidköping. Köksbordet räckte inte till så vi lade upp fotografierna i olika högar i vardagsrummet. Nu gällde det att gallra och det var inte så lätt. Ett hundratal bilder, både i färg och svart/vitt, fick ändå plats. Tore var nöjd med resultatet och även undertecknad.

Så sent som förra året skänkte Tore sin foto- och boksamling till Klubb Maritim Göteborg.

Vila i frid.

Bertil Söderberg

EN AV VÅRA FINASTE båtologproffs, Tore Granath, gick ur tiden den 26 november 2017 i en ålder av 89 år. Tore var en av arkitekterna bakom tillkomsten av Klubb Maritim 1963.

Jag lärde känna honom redan i slutet av 1950-talet då han var styrman på Ahlmarks m/s *Noren*. Walter Nilsson och jag resonerade om hur en båtvetarörening skulle se ut och Tore hade som vanligt kloka synpunkter.

Han fick upp mina ögon för det mindre tonnaget, inte minst det som var hemmahörande vid Väneren och framför allt Källandsö, där han var bosatt. Jag minns att jag hälsade på honom i februari 1963, då isen på Väneren låg halvmeter-tjock och vi använde min bil för att köra omkring på Vänerens hårda yta. Tore föreslog att jag skulle köra över till Värmland, men jag avstod.

Tore var en mycket spontan och nyfiken person. Vid ett tillfälle, när min hustru var med, tog vi en tur i Ekens vackra skärgård. Då fick han syn på en vän som tagit sig ut på Väneren med sin kanot. Utan att fråga antrade han kanoten, för han ville så gärna pröva på att paddla. Han bar sig lite klumpigt åt och kanoten slog runt, varpå han konstaterade:

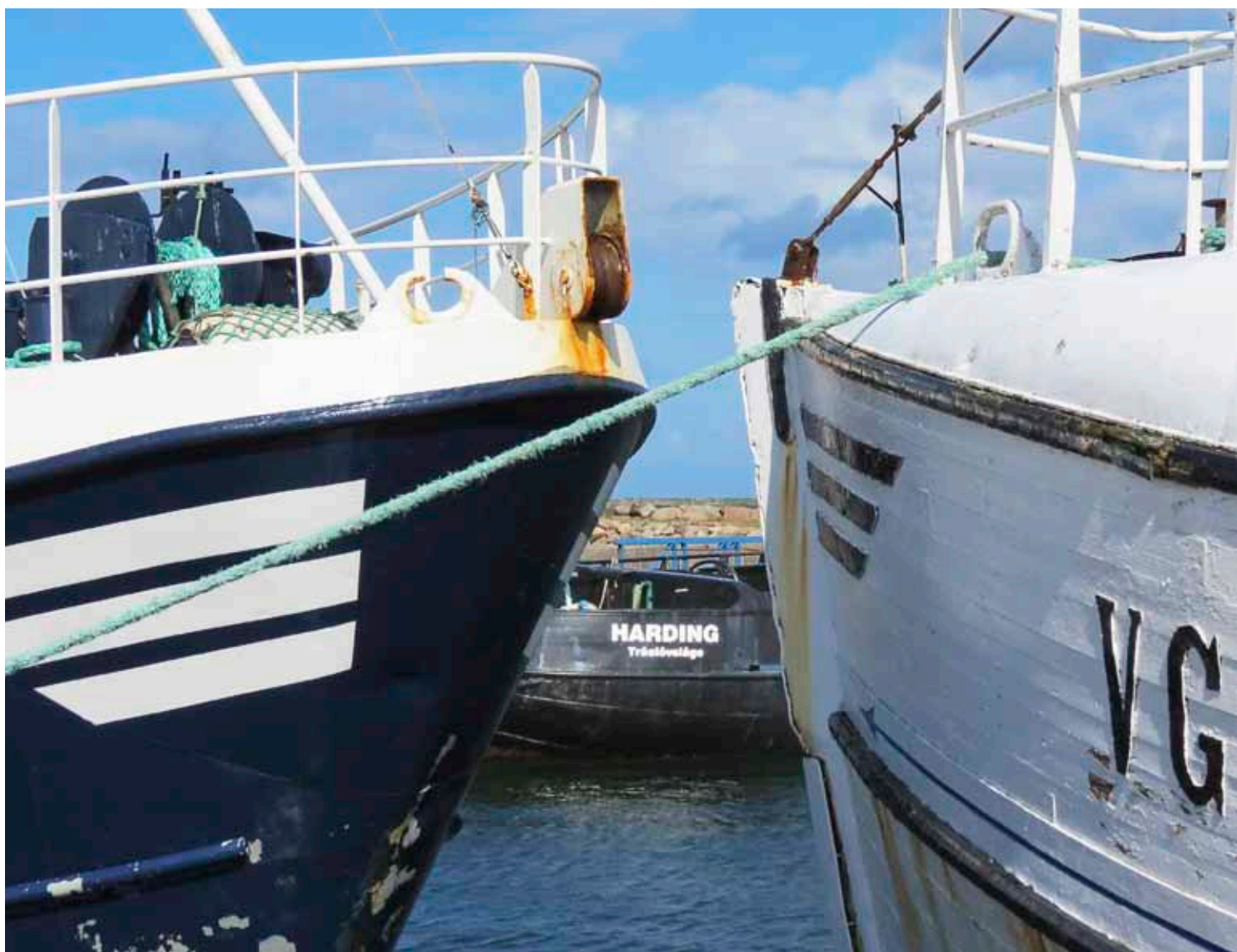
– Det gjorde inget, jag skulle ju ändå bada idag.

Tore var också en mycket ivrig, flitig och skicklig fotograf. Han började fotografera redan under andra världskriget och han fick även överta sin fader Axels stora negativsamling. Allt detta skänkte han till Klubb Maritim i Göteborg, för att *Länspumpen* skulle få nytta av hans livsverk.

Sista gången jag träffade honom var den 30 oktober 2014. Jag var inbjuden till Lidköping för att hålla ett anförande om hur Klubb Maritim bildades. Tore var förstås där och rättade mig med glimten i ögat när han tyckte att jag kom ihåg fel.

En gammal och trogen vän har lämnat oss efter ett rikt liv. Frid över hans minne.

Krister Bång



Den gamla bogserbåten *Harding* har fått hemort i Träslövsfåge.

Båtsommar

Text och foto **Krister Bång**

Arets rundresa hängde lite grand i luften eftersom jag inte hunnit få mitt öga opererat för grå starr. Jag hade dock fått starkare glas vilket möjliggjorde en utfärd trots allt. Lennart Bornmalm och jag hade just kommit hem efter en vecka på Färöarna, där han hade träffat en fiskare som ägt fiskefartyget *Karlsborg* som hans far varit med om att bygga 1961.

Detta väckte stort uppseende bland färingarna som hade köpt sin båt från Bornholm och där skulle visst ägaren fortfarande vara i livet. Efter en del sökande fick Lennart tag på Knud Knudsen, som även han blev »upphetsad«, och det beslutades med kort varsel att min resa skulle gå till Bornholm, med Lennart som ledsagare.

Söndag den 25 juni

Så var man på väg igen. De plaskeblöta gatorna vittnade om en ordentlig rotblöta under natten, men av detta märktes inte mycket nu. För första gången på över 20 år skulle jag alltså få sällskap på min resa. Så min första uppgift blev att åka till »Hising Island« och hämta upp Lennart. I väntan på honom betraktade jag en medelålders lite korpulent man som halvjoggade. Bättre yoghurt än jogga tänkte jag, men mannen gjorde sitt bästa för att svetta ner sig.

Stannade till i Bua för att titta på traktens lokala fiskebåtar. Det återstår några få. Lite fler låg det ändå i Träslövsfåge, även om det förr fanns många, många fler. Där låg också bogserbåten *Harding*, byggd för nästan hundra år sedan.



Sportfiskefartyget Islandia gjordes sommarfin i Gilleleje.



Självlossaren Tinganes på väg norrut i ett upprört Öresund.

Mig veterligt har det tidigare inte funnits något liknande på »Lejet«. Dagens höjdpunkt var ett besök på Hallands Väderö, men först måste den goda sillmackan intas. Upp-täckte då att tolturen aldrig kom iväg. Alla turer var inställda på grund av dåligt väder, så där blev man blåst.

- Vad gör vi nu, sade en av oss.
- Det är bara att gilla läget.
- Just det. Vi far till Gilleleje.

Efter att ha inhandlat en för mig ruskigt dyr biljett bar det ut på böljan. Gick ut på däck men vinden var så stark att man nätt och jämt kunde stå upprätt. Returbiljetten, som låg väl förankrad i bröstfickan, fick vingar och seglade ut över Öresunds upprörda vatten.

Gilleleje är ett charmerande litet fiskeläge med blåa träfiskebåtar och även en del av stål. Här kunde man beskåda den gamla fina lustbåten *Romantica* som var svensk fram till 2001 och sportfiskefartyget *Islandia* som stod på slipen. Lenart höll ögonen på det danska forskningsfartyget *Ophelia*, som han besökt någon gång under senare delen av förra århundradet.

Snackade mig genom biljettkontrollen till färjan utan att behöva köpa ny biljett. En prestation bara det. Kontrollan-

ten hörde väl inte vad jag sade och jag förstod ju ingenting av vad hon sade och kön bakom oss bara växte. Plötsligt förstod jag.

- Kør til bane ni.

Efter en visit på Råå bar det av till Malmö. Efter en sightseeing i de centrala delarna av staden hittade vi vårt hotell och tog in för natten. Så gick vi till Lilla Torg. Det kändes helt rätt att ta in rätten Wallenbergare.

Måndag 26 juni

Var framme i Ystad i god tid till att färjan till Bornholm skulle avgå. Bilarna stuvades likt potatis och de lediga stolarna i de allmänna utrymmena var få. Att flera skolklasser »kids« i tio-tolv-årsåldern var på väg till sitt livs upplevelse kunde man ana genom ljudnivån som de uppbringade.

Leona Christina trippade likt en dansös på vågkammarna. Ute rådde »en lille kuling«. Men vi kom ändå till Rønne på utsatt tid och innan vi visste ordet av var vi i Nexø. Där hade vi stämt träff med Knud, en fiskare som blivit mångmiljonär genom lax- och räkfiske och som börjat sin bana som skeppare ombord på *Cordua*, den båt som färingarna senare köpte.



I Gudhjem lagar man fisk i en verkstad. Har den varit trasig?

Knud tog oss med till sin fiskebod där han plockade fram en skansdörr av gedigen mahogny som suttit på *Cordua*. Så berättade han att fartyget sånär förlit utanför Island när en monstervåg rullade in akterifrån och slog in dörren och rutor. Dörren skänkte han nu till Lennart som lovade att hämta den vid ett senare tillfälle.

Vi stannade hos Knud en bra stund. Han berättade inlivesfullt om sitt liv som fiskare vilket kommer att utmynna i en färgstark berättelse i Länsumpen. Efter besöket gjorde vi en gedigen sightseeing på den östra delen av ön med besök i såväl Svaneke, Gudhjem, Tejn, Allinge som Hammershus.

Jag var lite besviken på att det inte fanns någon i Tejn som kunde berätta om *Rimfors* långa vistelse i byn, för att byggas om för storfiske på Ladoga, men varvet och hamnkontoret var stängda så det blev ingenting av detta.

Vid 18-tiden loggade vi in hos Tine och hennes Gjestehus. Hon visade sig vara en norsk dam som var intresserad av fiske och marin kultur. Ett sådant sammanträffande? Hon belönades därför med några nummer av Länsumpen samt med boken om ståltrålare.

Aftonen förflöt på Det Gamle Posthus tillsammans med hälleflundra och något glas vin. Ännu en fullmatad dag lades till handlingarna.



Det gotländska fiskefartyget Boköland tog igen sig i Nexø.

Tisdag den 27 juni

Så lämnade vi Bornholm för den här gången, som det brukar stå i alla välskrivna reseberättelser och det gällde även för oss. Men först tog vi oss en titt i Hasle för att bekanta oss med akterskeppet av Skarvö som blivit dragplåster åt en motorklubb i hamnen.

På svensk mark igen drog vi genast iväg till Skillinge. Inte mycket nytt där men *Klara-Marie* var åtminstone hemma. Så var det dags för lunch hos Branteviksrögen. Som vanligt gott och stärkande. I Simrishamn gick vi husesyn på det gamla räddningsfartyget *Alba*, som genomgår en total renovering vid Simrishamns Varv. En verklig utmaning. Många fiskebåtar var inne för sommarledighet, men det saknades också flera som förhoppningsvis var ute och fiskade.

Så var det dags för Lennart att åka hem till Göteborg där plikten kallade. Själv drog jag vidare till Listerlandet och Nordersund. Där fanns den välhållna *Stina*, ett av de sista träfartyg som byggts i Sverige. Då skrev vi 1987. Hon hör numera hemma på Gotland.

I Hörvik träffade jag på ståltrålaren *Ceylon af Hanö*. Hon har slutat att fiska nu men borde ju bevaras åt eftervärlden eftersom hon knappt är ombyggd sedan leveransen. Kom fram till Karlshamn vid 18.30-tiden och tog in på ett hotell. Till middag vankades nötbiff. Inte så illa.



Stor och liten. Båda heter Kingston och ligger på Hasslö. Det är lillen som är den aktiva av de två.

Onsdag den 28 juni

Dagen startade bra. Tog mig till Vägga, dit *Idefix* från Tärnö kom samtidigt som jag. For vidare mot Karlskrona, men eftersom klockan närmade sig tio gjorde jag en avstickare ner till Järnavik varifrån båten till Tjärö utgår.

Järnavik är en fin liten plats med sjöfartsanknytning sedan urminnes tider. Det låg under 50 år ett skeppsvarv i den lilla orten (1870–1920) men just i dag var jag mera intresserad av den lilla passagerarbåten *Kattskär*, som kom strax efter avtalad tid.

Jag fortsatte sedan till Hasslö och såg att Järn-*Kingston* hade kommit hem igen. Det blev tydligen ingenting av med



I Simrishamn bygger varvet om det danska räddningsfartyget Alba till kryssningsfartyget Zanouba.

planerna på att ha henne som glass- och restaurangbåt i Karlshamn. Trä-*Kingston* hade förtöjt utanför henne. Här kan man verkligen tala om stor och liten.

I Karlskrona var jag effektiv. På mindre än en timma fotograferade jag alla skärgårdsbåtarna i fart plus två trålare. Dessutom hann jag med min obligatoriska sillmacka, nu på Saltö.

Drog så till Torhamn i Blekinges utskärgård. Tog in på Café Måsen och smuttade förstrött på min kaffe latte och tittade ut över det blanka, solglittrande havet där horisontlinjen avbröts av några låga öar, förmodligen Inlängan och Utlängan. När jag läppjat färdigt avbröts idyllen av ett till-



Jag lögade mig i Torhamn medan jag väntade på Ungskär.



Varför inte svepa den gamla groggen genast?

tagande motorljud. Det var ju mest synd om de andra eftersom jag egentligen kommit dit för att just fotografera skärgårdsbåten *Ungskär*.

Sedan blev det Sturkö. Den alltid lika välhållna fiskebåten *Tallona* vilade semester medan HA25 *Natalie af Töre* hade fastnat här på sin väg till Norrland. Hon tycktes ha övergivits av sin ägare. Den lilla järnaren *Old Grog* låg också här, så varför inte svepa den direkt?

På vägen upp till Kalmar tittade jag till Ekenäs. Den gamla utslitna trålaren *Pamela* var nu fullständigt renoverad och såg nästan nybyggd ut. Å andra sidan hade ett nytt renoveringsobjekt dykt upp i form av jakten *Montana*. I Kal-



Vid Gullbergskajen i Göteborg ligger Stege.

mar stod jag länge och betraktade *Sydfart*, lika prydlig som alltid. *Dessi*, cykelbåten till Öland, kom också förbi. Kvällen avrundades på min favoritkrog Kronan. Där intogs Serranoskinka och fläskfilé.

Torsdag den 29 juni

Väderoro på gång. Väderpia på TV hade utlovat skyfall, åska och byiga vindar kryddat med en klass 2-varning från SMHI. Rådgjorde med »yr.no« där man bekräftade att det skulle komma omkring 50 mm regn om dagen med början i dag. Detta tänkte jag undvika så jag gick upp tidigt och drog mig därifrån. Tog stora tråkiga vägen till Växjö och



Det gamla Rosslaubygget Kennedy forcerar mot sin hemmahamn Hönö.



Bohuslänska sommar. Kustersund på väg till Koster.

fortsatte via Värnamo och efter 4,5 timmar var jag hemma i Göteborg, varifrån jag tänkte fortsätta min båtexpedition. Resten av dagen tillbringade jag med planering inför framtiden.

Fredag 30 juni

Det är inte ofta man ägnar en hel dag åt att leta båtar i sin egen hemstad. Ibland får man frågor om fartyg som båtologer sett och som de undrar över. Då händer det att man själv inte känner till förändringen.

Började dagen vid Gullbergskajen. Den har många namn, som »Döda skeppens kaj« eller »Drömmarnas kaj«. Här ligger en mängd fartyg med tvivelaktigt underhåll, många namnlösa sedan länge. Här kan man hitta relikter från forna tider som man trodde var borta sedan länge. Här finns ett fartyg med namnet *Stege*. Vilken sorts stege det handlar om framgår inte.

Ringön är också ett ställe som man inte bör vandra omkring på under mörka timmar. Så känns det i varje fall. Jag åkte dit för att titta på världens längsta Rosslaubygge, *Marina*. Hon är numera husbåt och en viss renovering av henne har påbörjats. En sådan har en längre tid pågått ombord i tremastaren *Isolda*. Jag minns att man hade planer på att renoveringen skulle vara klar till hundraårsdagen som inföll 2002. Men så blev det inte. Till min glädje kunde jag konstatera att alla tre masterna nu är uppe och att skrovet är målat både i botten och på andra håll. Trägen vinner.

Skulle ta *Stena Gothica* vid hennes avgång klockan 13 så jag passade på att ta en fika innan. Kom till Nya Varvet med grädde i moustachen bara för att konstatera att jag kom två minuter för sent. Det där med grädde borde man nog överväga.

Sedan bar det av till norra skärgården med besök både på Hönö och Fotö innan jag kom till Ö-varvet på Öckerö. Här var det liv och rörelse. Många fiskefartyg hade man tagit upp och ställt på landbacken i olika grad av behov. På slipen stod barken *Gunilla* för att göras fin till kommande seglatser.

I hamnen hittade jag *Valöskär* upplagd. Maskinproblem. Hörde däremot ett brum och så kom *Kennedy* från Hönö förbi. Det var jag särskilt glad över eftersom jag länge för-



Legendomsusade konditoriet Kaffedoppet i Strömstad.

sökt få bilder i fart på detta aktiva fartyg. Tog en sväng ner till Fotöbron och fick ytterligare några bilder innan hon slog sig till ro i hemmahamnen.

Lördag 1 juli

Utflykt till Strömstad. Jag har alltid haft en önskan om att få åka på Bohusbanan, denna järnväg som var tänkt att förbinda Göteborg med Kristiania. Men så kom konflikten med Norge emellan och järnvägsbygget avstannade i Skee. Framsynta Strömstadsbor samlade in pengar och engagerade Jacob Crafoord att bygga de sista kilometrarna in till Strömstad och järnvägen dit var klar 1905.

Jacob Crafoord stannade sedan kvar i Strömstad. Han startade ett varv som byggde ett stort antal båtar och det var arbetet med att kartlägga detta varv som gjorde att jag kom att intressera mig för Jacob Crafoord.

Bohusbanan är enkelspårig, vilket i sin tur innebär att vi på ett flertal stationer måste invänta mötande tåg. När väl tågen går är hastigheten behagligt låg. Det tar lika lång tid att åka från Göteborg till Strömstad som det tar att åka snabbtåg mellan Göteborg och Stockholm.

Väl framme gick jag genast till legendariska Café Kaffedoppet. Det har legat vid tågstationen så länge jag kan minnas och jag har besökt serveringen varje år under de senaste 30 åren. Konditoriet hade också en framskjuten roll i serien om *Polisen i Strömstad* som gick på TV under 1980- och 1990-talen, och som repriserats många gånger efter det.

I Strömstad myllrar det av båtar: en mängd utflyktsbåtar som tar oss ut till Kosterhavet och kanske ända bort till Alaska; restaurangbåten som fraktar gäster till Furholmen, som numera heter »Pine Island« för att det ska låta mer exotiskt; alla katamaranerna till Koster; fiskebåtarna i den livliga fiskehamnen; färjorna till Norge, både till Sandefjord och till Hvaler, Fredrikstad, Myrens Varv och den stora mängd lyxiga nöjesbåtar som ständigt är i rörelse.

Här har man att göra. Om man inte frestas att besöka någon av de många pubarna för att lyssna till trubadurer av skiftande kvalitet. De tre timmar jag avsatt för besöket försvann snabbt i det härliga högsommarvädret. Detta var en grym avslutning på årets rundresa.





HMS Lymes skeppsklocka i Skummeslövs kyrka. Foto Siv Bergenek.

HMS LYME

Andreas Jernn

På kvällen den 18 oktober 1760 brakar ett engelskt krigsfartyg upp på stranden i Skummeslöv utanför Laholm. Detta skedde mitt under det brinnande sjuårskriget där Sverige och Storbritannien stod på olika sidor. HMS *Lyme* var en 28 kanoner stark fregatt som hade stridit mot fransmän och pirater över hela världen. Kapten James Baker och hans besättning var ärrade efter många år av blodiga strider. Förlisningen var en katastrof som tog 20 människoliv, och för kapten Baker och officerarna skulle följderna bli ödesdigra.

Under hösten 1760 hade striderna mellan Sverige, Frankrike och Ryssland på ena sidan och Preussen och Storbritannien på den andra blivit allt våldsammare på det tyska fastlandet. Svenskarna hade tillsammans med ryssar och fransmän haft en stor krigslycka, som de på ett besynnerligt sätt sjabblat bort genom bristande kommunikationsförmåga. Engelsmännen ökade sin marina närvaro i Östersjön för att isolera fiendetrupperna från att nås av förnödenheter och förstärkning.

Lyme hade precis återvänt till det engelska hemlandet från lyckade expeditioner kring de nordamerikanska kusterna när hon beordrades till krigstjänst i Östersjön. Fartyget seglade dit under sensommaren 1760 och skulle återvända två månader senare. Ombord fanns marinsoldater för eventuella bordningar och en rejäl arsenal av tunga kanoner. Männen ombord var inte rädda för att slåss, de flesta hade krigat under många år.

Under flera veckor var *Lyme* framgångsrik när hon effektivt stängde de ryska och svenska sjövägarna mot den tyska Östersjökusten. På kvällen den 18 oktober låg hon för ankar utanför Bornholm när kapten Baker gav order om att de vid soluppgången skulle börja sin återresa mot hamnen i Liverpool. Klockan sex sattes segel och löjtnant Hodgson som var förste styrman noterade en sydvästlig vindriktning. Det blåste friskt, vinden tog tag i seglen och *Lyme* tog sats över det höstmörka havet med nästan 18 knop.

Men redan efter en timme skulle problemen hopa sig. Vinden ändrade riktning och tilltog i kraft. Kapten Baker kom upp på bryggan och gav order om att lägga fartyget på en nordöstligare kurs, närmare den svenska kusten. Kort efter den ordern så slog en orkanvind helt plötsligt till, en stor våg översköljde fartyget och dess mannar som var helt oförberedda på attacken från havet. *Lyme* drabbades av en kraftig slagsida, hon började att ta in vatten och Baker gav order om att ta ner storseglet.

Under däck pågick en kamp mot klockan. Allt fler besättningsmän beordrades ner för att pumpa. Skeppet var vattenfyllt och sjönk allt djupare ner. Männen kämpade i desperation i det kalla vattnet medan James Baker och hans officerare med spridande panik kunde se den svenska kusten i sina kikare. Ännu flöt dock fartyget framåt och de skulle göra allt för att rädda Hans Majestäts egendom.

Timmarna gick väldigt fort, noterade löjtnant Hodgson i loggboken. *Lyme* blev allt mer svårstyrd och drev mot den



Royal Navys militärattaché Benedict HG Falk hedrar de förlista sjömännen tillsammans med besättningsmän från HMS Kent. Foto Håkan Lindgren 2010.

svenska kusten. På eftermiddagen, omkring klockan tre, var hon inte mer än en engelsk mil från Skåne. Fartyget gick nu djupt i det grunda vattnet och kapten Baker gav timmermännen order om att fälla stormasten för att bli av med vikt. Det var ett ångestladdat beslut, ett stort vågspel som senare skulle göra skeppet allt svårare att manövrera. När masten föll med ett brak svalde Baker tungt. Han visste att oddsen inte var på deras sida och den svenska kusten hotfullt nära.

Vädret förvärrades fort och kampen mot vattnet under däck blev allt mer hopplöst. Genomblöta och svårt nedkylda män började att tappa modet och ge upp. I ett sista desperat försök gav Baker order om att börja dumpa kanonerna. En efter en dök de väldiga pjäserna ner i Östersjöns svarta vatten. Besättningsmän fortsatte att tömma ballasten, kanonkulor och vattenförrådet överbord.

Inom kapten Baker tändes ett plötsligt hopp när han började återfå kontrollen över fartyget och kunde segla bort från den svenska kusten. Han tänkte försöka ta sig hela vägen hem till England på detta sätt, men naturkrafterna skulle återigen spolia hans planer. Nya orkanvindar och höga vågor knäckte rodret utanför Ängelholm. *Lyme* blev plötsligt helt manöverodugligt och ingenting såg ut att fungera.

Ankarna hade ingen effekt mot havsbotten, de till och med bröts av och fartyget forsade fram med en okontrollerad kraft över havet. Kursen hade *Lyme* själv tagit ut med hjälp av havet och hon var på väg rakt mot den svenska kusten.

James Baker gav order om att dumpa allt löst i havet. Panik bröt ut ombord medan besättningen i en hopplös döds-kamp gjorde sitt yttersta för att rädda fartyget. Men allt hopp var ute. Det mäktiga skeppet stävade rakt mot land i en fart som skulle innebära en ruskig kollision med den svenska kusten.

Omkring klockan sex på kvällen ser skräckslagna människor i Båstad hur det stora skeppet i hög fart kanade genom det grunda vattnet mot stranden. I aktern hängde fortfarande Unionsflaggan. Kapten Baker gav order om att signalera för kollision. Sedan sträckte han sin uniform och tog position på bryggan med officerarna. Den som visade prov på feighet kunde bli skjuten. Hans besättning tog skydd och klamrade sig fast med sina sista krafter i allt de kunde hitta.

Några minuter senare kastades *Lyme* upp på stranden med en väldig kraft. De väldiga kanadensiska ekplankorna

som hon var byggd med bröts sönder som kaffevad och människor kastades omkring. Kapten Baker slungades av båten och landade i vattnet. Relativt oskadad reste han sig och såg hur besättningsmän hade blivit genomborrade av sönderbrutna plankor, drunknade och krossade under bråte.

Det var en makaber syn och han skyndade sig för att tillsammans med officerarna rädda de som fanns kvar och ställa upp dem på stranden. Det dröjde inte länge förrän ortsbefolkningen kom ner för att se vad som stod på. På den tiden var Skummeslöv en öde plats med några få fiskebostäder, men nu kom folk från alla traktens byar för att se vad som hänt, och de möttes av en tragisk syn. På stranden stod de 160 män som klarat sig undan katastrofen, genomblöta, huttrande och svårt chockade. I armarna bar de sina fallna och blodiga kamrater.

De omkomna kom att begravas i en omärkt massgrav på Skottorps kyrkogård, medan *Lyme* blev offer för rov och tjuveri. De värdefulla plankorna kom väl till pass som byggnadsmaterial för fattiga fiskare och bönder längs kusten, och i skydd av natten blev hon upphuggen och bortburen. Även den dyra kinesiska servisen i Bakers hytt försvann, liksom det mesta annat.

Besättningen togs i förvar och transporterades sedan efter krav från England till Helsingör, varifrån de med båt kunde återvända till sitt hemland. Väl tillbaka ställdes James Baker inför krigsrätt. Förhandlingarna inleddes den fjärde december samma år och leddes av William Boys, befälhavare över den östliga flottan.

Alla besättningsmän som kallades som vittnen intygade att deras kapten gjort allt i sin makt för att rädda Hans Majestäts skepp under den stormiga kvällen. Baker skulle senare bli frikänd, men den tidigare dekorerade och hyllade krigshjälten fick aldrig några fler kommenderingar. Han fick dras med skammen av händelsen utanför Båstad hela livet.

Spåren finns än i dag kvar i Skummeslöv, Båstad och Laholm. I Skummeslövs kyrka hänger *Lymes* skeppsklocka och i ett hörn av kyrkogården ligger männen begravda. Enligt berättelser från de gamla i trakten skulle även många av de överlevande ha deserterat och slagit sig ner i trakten, och i många släkter som levt här i generationer berättas historier om hur de härstammar från engelska adelsmän.





De ryska fiskefartygen Diomidis och Atka Enterprise.

Kirkenes *eller* Lilla Murmansk

Kirkenes längst uppe i norr kallas ibland lite skämtsamt för Lilla Murmansk.

Det är lätt att förstå när man, förutom av gatuskyltar på norska och ryska, möts av mängder med blåmålade ryska fiskefartyg vid kajer och kring varvsområden.

Visserligen kommer Hurtigruten på besök så gott som dagligen med sina röd-vit-bruna fartyg, men det är ändå den ryska fiskeflottan som sätter sin prägel på staden.

Text och foto Nils Sjökvist

Kirkenes, med cirka 7 000 innevånare, är egentligen en gruvstad med utskeppningskaj för järnmalm. A/S Sydvaranger, en gång finansierat med svenskt och tyskt kapital, startade 1906 brytning av järnmalm i Björnvatn beläget någon mil längre inåt land, där malmen till stor del kunde brytas i dagbrott. Den viktiga järnmalmen blev orsaken till att tyskarna efter invasionen 1940 tog över driften, som avstannade 1942 efter intensiva bombningar

av både gruvan och järnvägen till Kirkenes. Kirkenesområdet lär efter Malta vara ett av de mest intensivt bombade områdena under andra världskriget. Över 320 bombräder utfördes här av det sovjetiska flyget. När tyskarna drog sig bort i slutet av 1944 brändes det som var kvar av staden ner, vilket betyder att all nutida bebyggelse är av senare datum. Några betongbunkrar nere i hamnen och det stora ryska segermonumentet vittnar fortfarande om kriget.



Gränsövergången till Ryssland går inte långt från Kirkenes och genom ett avtal tecknat för några år sedan kan boende på några mils avstånd från gränsen numera passera utan visumkrav. Förutom viss finsk befolkning har en del ryska medborgare flyttat in till Kirkenes.

Åter till den ryska flotta. Det är krabbfisket som drar ryssarna hit. Fångsterna av den röda kungskrabban i Kamtjatkaområdet har minskat drastiskt under mitten av 1900-talet och föranledde dem att plantera in krabban också i Barents hav, där den innan dess inte har förekommit.

Tillväxten har varit stor och både Ryssland och Norge startade kommersiellt fiske i Barents hav i början av 2000-talet. Även om krabbfisket där endast står för tio procent av Rysslands totala krabbfångst, där det mesta fångas i ryska Fjärran Östern, står Barents hav ändå för omkring hälften av fångsten av kungskrabba som är den kommersiellt mest attraktiva arten. Därav antagligen närvaron av det stora antalet ryska fiskefartyg.

Huruvida kungskrabbans marsch söderut efter den norska kusten har effekter på ekosystemet är omdiskuterat. Det finns en stark oro från Norge att det kan komma att påverka fisket efter kusten när de glupska krabborna går fram som slättermaskiner på havsbotten. Det tycks som effekterna verkar vara större i de djupa norska fjordarna än efter den ryska mer sluttande botten. Norsk TV har visat skräckfilmer om vad som kommer att hända med det norska fisket

i en framtid. Dessutom har en ny invasiv krabbart tillkommit, förmodligen också genom inplantering, nämligen snökrabba. Den fiskas helt oreglerat och fångsterna har ökat kraftigt, under 2014 närmare 2 000 ton. Enligt WWF (World Wildlife Fund) är det verkliga fisket av krabba avsevärt större än vad som offentligt redovisas.

Varför ryssarna opererar från Kirkenes vet jag inte, men man kan anta att det rör sig om att undvika ryska skatter eller tariffer. I hamnen ligger stora förråd av fångstburar som ska lastas ut på fiskefartygen. I hamnen finns också stora



Ryska förråd av fångstburar.

fryshus dit ryska kylfartyg kommer för att hämta krabbor för vidare befordran till Sankt Petersburg och liknande metropoler.

När jag besökte Kirkenes i september 2015 låg många ryska fiskefartyg vid kaj. Ungefär hälften av dem visade sig vara inköpta gamla amerikanska fiskefartyg från mexikanska Gulfen, byggda på 1970-talet i Mississippi eller Louisiana. Den andra hälften var fartyg byggda senare på olika varv i Ryssland eller Ukraina.

En annan marin verksamhet i Kirkene-sområdet är läktring, ship to ship transfer, av olja mellan bojlastande tankfartyg och konventionella tankbåtar. I flera vikar väntade fartyg tillhörande Sovcomflot, bland andra *Vasily Dinkov* som är en isbrytande shuttletanker med dieselektrisk framdrift. Den är byggd för att transportera olja från Pechorahavet norr om Ryssland. Till sådana läktringsoperationer behövs också bogserbåtar och två stycken, tillhöriga BOA i Trondheim var varje dag sysselsatta med detta. Det var *Boa Frigg*, byggd 1988 i Mandal, och *Boa Brage*, byggd 2009 i Turkiet. Båda med en bollard pull på 65 ton framåt och 55 ton bakåt.

För en båtnörd finns alltid något intressant att beskåda på sådana här platser. Varje dag gick ett vackert, nybyggt fartyg ut på redan för att genomgå något slags tester. Det var *Thor Frigg*, klassad som Support & Escort Vessel, som just anlänt från nybyggnadsvarvet i Turkiet. Fyra Yanmar-motorer på 1 000 kW vardera stod för framdrift och elkraft medan det svenska bidraget var två ställbara propellrar från Berg Propulsion. Fartyget ägs av offshorebolaget Thor med kontoret i Hosvik på Färöarna. Och Hurtigruten kom och gick varje dag, *Midnatsol*, *Nordlys* och *Nordkapp* hette de vackra och välhållna fartygen.

Åter till gruvan. Malmbrytningen pågick fram till 1996 då verksamheten lades ner. År 2009 såldes den till nya ägare som tog upp driften fram till 2015 då det var dags för en ny konkurs. Vid mitt besök låg all verksamhet nere och malmkajen var öde. Den norske skeppsredaren Felix Tschudi har nu tagit över gruvan och en försiktig uppstart skedde under hösten 2016. Gruvan är viktig för Kirkenes och det är bara att hoppas att malmpriserna ligger kvar på en sådan nivå att brytning lönar sig.

Som ersättningsindustri när gruvan låg i ide byggdes en stor inomhushall för fartygsreparationer kopplat till ett syncro-liftsystem som gör att man kan lyfta och transportera fartygen in i hallen på räls.



Bogserbåtarna Boa Frigg och Boa Brage.



Hurtigrutens Nordlys.



Den ryska fabriksstrålaren Forpost.



Sovcomflots isbrytande tanker Vasily Dinkov.

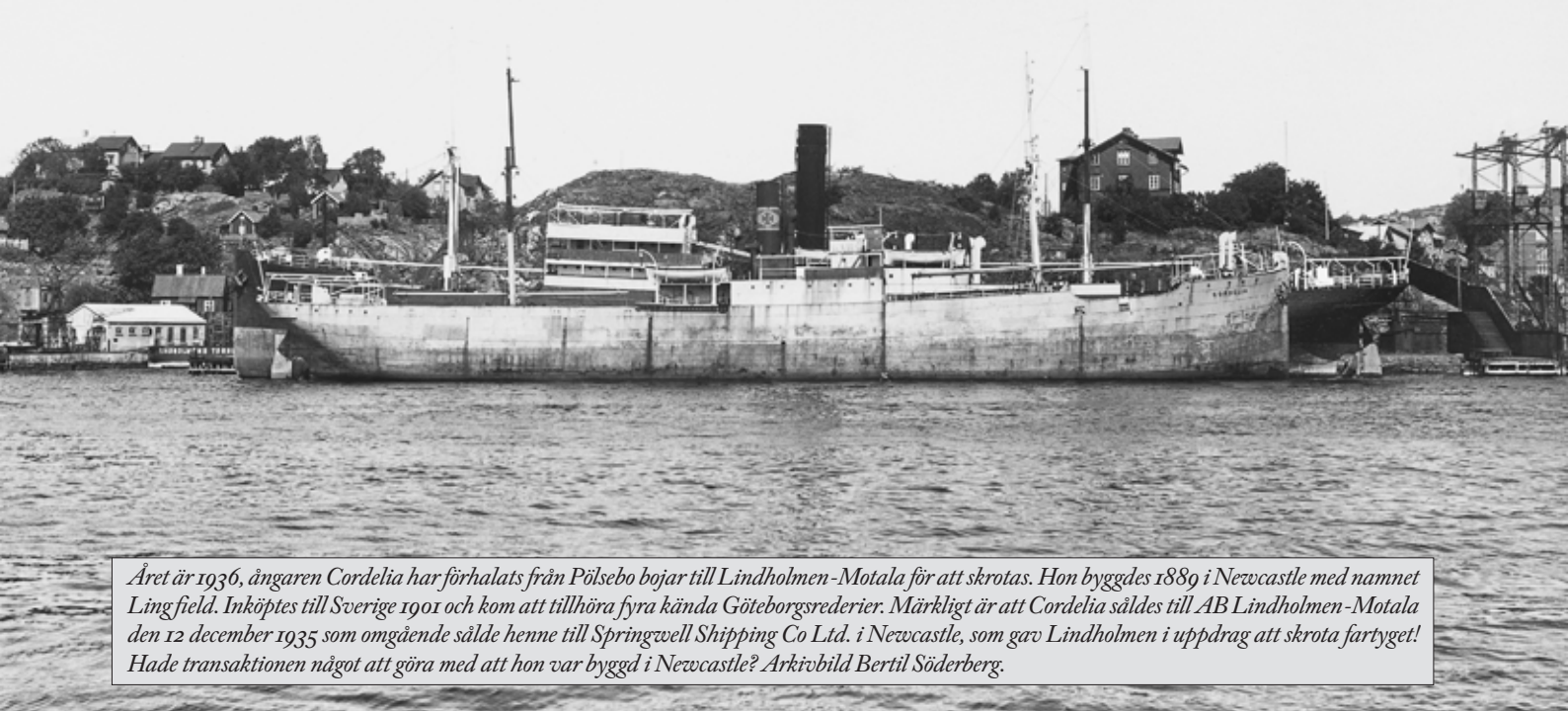


Thor Frigg, klassad som Support & Escort Vessel.

Hallen är antagligen nödvändig för att klara verksamheten i det bistra klimatet. Kimek A/S heter varvet och hallen var full av fiskefartyg och bogserare. Underhåll av den ryska fiskeflottan är vad man lever av. Vid deras reparationskaj låg en stor rysk fabrikstrålare döpt till *Forpost*. Skrovet byggdes en gång på Remontowna i Polen och utrustades i Ber-

gen. Under namnet *Northern Osprey* och med kanadensisk flagg fiskade hon vid Nova Scotia innan hon köptes tillbaka till Aalesund i Norge och därefter såldes vidare till ryska ägare.





Året är 1936, ångaren Cordelia har förhalats från Pölsebo bojar till Lindholmen-Motala för att skrotas. Hon byggdes 1889 i Newcastle med namnet Lingfield. Inköptes till Sverige 1901 och kom att tillhöra fyra kända Göteborgsrederier. Märkligt är att Cordelia såldes till AB Lindholmen-Motala den 12 december 1935 som omgående sålde henne till Springwell Shipping Co Ltd. i Newcastle, som gav Lindholmen i uppdrag att skrota fartyget! Hade transaktionen något att göra med att hon var byggd i Newcastle? Arkivbild Bertil Söderberg.

På Lindholmens varv i början av 1930-talet eller vad en kaffe halv kan leda till

Arthur Karlsson arbetade i över 50 år på Lindholmens varv i Göteborg, där han var chef för varvets lager. Han avled 1978. Denna berättelse hittades av hans dotter Britta Fridén vid genomgång av gamla dokument. I mars 2017 nedtecknades den av Gunnar Heikenberg

Arthur Karlsson

Det var en gång för länge sedan, i början av 1930-talet. Det var ont om arbeten. Arbetslösheten var stor, många, många gånger större än vad den är nu. Som ung tjänsteman och arbetsledare gjorde jag, liksom alla vid varvet Lindholmen, allt vad vi kunde för att varvet skulle vara igång.

En mörk, dimmig och kulen måndagsmorgon i november var jag tidigt ute. Klockan var halv sju. Jag gick en runda utmed kajen innan jag gick in till dagens vedermödor på kontoret. Plötsligt dök en gammal svart, rostig och ful ångare, under bogsering, upp ur dimman. Jag stannade upp och fick se att hela stäven var intryckt. Omedelbart fick jag ingivelsen att ringa vår varvschef och meddela honom vad jag sett och uppmana honom att åka ut till ångaren och få uppdraget att reparera den. I mina ögon var det ett stort jobb.

Varvschefen blev i allra högsta grad intresserad. Men det fanns ett stort aber. Han skulle denna morgon träffa några andra kunder angående ett annat stort arbete. Därför ombads jag att ta varvets motorbåt, som alltid fanns till förfogande, och fara ut till ångbåten för att fråga om vi kunde få vara med och räkna på jobbet. Själv skulle han, efter avslutat möte, ta kontakt med ångbåtens representanter.

Dimman hade tätat då jag gav mig iväg. Den lilla båten jag färdades i törnade emot det ena isflaket efter det andra. Det var ruggigt och kallt denna novembermorgon. Efter en stunds letande hittade jag ångaren. En replejdare hängde utmed den höga fartygssidan ner i vattnet. Fartyget hade ingen last. Jag var tvungen att förtöja motorbåten i lejaren. Strömmen tog tag i båten så det blev nästan 45 graders vinkel mellan lejaren och fartygssidan.

Det var inte lätt att ta sig upp för denna sneda lejdare. All besättning hade lämnat fartyget och gått iland. Med stor möda tog jag mig ombord. Mörkt, kusligt och smutsigt var det överallt. Som tur var hade jag en ficklampa med mig. Jag letade mig fram. Med ficklampans hjälp hittade jag kaptenens hytt. Jag knackade på hyttddörren, men allt förblev dödyst. Jag lyste på dörrarna i närområdet. På en av dörrarna stod det »Chief«.

Dörren öppnades efter en stunds bankande och ut kom en stor, tjock, skäggig gentleman i de största trätofflor jag någonsin sett. När jag talat om vem jag var, varifrån jag kom och vad jag hade för ärende, så svarade han. Men jag hade oerhört svårt att förstå hans tungomål. Det var en osedvanligt bred skånska. Men så mycket begrep jag att vi skulle gå in till kapten. Chiefen var däremot inte fullt så hänsynsfull som jag när han knackade på kaptens dörr. Han använde en av sina trätofflor och sparkade upp dörren.

En precis lika ful och skäggig gubbe uppenbarade sig.

– Kom in för satan, uppmanade kaptenen på samma språk som chiefen.

Efter lite ordväxling mellan dem fortsatte han på en förfärlig skånska:

– Ja, pojk kan du bara skaffa hit ett par liter brännvin i rödaste rappet, så tror jag att vi kan lova att du får jobbet. Men du får ta det efter de offerter vi redan har.

Jag lovade. Det var inte lättare att komma ner för lejda- ren men det gick bra. Någon motbok hade jag inte, varför jag först måste hem och hämta min fars. Sedan sprang jag till hans arbetsplats för att få den påskrivna. Här krävdes stor övertalningsförmåga. Skyndsamt tog jag mig till spritbutiken för att handla. När jag därefter närmade mig den förhatliga lejda- ren stod chiefen där uppe. Han hivade ner en pyts fastsatt i en tågända och hissade upp mitt paket, varefter jag själv tog mig ombord.

Det dröjde inte länge förrän tre stora tekoppar, knappt halvfyllda med kaffe, stod framdukade. Sedan fylldes de till brädden med »brännvin«. Detta fortsatte till klockan var ett mitt på dagen då båda flaskorna var tomma. Jag är ännu förvånad över att jag inte kände mig berusad. Lejda- ren klarade jag. Motorn startade genast och efter en stund förtöjde jag båten på rätt sätt.

Men när jag väl kom upp på varvskajen, så gungade hela varvet. Hur jag tog mig upp på varvskontoret vet jag inte. Men jag vet att jag fick en ordentlig utskällning. Varvsche- fen var blek av vrede. Han fräste, han slog och bankade i bordet och han stampade i golvet. Det var inga vackra ord jag fick höra. Det sista han sade var att jag var den siste han trodde skulle bete sig på det viset. Oförmögen att försvara mig stoppade jag de handlingar jag fått i fickan och gick hem, lade mig och somnade.

Vid femtiden på eftermiddagen vaknade jag, tvättade och snyggade till mig. Kände mig ganska pigg och belåten i vetskap om att jag handlat rätt och gjort vad jag kunnat. Jag ringde efter bogserbåtar så att ångaren skulle kunna vara vid varvets kaj klockan sju nästa morgon. Sedan tågade jag in till varvschefen. Han hade under eftermiddagen varit ute vid fartyget och redan innan han börjat ta sig upp för lejda- ren fått veta att arbetet var utlämnat och att han inte kunde få besked om vem som fått det. Därför var han inte på bästa

humör. Han började genast förebrå mig att jag var orsaken till att ett bra reparationsjobb hade gått till en konkurrent.

Lugnt och stillsamt bad jag honom att sluta upp med att skälla på mig så att jag fick en chans att yttra mig. Han teg, men han blängde på mig. Jag talade om för honom att tack vare att jag burit mig åt som jag gjort och medvetet miss- skött mig hade vi fått uppdraget. Nu gällde det för varvs- chefen att se till att sköta resten, att skaffa folk som kunde börja klockan sju morgonen därpå. Fartyget skulle vara färdigt om fyra veckor. Jag langade fram specifikationer och andra dokument som gällde arbetet. Utom sig av förvä- ning såg han på mig.

– Har du utan att tala med mig tagit arbetet? Har du be- fogenheter till det?

– Det har jag inte, svarade jag, men jag gjorde det ändå. Passar det inte, så kan jag stoppa det.

Efter en stunds genomgång av specifikationerna ljusna- de hans tidigare bistra ansikte och jag fick hans välsignelse. När jag påminde honom om att jag ville ha betalt för två liti- ter brännvin kunde han inte hindra ett leende på sina läp- par. Dagen efter återfick jag mina utlägg och mer därtill.

Allt gick som smort. Arbetet kom igång. Jag hade på nå- got förunderligt sätt fått kaptenens och chiefens välvilliga förtroende och skulle promptly vara med vid framtida möten och sammankomster. Det förhöll sig på det viset att varvet fick likvid varje vecka allteftersom arbetet fortskred, vilket absolut inte var vanligt vid denna tid. Men naturligtvis en stor fördel för varvet. Därför blev det en liten bjudning varje vecka och då skulle jag på chiefens och kaptenens anmo- dan alltid vara med. Det kan tilläggas att ju mer det revs i det gamla skrovet desto mer arbete blev det. Det uppgjorda priset mer än fördubblades och arbetet tog sex veckor.

En måndag i mitten av december var ångaren klar. Den såg helt annorlunda ut nu än när den kom till varvet. Allt var betalt och uppgjort. Alla verkade nöjda och belåtna. Fartyget bjöd på en liten avskedsfest. När vi hållit på tills fram på kvällen bad kapten varvschefen att gå till hovmä- staren och köpa en liter brännvin. Det gjorde varvschefen. Kapten ville nämligen att vi skulle avsluta hela kalaset om- bord med kaffekask.

Varvschefen hade inte någon större lust att vara med på detta, utan bad mig att ensam följa med ombord. Med tan- ke på de kaffehalvor och äventyr jag hade varit med om vid mitt första besök på ångaren blev jag lite tveksam, men lo- vade att följa med. Men med förbehållet att jag skulle få vara ledig nästa dag. Varvschefens svar kom snabbt; om jag följde med ombord kunde jag vara ledig resten av veckan.

Jag följde med de båda skånska gentlemännen ner till kajen. Där hade de en eka förtöjd. Med den skulle de ro ut till ångaren som låg ute vid bojarna mitt i älven. Jag påpe- kade för dem att de skulle få ett stort besvär med att senare under natten ro mig iland. Då blev vi överens om att skiljas på kajen. Jag tackade för mig och åkte hem.

Dagen efter vaknade jag med den behagliga känslan att vara ledig så här strax före jul. Fram på förmiddagen kom ett bud från varvschefen med ett brev. Innehållet var ett välskrivet brev och några sedlar. Och kaffehalvorna om- bord på ångaren, som jag måste dricka, glömmar jag aldrig.





S/s Great Eastern, reproduktion av målning.

HUR STYRDE MAN DE GAMLA STORA PASSAGERARFARTYGEN?

Nils Sjökvist

Under en dockning i Kina förra året träffade jag en norrman som hade en speciell fundering. Som vanligt på kinesiska varv bor rederiinspektörer och serviceingenjörer på hotell som ofta kan ligga ganska långt ifrån varvet. På morgonen gör varvens egna bussar ett uppsamlingsheat till hotellet och samlar upp folket innan man fortsätter bussresan till varvet och dagens arbete. Under dessa bussturer kan man träffa många intressanta personligheter och lära sig nya saker. I det här speciella fallet var det en äldre serviceingenjör från Ulstein Propeller AS i Norge, eller mer korrekt Rolls-Royce som man kallar sig numera. Han höll på med överhalning av ställbara propellarar och thrustrar på en av Petrobras shuttletankers och hade varit i branschen länge. Vi pratade om tekniska saker som intresserade oss båda. En kväll när vi var på väg tillbaka i bussen sade han:

– Det är en sak som jag har funderat över. De här stora passagerarfartygen som byggdes i slutet av 1800-talet och senare, hur kunde man vrida de stora rodren och styra dem? Fanns det hydraulik på den tiden som användes till styrmaskiner eller drevs de av ånga? Eller var det helt enkelt mekanisk styrning, med hjälp av handkraft och kättingar eller vajrar man använde?

– Det har jag ingen aning om, men det ska jag undersöka någon gång i framtiden när jag får tid, sa jag då och glömde snabbt bort det.

Av en slump satt jag en dag och bläddrade i en inbunden årgång av tidskriften *Engineering, An Illustrated Weekly Journal*, från 1867, som jag av någon anledning köpt på en auktion för länge sedan. Den innehåller beskrivningar och de mest underbara gravyrer på maskiner från den industriella revolutionens barndom i England. På två stora uppslag fanns gravyrer som visade »Automatic Steering Engine of the Great Eastern. Constructed by Messrs. George Forrester and CO., Engineers, Liverpool.«

Fartyget Great Eastern

Great Eastern var ett »monsterfartyg« som byggdes i England på J. Scott & Russels skeppsvarv vid Themsen och som var färdigt 1860. Det var då, med en längd av 211 meter, det största järnfartyg som någonsin byggts. Dubbelt så långt och med ett displacement som var fem gånger större än det tidigare största järnfartyget. Ursprungligen var hon avsedd som passagerarfartyg för brittiska imperiets utposter i Indien och Australien. Hon fick sina på den tiden enorma dimensioner på grund av de mängder kol som hon behövde medföra för de planerade resorna. Tankegången när man ökade storleken var att effekten för framdrivningen av ett fartyg ökar proportionellt mindre än ökningen av lastkapaciteten.

Förutom att ta 3 000 passagerare var hon avsedd som postfartyg, en mycket viktig verksamhet på den tiden. Med



S/s Great Eastern som jättelik annonstarola vid North Wall i Dublins hamn år 1887.

sina swimmingpooler och salonger med marmorgolv var hon det första lyxutrustade passagerarfartyget. Idén bakom konstruktionen kom från den berömde Isambard Kingdom Brunel, Great Western Railways stora geni, men även kunnig i skeppsbyggnad.

Fartygets storlek skapade problem i alla riktningar, från byggande till sjösättning och sedan som fartyg till sjöss. Hon representerade ett sådant språng vad gäller dimensioner och teknisk komplexitet att varvet som byggde det, och de som skulle driva henne, utsattes för enorma påfrestningar. För att inte tala om finansierarna som satsat pengar.

Några resor till Australien blev det heller inte sedan hon efter olycksdrabbade provturer med pannexplosioner och andra problem till slut gjorde sin första resa 1860. I stället kom hon under de kommande sex åren att göra ett tiotal resor över Atlanten till Amerika och Canada, resor som de fåtaliga passagerarna sent skulle glömma. Orkanväder, roderhaverier och grundstötningar gjorde vistelsen ombord allt annat än behaglig. Och ekonomin blev så dålig att fartyget 1867 avvecklades som passagerarfartyg.

Hon byggdes om för en annan verksamhet där hon blev mer framgångsrik, nämligen som kabellägningsfartyg. Telegrafkommunikationerna mellan världsdelarna ökade och kablar lades ner på havsbottenarna. Nu byggdes nyhetsbyråer och agenturer upp, inte minst i England av den tysk-engelske P.J. Reuter och här kom *Great Eastern* att spela en viktig roll. Hon blev en stabil plattform med god förmåga att hålla låg fart, vilket är viktigt vid kabelläggning.

Den exklusiva passagerarinredningen revs ut och i stället byggdes lastrum för kommunikationskablar. Hon kom sedan under några år att lägga tre kablar mellan Frankrike och Newfoundland, för att sedan ge sig ut på en sådan resa hon egentligen var byggd för, nämligen till Indien. Hon lade sin fjärde kabel mellan Aden och Bombay för att därefter återvända till England. Det blev därefter ytterligare två kablar, mellan Valencia och Hearst Content, innan hon till slut blev liggande i Milford Haven utan sysselsättning.

Efter en tid togs hon till Greenock och blev ett flytande nöjesfält med allt från skjutbanor och souvenirstånd till trappsuppträdanden mellan masterna. Sannerligen ett tragiskt öde för det stolta fartyget, innan hon 1889 skrotades i Liverpool. All utrustning och inredning såldes på auktion och spreds över både England och resten av världen.

Fartygets framdrivningsmaskineri bestod av en kombination av skovelhjul på sidorna och en propeller i aktern, allt drivet av separata ångmaskiner. Ett tiotal pannor levererade ånga med ett beskedligt tryck av några bar, i litteraturen beskrivet som *Scottish mist*. Dessutom fanns det sex master och ett stort antal segel, totalt 6 000 kvadratmeter, att användas vid gott väder. Vikten av skovelhjulets maskineri var 836 ton medan propellermaskineriet vägde 500 ton. Propellern med fyra fastbultade blad vägde 36 ton och hade en diameter på lite mer än sju meter. Några generatorer för elström fanns inte, belysning fick man från acetylen som tillverkades ombord och även oljelampor användes. I gott väder kunde detta monster med skovelhjul och propeller komma upp i 14 knops fart, med enbart propeller som mest 9 knop. Maskinpersonalen bestod av 120 man!



S/s Great Eastern under byggnad.

AUTOMATIC STEERING ENGINE OF THE "GREAT EASTERN."

CONSTRUCTED BY MESSRS. GEORGE FORRESTER AND CO., ENGINEERS, LIVERPOOL.

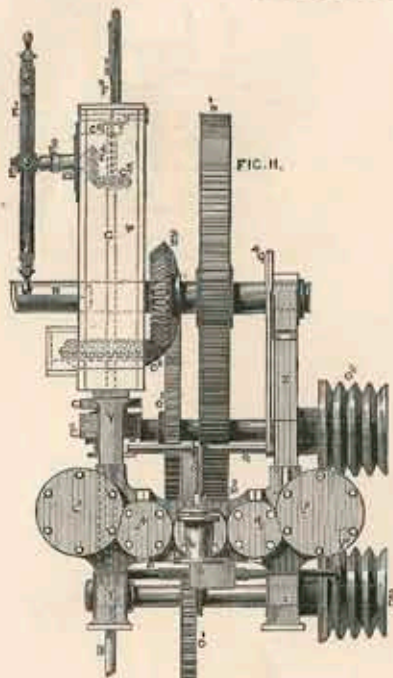


FIG. 13.

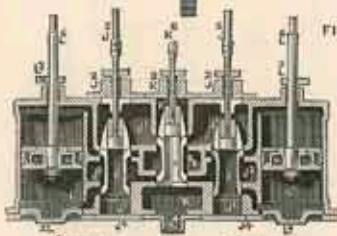


FIG. 12.



FIG. 14.

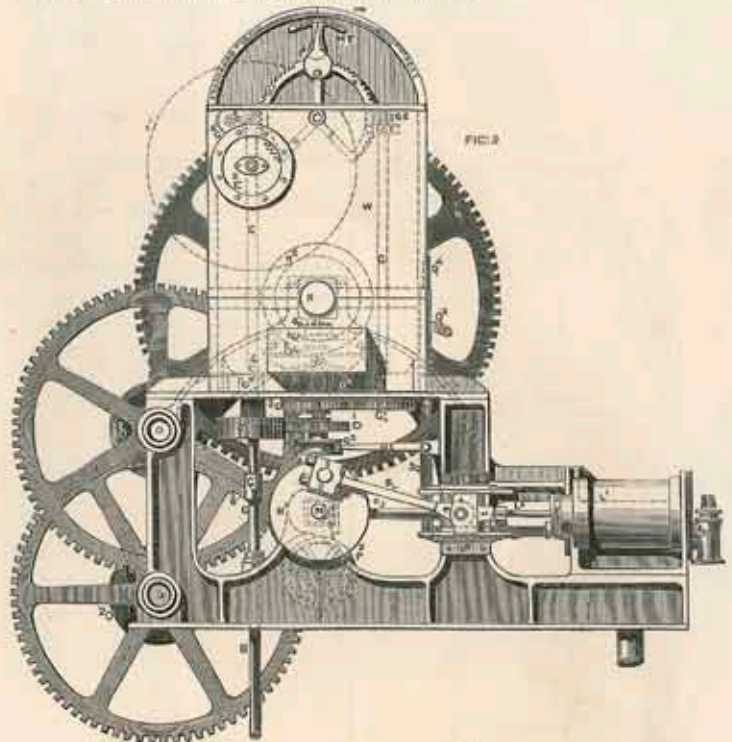


FIG. 9.

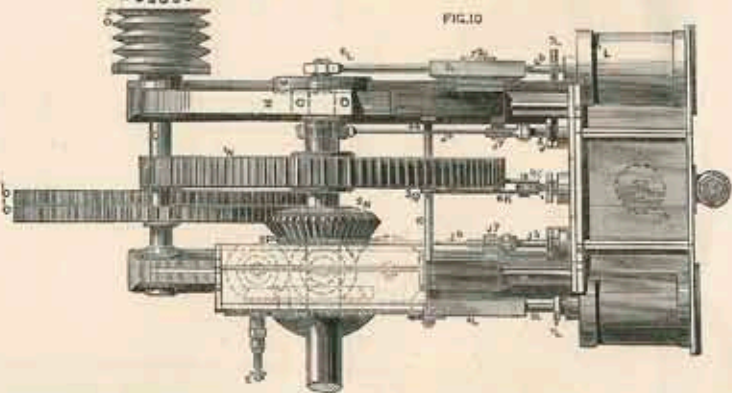


FIG. 10.

R'. A hydraulic ram similar to R.
 R". A hydraulic cylinder similar to R'.
 R". A hydraulic pipe leading from R' to S', similar to R'.
 R'. Back pinion.
 R'. A light toothed quadrant gearing with a small pinion on the same shaft as the hand-wheel and the rack pinion. This quadrant is connected to the telegraph index pointer, R'.
 S. A screwed rod extending from the ram, S; this screwed rod travels through the eye of the pinion S', the rod does not rotate.
 S'. Hydraulic ram.
 S'. One end of a hydraulic cylinder separated from the other end by a water-tight division.
 S'. A flat tube connected to S'. It is similar to the tubes used in the construction of Bourdon's pressure-gauges, and is used here as a pressure-gauge tube.
 S'. A hydraulic ram similar to S', and connected to it by side rods.
 S'. One end of a hydraulic cylinder, the other end is lotteded S' a water-tight division separate the two ends.
 S'. Pressure-gauge telegraph dial. This pointer is connected to both of the pressure-gauge tubes, S', S', so that when the fluid is being forced into one of the tubes and being drawn out of the other, the pointer will incline to that side where the pressure is least, and that will be the side to which the steering-wheel should be turned.

S'. A small rod connecting the index arm of the rudder indicator to the hydraulic rams, S', S'.
 S'. Index arm of rudder indicator; the motion communicated to this pointer corresponds with the motion of the rams, S', S'.
 S'. A mitre wheel gearing with N', and driven by it. The eye of this wheel is screwed on a nut, and the wheel has a bearing in the bracket, X', with rollers to prevent motion sideways.
 T. A screwed shaft or rod. This piece does not revolve; it is guided by the crosshead, T', or the fixed guides, T'; the screw on T is very short, to allow of sufficient traverse between X' X'.
 T'. A broad pinion with a turned groove on one end of its centre; this pinion has a limited traverse between the two frames.
 X'. This traverse pinion performs the function of the screwed shaft, D, and the grooved collar-piece, D', in the first arrangement; but here the end has the differential traverse motion.
 T'. Crosshead guide for T'.
 T'. Guide for T'.
 T'. A chain, or rope, or rods leading to a barrel, or quadrant, or crank at the telegraph hand wheel at the bridge or the place of government.
 U. Casing enclosing the gearing of telegraph index at the bridge; the index dial is formed on this casing; a screen or shade, not shown, is fixed round the dial.

V. Supports for hand-wheel (shaft at the bridge. The guide-plate (for stop-cut) is fixed on V. A lantern, which is not shown, is also placed on V to light up the dial, when required; a screen on U keeps the light from spreading.
 W. Casing of wood enclosing the telegraph and indicator gear, and telegraph bell on the steering-engine.
 To light up the dial there are two lanterns, one at each side of the dial, and a screen round the dial to keep the light from spreading. Instead of lanterns, the dial themselves may be transparent and lighted up from the inside.
 X. Horizontal piece of framing supporting the telegraph and rudder indicator gearing.
 Y. The aft frame of the steering-engine, with one pedestal-bearing for the crank-shaft formed on it. This frame carries also two boxes for bearings for ends of winding-shaft, O.
 Z. The fore frame of the steering-engine, with one pedestal-bearing for the crank-shaft formed on it, also a pedestal-bearing for end of steering barrel-shaft, and two boxes for bearings for ends of winding-shafts, O.
 Z'. Bracket for carrying the differential gear for chain connection arrangement.
 X'. A bearing for the nut-wheel, S'.
 X'. Guide for the side-rods of the rams, S', S'. These form stops to limit the differential traverse motion of the cylinder, S', S'.
 We are indebted to Messrs. George Forrester and Co. for the drawings from which our engravings have been prepared.

Styrmekanismen

Nu åter till kärnfrågan: Hur kunde man styra ett sådant här fartyg, speciellt när man betänker att hon gick på Nordatlanten vintertid?

Från början styrdes fartyget helt manuellt. Detta skedde genom två styrrattar monterade på samma axel som fanns uppe på navigationsbryggan. Därifrån leddes kättingar hela vägen ner till en arm som var fastsatt på roderstocken. Fyra man, två vid varje ratt, kunde på så sätt, när havet låg blankt, styra fartyget någorlunda. När vädret blev sämre kunde man koppla in ytterligare två styrrattar plus ytterligare fyra st och kalla upp mer folk till bryggan. Alltså totalt åtta rattar. Det var ett extremt tungt arbete och vid dåligt väder krävdes över 20 man för att hålla fartyget på kurs!

Man skulle kunna tro att skovelhjulen kunde användas för att hjälpa till med styrningen men det verkar inte varit fallet. De var dessutom mycket känsliga om de stannade under sjögång eftersom de då kunde slås sönder helt av vågorna.

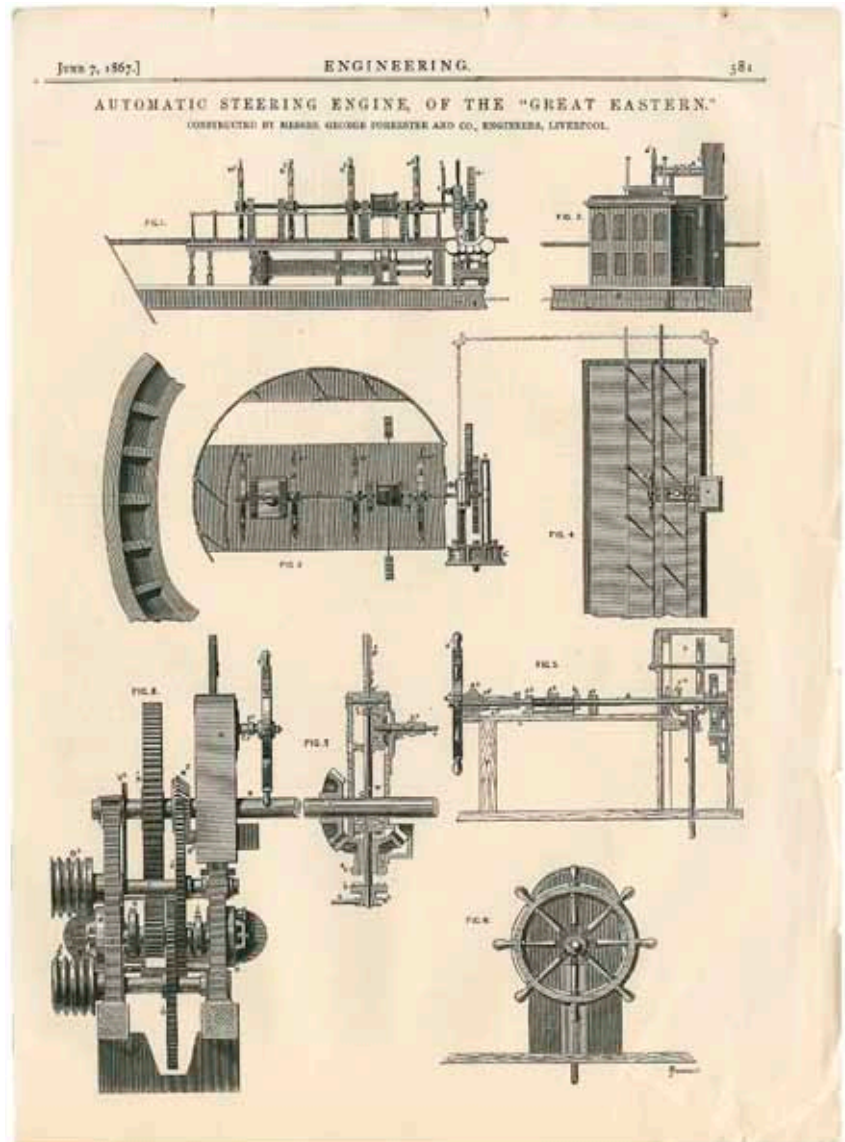
Inför ombyggnaden till kabelutläggare beslöt man därför att fartyget skulle utrustas med något slag av styrmaskineri. En skicklig ångmaskinist, John McFarlane Gray, hade konstruerat en ångdriven styrmaskin som George Forrester & Co Engineers, Liverpool tillverkade och som nu kom att installeras i fartyget år 1867. Det är troligen den första större styrmaskin som byggts. En detaljerad beskrivning av detta tekniska underverk med illustrerande bilder infördes i tidskriften. Tyvärr saknas en del av det som beskrivs på bilderna men jag tror ändå att det går att på ett ungefär förstå hur det fungerade.

Från styrratten på navigationsbryggan gick långa mellanaxlar med många vinkelkuggväxlar hela vägen ner till styrmaskinrummet. Själva styrmaskinen var en tvåcylindrig horisontell ångmaskin vars kolvar var kopplade till en vevaxel. Rörelsen från ratten styrde sedan ut ångmaskinens slider och fick, via tvärstykke och vevstake, vevaxeln att rotera åt endera hållet. Vevaxelns rörelse överfördes sedan via ett antal kuggväxlar och en *steering barrel shaft* till trummorna som kunde rotera i båda riktningarna och med vajrar eller kättingar kopplade till roderkvadranten flytta rodret till begärt utslag.

I beskrivningen står också att det fanns en *feed-back* till bryggan som indikerade roderläget. Den skall ha varit hydraulisk men finns inte utmärkt på ritningen. För manuell nödstyrning fanns ett antal rattar i styrmaskinrummet som kunde kopplas direkt till trummorna. Eftersom Forrester & Co senare fick leverera styrmaskiner till White Star Lines passagerarfartyg *Atlantic*, *Celtic* och *Republic* kan man anta att det var sådana styrmaskiner som kom till använd-

ning på de stora passagerarfartygen i slutet av 1800-talet. Efter att *Great Eastern* skrotats 1889 tog det tio år innan något fartyg byggdes som kunde matcha hennes storlek. Det var White Star Lines *Oceanic* som 1899 byggdes på Harland & Wolf. Hon var något längre än *Great Eastern* men hade 6 000 ton mindre displacement.

Utvecklingen av styrmaskinerna gick mot att ångmaskinen, oftast av vertikal typ, stod i direkt ingrepp med kuggsegment på roderkvadranten via en snäckväxel, vilket gjorde allt enklare och mer driftsäkert. Nu börjar de tillver-



kare komma in i bilden som skulle göra styrmaskiner under senare delen av 1800-talet och dominera under 1900-talet, Brown Brothers & Co i Edinburgh och John Hastie & Co i Greenock. Utvecklingen började gå mot hydrauliska styrmaskiner med stora hydraulcylindrar som användes för att vrida rodren. Även här fanns dock ångan med. Till en början var styrmaskinerna ånghydrauliska med snabbgående ångmaskiner som drev hydraulpumparna och snart tog den elektriska driften av pumparna över. Men det får bli en annan historia.





S/s Dalvängen, som senare blev Vestria. Photo Courtesy of Library of Contemporary History, Stuttgart, Tyskland.

Ångfartyget Vestria av Jonstorp *de första åren i Sverige*

Nils-Olof Gudmundsson

För en kort tid sedan blev jag häpnadsväckande nog kontaktad av en systerson långt borta i ett annat land. En person i gymnasieåldern som jag aldrig träffat eller ens talat med. Än mindre kände till namnet på. Han presenterade sig som Ricky.

Han skulle skriva en examensuppsats inom området historia och hade via samtal med sin farmor blivit nyfiken på sin farmors far och hans tid som sjöofficer under andra världskriget, och de efterkommande åren som befälhavare i svenska handelsflottan fram till sin död 1953. Allt under förhållanden som denne systersonson bara hade hört spridda fragment av utav sin farmor.

Under eftertankens kranka blekhet fick jag en högst befogad tankeställare. Här lever jag nu på mitt 74:e levnadsår och sitter inne med en hel del minnesbilder av min far och hans tid som befälhavare i två olika last-

ångare under åren 1945 till 1952. Dessa minnesbilder har med tiden kompletterats med ett antal svart-vita fotografier – tagna av min far till sjöss och av några ur besättningen – plus en mängd uppgifter från min egen efterforskning under 57 år: registerfakta, utdrag ur diverse skepps- och rederijournaler, åtskilliga kringuppgifter från andra sjöfartsintresserade båtologer samt en mängd osorterade anteckningar.

Dessa arkivalia har under åren samlats i en numera fullpackad flyttlåda, till ingen som helst glädje eller kunskapsinformation för efterkommande generationer när den gamle har fallit ifrån. Det finns ju trots allt egna efterlevande barn och barnbarn, liksom syster och många barn och barnbarn efter henne, som kan tänkas vara, eller bli, intresserade eller nyfikna. Detta är anledningen till följande ord.

Alcoa Steamship Company of USA – Aluminum Line

Osloredriet Gørrissen & Co beställde sex ångfartyg om 3 450–3 500 dwt, för såväl last som passagerare, för det specifikt bildade dotterbolaget Skibs A/S Karaibiens räkning och för en långtidscharter på över tio år åt Alcoa Steamship Co, ett dotterbolag inom ALCOA-koncernen (Aluminum Company of America). De byggdes alla vid The International Shipbuilding & Engineering Co Limited i Danzig under åren 1929 till 1931. Fartygen var av s.k. Three island-typ, d.v.s. med backdäck, poopdäck och midskeppsbygge. Eftersom de var försedda med ovanligt höga brädgångar, omkring 8 fot över huvuddäcket, blev inte back- och poopdelarna alltför iögonfallande vid horisonten. Fartygstypen gick även under namnet »Fredrikstadsbygge«, vilket för övrigt blev ett begrepp redan 1912 i och med det norska förstlingsbygget *s/s Sarpen*.

De höga brädgångarna var ett specifikt krav för »vangenserien«, ställt av Alcoa Steamship Co för att fartygen skulle få volymkapacitet för returlaster med ringa volymvikt. Fartygen försågs med fyrcylindriga compoundångmaskiner på 1 050 ihp av Baurat Lentz konstruktion, byggda vid varvet. Således hade de två högtryckscylindrar och två lågtryckscylindrar, vilket gav en fart på ungefär tolv knop. De två ångpannorna var försedda med vardera tre oljebrännare.

Samtliga lastångare i denna nybyggnadsserie fick namn med ändelsen -vängen. Dessa »vängenfartyg« var alla styvt och starkt byggda eftersom de huvudsakligen skulle bära bauxitmalm, varur aluminium utvinns, från Sydamerika till USA.

Aluminum Line drev redan en omfattande linjetrafik med last och passagerare, men den nu chartrade flottan med dessa sex norska fartyg insattes på linjer mellan hamnar i Mexikanska golfen och öarna i Karibiska havet samt Sydamerika.

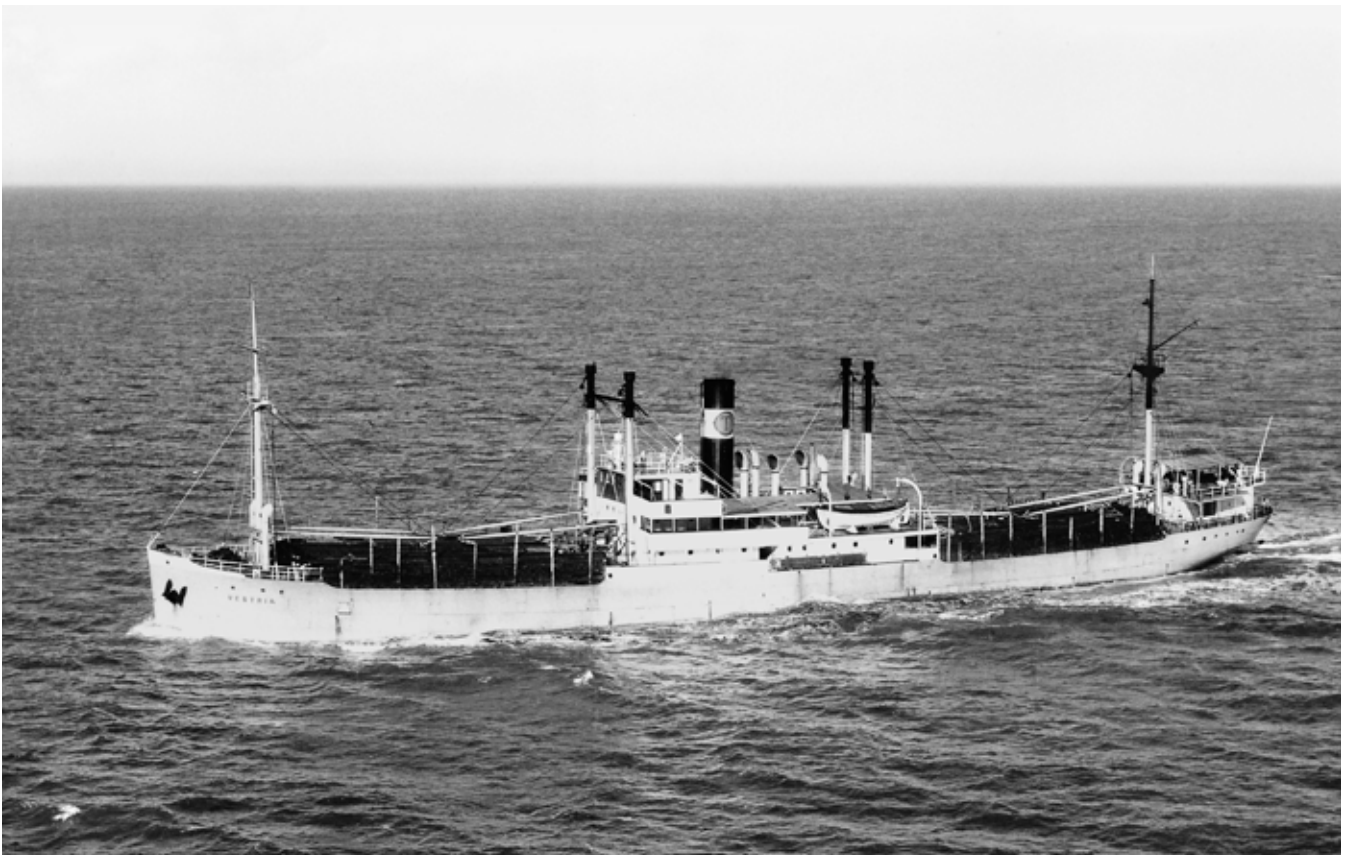
Under senare delen av 1930-talet valde ALCOA att utvinna aluminiummetallen direkt i fabriksanläggningar vid de öppna bauxitbrotten i Sydamerika, varför fartygen så småningom fraktade aluminiumtackor i stället.

Det fartyg som denna redogörelse handlar om fick namnet *s/s Dalvängen* och levererades 1931. Efter långtidscharterns slut, efter andra världskriget, återbördades *Dalvängen* till sin ägare, för att år 1949 utbjudas till salu i samband med att Skibs A/S Karaibien uppgick i A/S Gørrissen & Klaveness i Oslo, vilket sedermera blev Rederi A/S Klaveness & Co i samma stad.

Inköpet av s/s Dalvängen till Sverige

Rederi AB Virginia inom rederigruppen O.M. Thore i Jonstorp (med kontoret i Helsingborg) behövde utöka sin flotta och inköpte *s/s Dalvängen* för SEK 1 000 000, nyklassad i december 1949. Fartyget fick överta ett inom rederiet tidigare brukat namn, nämligen *Vestria* och hon fick anropsignalen SEJA.

Den 4 januari 1950 reste en av Thorerederiernas pensionerade kaptener, Christian Skärby, tillsammans med en telegrafist och ytterligare fem man, till Sandefjord för att överta det nyinköpta ångfartyget. I sitt bagage hade kapten Skärby även certeparti för en kollast från Gdynia till Rouen. Efter komplettering av besättningen i Sandefjord avgick



S/s Vestria i Engelska kanalen 1953. Flygfoto Skyfotos Ashford Airport, Hythe, Kent.



Ombord i *Vestria* 1950. Kapten Olle Gudmundsson med familj och schäfervalpen Bobby.

Vestria i barlast den 7 januari. Hon ankrade upp på Helsingborgs redd den 9 januari för proviantering och inmönstring av ytterligare tio besättningsmän. Under tiden passade givetvis skeppsredare Mauritz Thore och kapten Anders Thore på att gå ut med Reddtrafiken och bese sitt nya fartyg.

S/s Vestria ankom så Gdynia, sin första lastningshamn som svenskt fartyg, den 11 januari. Efter ytterligare några hamnar på kontinenten övertog sjökaptan Olle Gudmundsson från Råå det ordinarie befälet i februari 1950, under pågående kollossning i Odense, Danmark.

Till skillnad från tiden i Aluminum Line, då fartyget tillsammans med sina fem systerfartyg gick i reguljär linjetrafik, sattes *Vestria* in i trampfarten av Rederi AB Virginia. Enligt befäls- och manskapsförordningarna skulle det ombord finnas, förutom kapten, tre däcksbefäl och tre maskinbefäl, en telegrafist, sju däcksmanskap, sex maskinmanskap, en steward samt tre kökspersonal, d.v.s. totalt 25 personer. Dessutom förekom det ibland någon maskinelev och när det fanns passagerare ombord tillkom i regel två till tre personer i ekonomiavdelningen. Fartyget hade då, förutom skans- och mässuppassare, även salongsuppassare, 2:e kock och/eller stewardbiträde.

Andra gången hon ankrade upp på Helsingborgs redd för proviantering och övrig materielkomplettering var den 15 mars under resa från Oxelösund till Sunderland. För övrigt blev Stockholm den första svenska hamnen efter förvärvet, mellan 7 och 11 mars 1950.

Under *Vestrias* första år fanns varken radaranläggning eller automatstyrning med gyrokompass ombord. Först vid ett uppehåll i Köping i slutet av april 1952 installerades automatstyrning av fabrikatet Arkas. Radaranläggningen, av fabrikatet Kelvin Hughes, installerades först under hösten samma år.

Passagerare

Till följd av *Vestrias* utomordentligt fina passagerarutrymmen förekom det då och då passagerare från/till USA eller UK, och vid några resor till/från Afrika, Kanarieöarna eller Medelhavshamnar under den här redovisade perioden. På båtdeck fanns 1:a klass passagerarhytter; enligt minnesbilden hos kaptenens son tre dubbelhytter (enligt kapten Sven Wallin sex dubbelhytter).

Vid de tillfällen kaptenens familj fanns med ombord disponerade barnen en av dessa hytter. Dessutom fanns det en vacker mahognyboaserad röksalong, vartill det även fanns dörrförbindelse direkt från kaptenens dagrum/kontor på styrbordssidan. På shelterdäck fanns en stor matsalong för dessa passagerare.

Förutom för passagerare utnyttjade kaptenen dessa salonger i flera olika hamnar för middagar och andra representationsammanhang med agenter, lastrepresentanter och konsulter etc.

Under en rundresa från Sverige till västafrikanska hamnar via Medelhavet år 1951 fanns Möllekonsnären Gunnar Wallentin med som passagerare, med ambitionen att fånga ny inspiration med sina penslar på canvasen. De hamnar som då besöktes, med utresa från Landskrona den 11 januari, var Slite på Gotland, Dakar och Kaolack i Senegal, Port Harcourt i Nigeria, Tripolis i Libyen, Sfax i Tunisien och slutligen Plymouth i England den 27 mars. Under denna resa var för övrigt Sven Wallin överstyrman.

Gunnar Wallentin skapade ett stort antal målningar under resan, varav åtskilliga har stått att finna i olika sammanhang, i privata hem såväl som på utställningar och gallerier. Som tack för tiden ombord överlämnade Gunnar Wallentin ett porträtt på kaptenen, vilket sedan många år hänger hos kaptenens son. Ytterligare ett porträtt överläm-

nade konstnären till kaptenens änka 1953, vilket numera hänger hos kaptenens dotter. Hur konstnären och oljefärgerna klarade den tropiska värmen i Gulf of Guinea, alldeles vid ekvatorn, och därtill ombord i ett fartyg utan luftkonditionering, framkom aldrig när undertecknad träffade konstnären 20 år senare och samtalande om resan.

För övrigt hände det då och då att någon eller några av det övriga befälet hade sina respektive fruar med som passagerare ombord. Vid några kortare Europaresor under början av 1952 fanns fruarna till kaptenen, telegrafisten och stewarden med som passagerare, samtidigt som det fanns fyra betalande passagerare ombord under en del av sträckan.

Schäferhunden Bobby

Under *Vestrias* första hamnbesök i hemmahamnen Helsingborg, under tiden 11 till 15 augusti 1950, övertalades kaptenen av en polis i staden, tillika polishundförare, att införskaffa en skeppshund. Polisens hund hade fått valpar och den halv vuxne valpen Bobby blev därmed skeppshund, eller snarare »midskeppshund«, till stor glädje för kaptenens barn när de kom ombord.

Det sägs att schäferhunden Bobby med tiden blev en trogen vän till alla som bodde midskepps, såväl befäl som passagerare, och att dessa trivdes tillsammans med hunden som blev en riktig »keledägg«. För barnen var han den bästa tänkbara lekkamrat och han kände igen dem när de kom ombord trots åtskilliga månader mellan deras besök.

Tyvärr var det av karantänorsaker bara några få länder där hunden fick följa med i land. Sådana länder var Finland, Frankrike och USA. För att komma i land i Sverige och övriga Europa skulle det först krävas månader på karantänstation.

En f.d. salongsuppassare berättade att Bobby en gång under ett uppehåll i Tripolis, Libyen, hade lyckats ta sig nedför lejdaren från sitt revir på båtdäcket just när flera »tjingsargubbar« hade tagit sig ombord för att sälja sina produkter. Hunden kom rusande som ett rytande lejon mot dem, varvid »tjingsarna« lade benen på ryggen, tog sitt pick och pack och hoppade överbord.

Under lossningen av full last krommalm i Newport News, Virginia, den 3 till 4 april 1952, lät kaptenen Bobby stanna kvar hos sin kusin i New Jersey. Orsaken till detta var en våldsam och oförklarlig huvudvärk som hade drabbat kaptenen på resan från Conakry, Guinea och Freetown, Sierra Leone, till Newport News.

Tragiska händelser ombord år 1952

Stewarden

Fartyget hade lämnat Newport News i Virginia den 4 april och befann sig en knapp dagsresa ut då en svår olycka drabbade stewarden E. Lundqvist. Denne steward, en av rederiets mer betrodda efter många års tjänst i flera av koncernens fartyg, var född 1892 och var därmed också den äldsta personen i besättningen.

När han en dag skulle han tända AGA-spisen efter det att koksglöden synbarligen hade släckts drog han på sedvanligt sätt fram tändträget under koksbädden för att fylla på rödsprit och därmed sätta eld på koksen. När rödspritstrålen träffade botten av det heta tändträget exploderade röd-



Kaptenens barn Nils-Olof och Anne-Marie med mässuppassaren J. Hård och skansuppassaren J. Svensson. Foto R. Kadmark, 1950.

spritsdunken med så våldsam kraft att Lundqvist kastades handlöst i durken samtidigt som han indränkt i rödsprit fattade eld.

Tillskyndande besättningsmän lyckades kväva elden på stewarden och släcka branden i köket. Kaptenen kontakta- de via radio The Coast Guard som sände ut en helikopter för att hämta den svårt brandskadade stewarden, men efter- som helikoptern inte hade några möjligheter att landa på fartyget fick han surrad på en bår vinschas upp i luften.

Helikoptern flög direkt in till sjukhuset i Norfolk och *Vestria* seglade vidare mot sin destination Köping, för att lossa sin kollast. Trots sina svåra brännskador återhämtade sig Lundqvist så småningom och återinträdde i tjänst som steward.

Steward Lundqvist ringde en dag på dörren till kapte- nens hem på Råå, presenterade sig och satt ned en stund och berättade över en kopp kaffe för fru Gudmundson och hennes son. Detta tillfälle var förmodligen 1956, efter det att han hade lämnat haven för gott. Stewardens brännska- dor i såväl ansiktet som på benen och armarna, vilka han då visade, sitter alltså kvar i minnet hos kaptenens son.



Kapten Olle Gudmundsson med Bobby på babords bryggvinge.

Kaptenen

Efter att ha lossat sin kollast och fått sin autopilotanläggning installerad i Köping 1952 avgick *Vestria* i barlast den 30 april, destinerad till Hamburg för att lasta 3 000 ton pottaska för Saint John, New Brunswick, vid Bay of Fundy, Kanada. Efter avgången från Hamburg den 6 maj tappar kapten Gudmundson medvetandet ett antal gånger uppe på kommandobryggan, med minnesförluster och förlorad balans. Efter att dessa symptom upprepat sig under resten av resan till St. John, dit man ankom den 25 maj, hämtades kaptenen motvilligt för transport till sjukhuset. Efter undersökning konstaterades en hjärntumör och behov av omedelbar operation. Eftersom en sådan operation inte kunde utföras i St. John blev han omgäende vidarebefordrad med flyg till Montreal Neurological Institute, där operationen genomfördes.

Enligt ett brev från överstyrman H. Sjögren till rederiet, daterat 29 maj, hade kapten Gudmundson redan i mars och april månad emellanåt beklagat sig över stunder med svår huvudvärk under resan från Västafrika till Newport News, dit man ankom den 3 april.

Vid denna tid råkade det på sjukhuset finnas en forskningsstipendiat från Sverige, med. lic. David Ingvar, och eftersom han såg en patient som var en landsman tog han initiativet till att upprätthålla brevkontakten med kaptenens hustru hemma i Sverige. Denne David Ingvar, som då var endast 28 år gammal, blev två år senare medicine doktor och 1983 professor i klinisk neurofysiologi i Lund. För den stora allmänheten blev han mest känd som en av experterna i de populära TV-programmen *Fråga Lund* och *Svar i Lund* och en ledande medicinsk folkbildare.

Efter kaptenens tumöroperation och konvalescenstid i Montreal, hembefordrades han med ordinarie SAS-flyg till Kastrup den 30 juni. Ytterligare en hjärnoperation genomfördes vid Lunds lasarett i januari 1953, av professor Olivecrona. Efter denna operation blev patienten dock sämre, eftersom hela tumören inte hade gått att avlägsna, och den 30 mars 1953 avled kapten Gudmundson, 46 år gammal.

Efter drygt fyra månader med en vikarierande befälhavare tillträdde så den tidigare överstyrmannen i *Vestria*, Sven Wallin, befattningen som ny ordinarie befälhavare den 7 oktober 1952, under fartygets uppehåll i Helsingborg.



S/s Vestria ligger i Tripolis, Libyen, i mars 1951 och en del av besättningen är på kulturutflykt. Som nr fem fr.v. står mäklaren Eddie, därefter kaptenen, steward I. Holm, telegrafist L. Runeberg, maskinchef J. V. Karlsson, andrestyrman H. Sjögren och överstyrman Sven Wallin.

Lastnings- och lossningstider för Vestria

En återkommande lastningshamn var Newport News i Virginia, USA. Här fanns den tekniskt mest rationella utrustningen för lastning av kol och dessutom pågick lastningen kontinuerligt dygnet runt. Att spruta in 3 000 ton kol i lastrummen tog mindre tid än ett dygn, vilket innebär att avgångsdagen alltid blev dagen efter ankomstdagen. Att lasta drygt 3 000 ton fosfat i Sfax, Tunisien, gick också på en och samma dag.

En annan återkommande last var espartogräs som lastades i Sousse och Sfax i Tunisien eller i Tripolis, Libyen, vilket tog fyra till åtta dagar, inklusive en cirka sex meter hög däckslast. Espartogräs påminde om grov halm och lastades som paketerade halmbalar. Till följd av lastens ringa vikt blev lastvolymen den begränsande faktorn. Trots den höga däckslasten blev lastvikten endast mellan 1 700 och 2 300 ton. Vid sådana frakter kom fartygets höga brädgångar väl till pass.

Destinationen och lossningshamnen för dessa laster var alltid Granton i Edinburghdistriktet. Resan dit tog i regel 13 dagar och för det mesta tog det fyra till sex dygn att lossa lasten. Det sades att espartogräset var avsett för brittiska statens pappersmassafabrik där de brittiska sedlarna tillverkades. Att lasta virke och blandade träprodukter i de finska eller norrländska hamnarna tog mellan sju och tolv dagar, även då inklusive däckslast.

Dåtidens arbetsförhållanden

Vid denna tid existerade inte tanken med dubbla besättningar till fartygen. Detta innebär att kapten Gudmundson efter sin anställning tjänstgjorde kontinuerligt under 16 månader innan någon semester på landbacken kunde förverkligas. Visserligen då med en semester på drygt tre månader. Det fanns inom rederiet några pensionerade befälhavare som ibland kunde hoppa in för semestervikariat men generellt var det besvärligt och många gånger var det upp till befälhavaren själv att hålla kontakter med disponibla kollegor för att kunna finna en ersättare beredd att hoppa in som semestervikarie. Var man ordinarie befälhavare i ett fartyg så släppte vederbörande inte det i vilka händer som helst, bara för att få litet semester. Det var så det gick till för 65 år sedan.

Till skillnad från övriga befattningshavare ombord har en befälhavare ingen reglerad arbetstid, utan har enligt sjölagen fullt ansvar för fartyget 24 timmar om dygnet så länge han är ombordmönstrad. Dessa förhållanden bidrog givetvis till rederiets generositet vad gällde möjligheten för kaptenen att ta med hustrun eller hela familjen på resorna en eller flera gånger om året.

För övrigt befäl och manskap var det enklare, eftersom de var ombordanställda och inte rederianställda, såtillvida att man för en avtalad period kunde inmönstra en ny befattningshavare medan den ordinarie hade semester. För nästan alla i manskapet tog besättningsmannen i regel själv initiativ till att avmönstra om han ville ha semester, varvid



S/s Vestrias mäklarekontor i Libyen.


semesterersättning utbetalades, men i sådant fall kunde han inte räkna med att samma befattning i samma fartyg var vakant när han återigen ville börja arbeta efter sin semester.

Trampsjöfart kontra linjesjöfart

Rederikoncernen O.M. Thore sysslade med s.k. trampfart, vilket för övrigt var ett både vanligt och viktigt komplement till den reguljära linjesjöfarten. Vid trampsjöfart förhandlade rederiet och/eller befälhavaren om nästkommande befraktning. Ibland förelåg inget certeparti (befraktningsavtal) när en lossning var avslutad, vilket då kunde innebära att fartyget fick ligga kvar och avvakta medan rederiet eller befälhavaren försökte hitta en lämplig last att avtala om befraktning.

Ibland fick ett fartyg avgå i barlast spekulativt mot en »hetare« fraktmarknad för att där, eller under gångtiden dit, finna en lämplig last och destination. Tramprederierna eller befälhavaren uppehöll kontinuerligt detta arbete via de olika agenterna, vilka på sätt och vis fungerade som en sorts »auktionsförrättare« avseende sjöbefraktningar i sin hamn och över hela världen. Fartygets kapten undertecknade och förvaldade certepartiet ombord under resan, intill dess att lastemottagaren mottagit och signerat mottagandet av sin last.

Då och då hände det också att traditionella linjerederier, som Thordén Lines AB och Svenska Orient Linien, SOL, chartrade *s/s Vestria* för att komplettera det egna tonnaget.

Vid studier av befraktningsjournalerna för *s/s Vestria* framkommer att certeparti i regel förelåg för nästkommande last en till sex veckor innan det var dags att lasta. I några få fall uppemot flera månader innan och då i regel virkeslaster och andra träprodukter från norrländska hamnar. 



S/s Vestria fullastad med espartogräs och klar för avgång från Tripoli, Libyen, den 11 oktober 1950.

Kontakter med f.d. besättningsmän

Via namn- och födelseuppgifterna i sjömansrullorna sökte jag på 1970-talet upp åtskilliga f.d. besättningsmedlemmar i *s/s Vestria* från perioden 1950 till 1952, med syftet att såväl berika fotosamlingen som att få berättelser om intressanta händelser. Detta var ju långt före internet. År 2014 lyckades jag få kontakt med R. Kadmark från Halmstad som varit salongsuppassare år 1950. Han kunde berätta om en del intressanta händelser samt bistå med både namnuppgifter och fotografier.

Under början av 2017 kom jag i kontakt med ytterligare en intressant besättningsman, jungmannen och sedermera maskineleven Malte Eriksson från Hallstahammar, som seglade ombord från april till oktober 1952. Honom fann jag tack vare två båtologer vid namn Erik Hag och Olle Gustafsson.

Malte Eriksson, som har ett fantastiskt detaljminne trots att det är 65 år sedan han seglade i fartyget, har handritat en planritning över maskinrummet, med maskindetaljer, samt manskapsutrymmena akterut under poopdäck. Genom att ta del av den emi-

nenta filmen *S/s Bore - Tur & Retur & Retur* på YouTube återträffar vi även Malte Eriksson som maskinchef ombord i den ångmaskindrivna och koleldade isbrytaren *Bore*, byggd 1894, på resan från Västerås till Malmö i helrestaurerat skick år 1999.

Mer om Vestria

För tiden efter den 7 oktober 1952, då Sven Wallin blev befälhavare, till dess att *Vestria* vintern 1955 fastnade i Bottenvikens is, drev upp på grundet Snipan i Östra Kvarken och kondemnerades, se artikeln »Sista resan med ångfartyget Vestria av Jonstorp«, i *Länspumpen 2017:1*. Efter assurancesbolagets utredning på nyåret 1956 kondemnerades båten i sin egenskap av vrak och försäkringsbeloppet om en miljon kronor, köpeskillingen i december 1949, utbetalades.

Beträffande *Vestrias* resor 1952 till 1954, se artikeln »Telegrafisten och Natasja« i *Länspumpen 2001:4* av telegrafist Claes-Göran Alstam som mönstrade ombord den 27 oktober 1952.

S/s Vestria av Jonstorp

Besättningslista som den såg ut under resan från Köping den 30 april 1952, via Hamburg till Saint John, New Brunswick vid Bay of Fundy, Kanada, med ankomst den 25 maj 1952

Befattning	Namn	Född	Hemort	Övrigt
Befälhavare	Olle Gudmundsson	1906-10	Råå	
Överstyrman	Harald Sjögren	1916-09	Mariehamn	
2:e styrman	Bo Johansson	1917-02	Österskär, Stockholm	
3:e styrman	Wolfgan Eile	1920-08	Tyskland	
Maskinchef	John W. Karlsson	1909-09	Pargas, Finland	
1:e maskinist	Wlit Alex	1906-11	Tyskland	Med reservation för stavningen.
2:e maskinist	B. Nyberg	1926-09	Finland	Med reservation för stavningen.
Telegrafist	Lars Runeberg	1924-11	Malmö	
Steward	Joel Nilsson	1895-08	Allerum, Helsingborg	
1:e kock	S. Rindell	1915-12	Finland	
2:e kock	Sven Larsen	1932-05	Göteborg/Danmark	Rymde i St John, N.B. Kanada.
Matros	August Portin	1911-05	Finland	
Matros	H. Ståhl	1900-07	Malmö	
Matros	Raimo Lindqvist	1930-03	Finland	Rymde i St John, N.B. Kanada.
Lättmatros	Kjell Hansson	1934-12	Skurup, Ystad	Rymde i St John, N.B. Kanada.
Lättmatros	Günter Franck	1932-12	Brunsbüttelkog, Tyskland	Påmönstrade i Hamburg den 5 maj. Rymde i St. John, N.B. Kanada den 30 maj.
Jungman	Malte Eriksson	1922-11	Hallstahammar	Sedermera maskinelev i Vestria.
Jungman	Gustav Olausson	1936-03	Luleå	
Donkeyman	Väino Kokko	1925-02	Finland	
Smörjare	Ove Svensson	1933-09	Landskrona	
Eldare	Karl J. Vinkvist	1916-08	Danmark	
Eldare	Carl Erik Lundby	1929-01	Oskarshamn	
Eldare	Pekka Pokosta	1933-06	Kramfors	Rymde i St John, N.B. Kanada.
Maskinelev	R. Rüful	1930-05	Hamburg, Tyskland	Påmönstrade i Hamburg 5 maj.
Mässuppassare	Urban Jacobsson	1936-08	Stockholm	
Skansuppassare	Leif Hedström	1935-03	Surahammar	Påmönstrade som maskinelev i Köping den 29 april men om-mönstrade till Skansuppassare i Hamburg den 5 maj.



Fyren Gustav Dalén, den 10 februari 1983.



På tal om fyrar

Text **Carsten Petersen** Foto **Kent Hult**

Fyra bojsystemarbetare står på akterdäcket på ett oceanografiskt undersökningsfartyg i Östersjön, strax intill kassunfyren Gustav Dalén, vid angöringen till Oxelösund och Bråviken. Det är kallt, flera minusgrader och små lätta snöflingor singlar ner och förstärker det bistra klimatet.

På däck ligger ett kabelsling som ska bytas ut nere på havsbotten. Diskussionen ombord gäller logistiken med kabeln. Hur och när. De båda dykarna är Björn Becker och Carsten Petersen. Till vänster sitter Bo Juhlin på huk medan

Under fyrskeppens tid utfördes en del oceanografiska mätningar av folket ombord, men när fasta fyrar ersatte skeppen upphörde naturligt nog dessa mätningar. För att råda bot sneglade SMHI:s oceanografer på några av angöringsfyrarna, vid vitala inseglingsleder och ute i det vida havsområdet. Bland annat tittade vi på förhållandena vid fyren Gustav Dalén utanför Oxelösund. Där satte vi ner instrument i vattnet för att mäta havsströmmens riktning och hastighet, salthalten och havstemperaturen på olika djupnivåer samt vågornas höjd, längd och riktning.

Under en period av tjugo år samlades mätvärden in runt den svenska kusten för att balansera och verifiera alla modellberäkningar, som numera ligger till grund för information om strömmar, vågor, termiska förhållanden och salt-halt i Sveriges omgivande hav.

På tidigt åttiotal placerades mätinstrument ut på havsbotten intill kassunfyren Almgrundet utanför Stockholms skärgård, Gustav Dalén nära Oxelösund, Ölands södra grund, Oskarsgrundet NO i Flintrännan nära Malmö och Trubaduren söder om Vinga vid inseglingen till Göteborg. Efter hand anslöts fler fyrar till mätvärdesinsamlingen. Vi satte fast instrumenten på betongfundament, som vi sänkte ner på havsbotten omkring hundra meter från fyren. Därifrån drog vi sedan kabel längs botten fram till kassunfyren och upp längs fyrkroppen till den genomföring som finns på alla fyrar. Den sitter olika djupt belägen, beroende på vilken fyr det gäller.

Med dyktelefon hade vi förbindelse upp till våra kollegor på SMHI:s fartyg *Sensor*, som i sin tur hade walkie talkie-kontakt med den person som fanns inne i fyren; den som skulle dra in kabeln.

Det var ett spännande jobb som kunde strula ordentligt då andra kabelarrangemang störde i genomföringen när man drog och slet från båda håll och då vinterkyllan gav sig

Mats Moberg till höger förklarar de olika projektfaserna. Bilden är tagen torsdagen den 10 februari 1983 ute vid Gustav Dalén, ungefär vid lunchtid.

Vi anlände på morgonen och fann delar av fyrkroppen nerisad, bland annat lejderen upp till innandömet i fyren. Efter någon timmas isknackning blev det möjligt för våra två tekniker att klättra upp till plattformen på fyrkroppen och in till den datorutrustning som förmedlade oceanografiska data till SMHI i Norrköping.

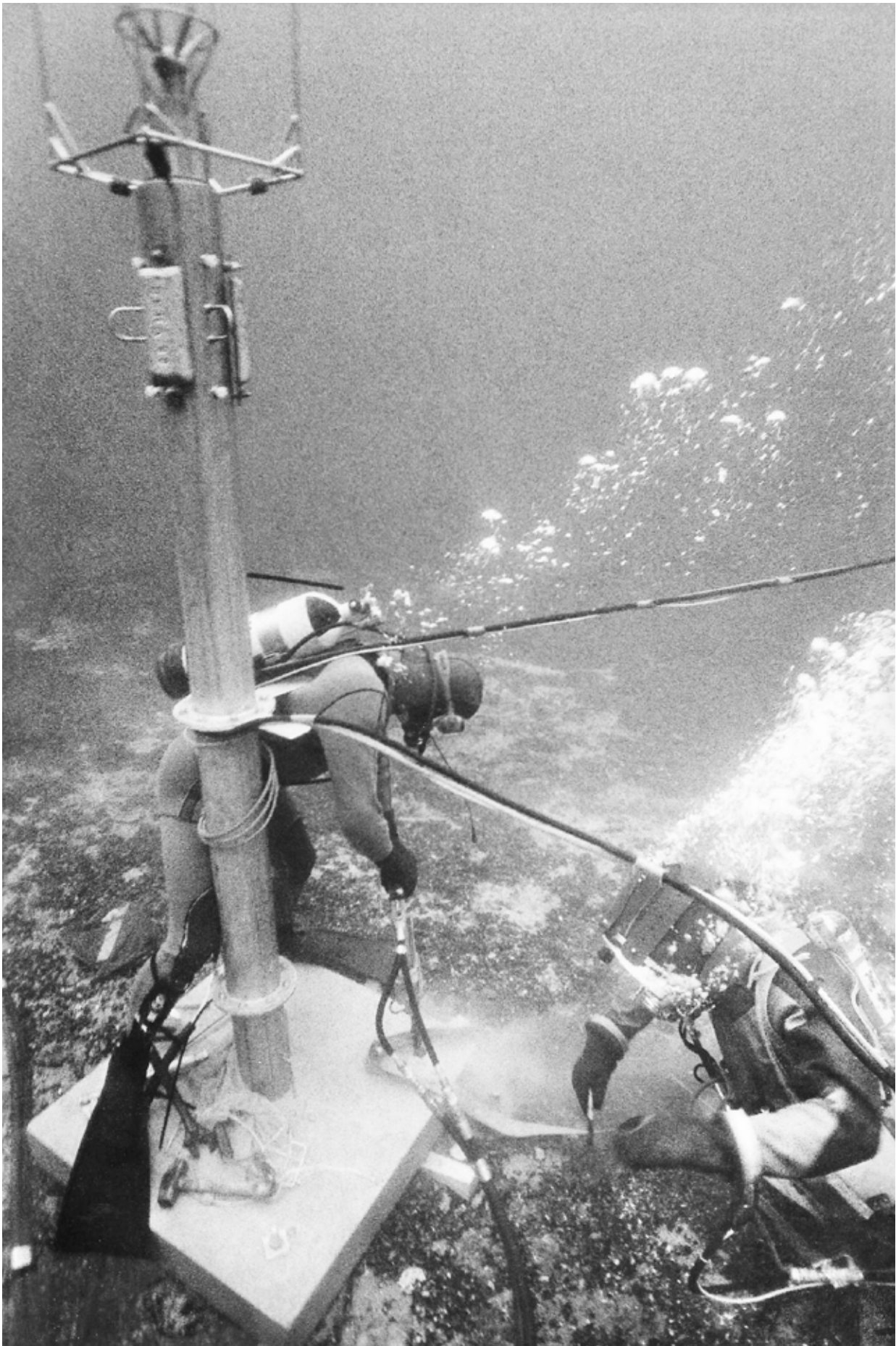
till känna även under ytan. Då var samspelet viktigt mellan dykaren utanför och teknikern/kabelindragaren innanför fyrens vägg.

Kabelsensorer för mätning av temperatur och salthalt sattes fast längs fyrkroppen. Allt fördes sedan ihop inne i fyren till en mikro dator som skickade informationen vidare på länk till SMHI i Norrköping. Vi erhöll mängder av direkta mätvärden som därefter kunde sammanställas och bearbetas, och tjäna som underlag för modellberäkningar för Östersjön och Västerhavet.

Bottenförhållandena var inte likartade på alla platser. Vid Gustav Dalén fanns ett antal släta hållar på tjugo meters djup. Där satte vi på ett tidigt stadium ner en åtta meter hög telegrafstolpe och ovanpå denna ett mätinstrument för havsströmmens riktning och hastighet. För att staga upp telegrafstolpen borrade vi fyra hål med tryckluftborr på den släta hållen; ett för stolpens dubb samt tre för expanderbultar. Sedan säkrade vi upp det hela med wire och vantskruv i ett trepunktsfäste. Ett kul och intressant jobb



Kablar klammas fast längs fyrkroppen.



Strömmättningsinstrument.



Björn Becker och Carsten Peterson hoppar i. Bilden tagen från helikopterlandningsplatsen på fyren Gustav Dalén.

där sikten ibland kunde spela spratt. Från stolpen och instrumentet drog vi kabel längs botten till kassunfyren.

Några år senare bytte vi ut instrumentet på telegrafstolpen mot en Dopplerströmmätare, som placerades på ett betongfundament på botten. Instrumentet registrerade havsströmmens riktning och hastighet var femte sekund på ett antal olika nivåer från ytan till botten. Vågmatären liknade en ishockeypuck, uppriggad på ett stativ med kabelförbindelse. »Pucken« skulle fixeras absolut vågrätt, för att med exakthet kunna mäta våghöjder och vågdalar uppe vid ytan. Vattenpass och fasta nycklar var därför ett måste i bagaget nere i djupet.

Vid Almagrundet lyckades vi ställa betongfundamenten i någorlunda våg och föra kablarna längs mindre raviner i den bergiga botten fram till fyren. Dopplerströmmätaren och vågmatären nivellerades sedan utifrån sina egna lägen på stativen.

Vid fyren Oskarsgrundet NO, som numera är riven på grund av Öresundsbron, placerade vi såväl strömmätare som vågmatäre på den platta botten, på ett djup av nio meter. Den mestadels nordgående strömmen var ibland mycket kraftig, vilket gjorde det äventyrligt att hålla sig kvar vid instrumenten i samband med servicetillfällena.

Vid Trubaduren var sikten oftast bra. I alla fall ner till drygt tjugo meter. Sedan kom natten. Vågmatärstativet stod på trettiofyra meters djup. För att komma dit följde man kablarna, och då var man ett tag nere på fyrtio meter. I kompakt mörker. Men vi hade förstas handstrålkastare med oss.

Trubadurens undervattensmiljö var intressant så till vida att djurlivet stundtals var intensivt. Då kablarna klammades fast längs fyrkroppen tvingades man ibland knuffa bort nyfikna större fiskar som ansåg att vi gjorde intrång i deras revir. På botten vistades havskatter lite här och var runt fy-

rens fastgjutning. De glodde stint och med obehaglig blick, och såg allmänt förbannade ut då man redde ut slingen på kablarna vid bytena. Som om vi klampade in på deras egendom.

Numera är mätningarna vid kassunfyren avslutade. I dagsläget finns i stället en havsboj för meteorologiska och oceanografiska observationer på ostkusten öster om Huvudskär. Dessutom finns tre vågbojar: vid Finngrundet i södra Bottenhavet, vid Knolls grund i Östersjön mellan Gotland och fastlandet samt vid Väderöarna utanför Bohuslän. Datainhämtningen från de här bojarna sker via satellit en gång per timme, och allt lagras i en databas på SMHI.



Vågmatäre, placerad på havsbotten.



Textförfattaren Carsten Peterson var en gång verksam på Oceanografiska avdelningen på SMHI, numera är han pensionär och sekreterare i lokalavdelningen av Klubb Maritim Oxelösund.



En dramatisk flykt från Estland till Finland och Sverige

Henn Avasalu

Estland är ett litet land, till ytan närmast jämförbart med Danmark, med en befolkning som före andra världskriget bara uppgick till drygt en miljon invånare. Kulturellt och språkligt står man Finland nära.

Alltsedan danskarna vann en drabbning på 1200-talet vid Lyndanais, den plats där staden Tallinn senare skulle grundas och växa, har landet tvingats stå ut med främmande maktens överhöghet i åttahundra år, ända till dess att man kunde utropa sin självständighetsförklaring efter fredsförhandlingarna i Tartu år 1920. Där och då utlovade Lenin bland annat okränkbara gränser. Dessa löften visade sig vara av intet värde då Estland efter andra världskriget blev ockuperat av Sovjet. Inte förrän 1991 kunde Estland åter bli ett självständigt land.

Sett till den begränsade befolkningen är det förbluffande hur man har kunnat bevara sin egen kultur och sitt eget språk, allt med en fast sammanhållning och nationalitetskänsla. I dag kanske starkare än någonsin.

Under alla dessa århundraden styrdes Estland av både danskar, tyskar, ryssar och svenskar. Svensktiden har gemmenligen kallats »den goda tiden«, mycket beroende på att befolkningen under greveätten Stenbocks överhöghet lämnades i fred. Stora insatser gjordes också då folkskolor inrättades landet över och universitetet i Tartu grundades.

Nedanstående händelser, som framför allt handlar om flyktresor till sjöss under och strax efter andra världskriget, bygger till stora delar på den dagbok som skrevs av Helmer Avasalu, som levde mellan 1908 och 2000. Han föddes i den

lilla byn Martna i västra Estland i en syskonskara på fem barn. Fadern, som var folkskollärare, dog i Polen av en sjukdom han ådragit sig då han var sjukvårdare i den ryske tsarens armé under första världskriget.

Helmer ville följa sin faders yrkesbana och lyckades också komma in vid folkskollärarseminariet i Tallinn. Där fick han ingående uppleva ett kommunistiskt kuppförsök den 1 december 1924. Kuppförsöket blev ett fullständigt fiasko och kuppmaakarna nedgjordes i gatustrider eller togs till fånga.

När han var färdigutbildad fick han sin första tjänst i byn Leesi, på västra sidan av en udde några mil öster om Tallinn, och det var härifrån familjen i september 1944 skulle lämna hemlandet för gott.

Flyktresor till Sverige i mer omfattande skala hade tagit sin början redan i maj 1943, främst från svenskbygderna på Estlands västra kust, från Haapsalu och norrut, samt från öarna utanför. Vid denna tid var Estland under tysk ockupation, och när kriget mot ryssarna på östfronten krävde förstärkningar uppkom planer på tvångsrekryteringar. Dessförinnan hadelandet till följd av Molotov-Ribbentroppakten varit ockuperat av Sovjetunionen.

Så började en rad flyktresor över Östersjön, varvid totalt 290 båtlag och runt 8 000 personer lämnade svenskbygderna, antingen i äldre fiskebåtar eller i lönndom nybyggda flytetyg; det gällde att hålla denna verksamhet i det fördolda för kustvakterna. Det förekom att båtar helt enkelt sänktes och förvarades under vattenytan för att inte upptäckas. Som en kuriositet kan nämnas att en del båtar som företog den ofta vådliga resan över Östersjön utrustats med nya, svensktillverkade inombordsmotorer. Ett femtiotal av dessa motorer hade tidigare sänts från Sverige som bistånd och hjälp till kustbefolkningen. Dessa motorer kom nu väl till pass för att driva flyktbåtarna över havet och de kom alltså att på detta sätt återvända till Sverige! I slutskedet av denna period företogs också resor med större handelstonnage, som skutor, galeaser och liknande.



Blivande paret Avasalu, den 29 juli 1934.

En av de mest spektakulära flyktresorna gjordes av en sjökaptens tillsammans med sina två unga söner, sedan man lyckats få över hustrun till Finland. Han rodde helt enkelt de 100 sjömil till Fårö i en självbyggd snipa, bara 4,30 meter lång. Resan tog två dygn, fadern rodde och de två små sönerna, som mådde illa i sjöhävningen, försåg honom under tiden med smörgåsar och försökte hålla båten läns.

Konstnären, folklivsforskaren och författaren Olle Olsson i Sanda på Gotland skriver att snipan senare köptes av en Fåröbo för tio kronor. Olsson fick se båten och fann att den skulle passa bra i hans nyinrättade fiskelägesmuseum i Kovik, strax norr om Klintehamn, och hävdar att han i sin tur köpte båten för en liter brännvin.

Men så en dag dök anhöriga till sjökaptenen upp. Dessa fick givetvis överta båten, som nu finns till beskådan på Sjöfartsmuseet i Tallinn, betitlad »Frihetens båt«. En kopia av denna snipa finns också på Sjöhistoriska museet i Stockholm.

Helmer Avasalus flykt till Sverige

Av Helmers dagbok framgår att han och Ilse sitter hemma i byn Leesu den 20 september 1944 med sina två döttrar. Det nödvändigaste är packat och de väntar på att ge sig av. Man hade fått löfte att följa med en båt från ett strandområde i närheten. Narvafronten och försvarslinjen vid Blå bergen var nu genombrutna och Röda armén var i antågande.

Helmers och Ilses son var däremot inte hemma, han vistades sedan några dagar hos sin farmor och sina fastrar i Tallinn. Den sovjetiska framryckningen hade också nått så långt att alla förbindelser med Tallinn var brutna. Nu fick alla klara sig själva bäst de kunde.

Väl nere vid båtläget fick Helmer och hans familj veta att det inte fanns någon plats ombord, vilket innebar att de inte kunde följa med. Detta var ju en chock som gjorde dem mycket illa till mods. Men hjälp fanns likafullt på plats. I ett båtskjul intill hittade man en gammal öppen fiskebåt med



Nybakad folkskollärare, den 15 september 1934.

en liten inombordsmotor. Båten krävde åtgärder för att bli någotsånär sjöduglig, så man satte igång med detta omedelbart. Det var mycket att göra hela natten, men båten blev användbar, till och med motorn startade eftersom man hade funnit bensin i ett gömsle på platsen, och resan över Finska viken kunde påbörjas påföljande kväll.

Ombord i båten togs nitton personer, varav sex barn, och på släp togs en motorlös båt med fyra personer ombord. Det berättades sedan att om man lade handen på relingen med fingrarna utombords, så nådde fingertopparna vattnet! I aktern satt en karl med kniv, redo att kapa bogserlinan om något skulle inträffa med den bogserade båten.

Färden gynnades av en stilla, vindlös natt, dessutom var det alldeles kolmörkt. Visserligen stannade motorn några gånger under färden, men detta visade sig bero på att tändstiften var igenoljad och efter rengöring kunde resan fortsätta.

Att färdas på natten var rätt taktik. I dagsljus var det direkt livsfarligt, då sovjetiskt flyg patrullerade havet och de besköt urskillningslöst alla småbåtar med kulspruteeld. Det hände i några fall att hela besättningen dödades, men båten fortsatte att flyta och irrade herrelös omkring till sjöss tills bränslet tog slut. Andra åter undkom med skadad men flytande båt och ingen dödad eller sårad.

Helmers båt fick i gryningen landkontakt med skärgården utanför Borgå, och man kunde gå i land på ön Pirtti-saari. Resan var lyckligen genomförd. Den finska kustbevakningen mötte och bogserade in alla flyktningbåtar till Jollas, som var en uppsamlingspunkt på fastlandet. Här fick man vila och blev utspisade, och av finnarna fick man veta att de nu stod inför hårda förhandlingar med ryssarna efter krigsstilleståndet. Man visste att ryssarna skulle kräva utlämning av alla ester, något som finnarna till ingen del var beredda att tillmötesgå. De föreslog nu att esterna skulle fortsätta västerut, mot Sverige. Den lilla gruppen kom nu att transporteras med tåg, inhysta i boskapsvagnar, och kom så småningom fram till Raumo på finska västkusten. Härifrån skulle resan till Sverige fortsätta.

En annan person som var med på samma resa har skrivit en redogörelse för vad som följde:

Det befanns att i en undanskymd vik låg ett litet ångfartyg för ankar. Det var med detta fartyg vi skulle fortsätta färden. Båten hette *Vega*, ex *Grane*, när hon seglade för Sveabolaget i Sverige. Hon var bara 47 meter lång, cirka åtta meter bred och var på cirka 520 ton. Krigsskadad var hon också, med hål i skrovet efter ett bombanfall i Helsingfors. Hålen hade tätats med granvirke som svällde i vatten och tätade bra.

Bränsle till ångpannan fanns inte, kol stod inte att uppbringa, varför alla fick hjälpa till att få fram ved ur den närbelägna skogen. Alla som kunde bidrog, kånkade och bar. Ombord i denna skorv tog man närmare 900 personer som stuvades in överallt ombord: på däck, i lastrummen, överallt. Trängseln var olidlig, de sanitära förhållandena obeskrivliga och livräddningsutrustningen var obefintlig.

Med sin människolast gick man så till sjöss med 6–7 knops fart, dessbättre i stilla väder, hårt väder kunde fått rent förödande konsekvenser. Under resan dog några personer och barn föddes. En bit från svenska kusten tog bränslet slut,

varför man tvingades att elda upp livbåtarna. Assistans dök emellertid upp i form av den svenska jagaren *Norrköping* som satte ombord Rödakorspersonal åt hjälpbehövande samt officerare för visitation av fartyget. Jagaren fick därpå agera bogserbåt, och färden slutade i Öregrund. Efter utspisning och vård till behövande fortsatte bogseringen till Gävle.

Främst under september gick flyktresorna från Estland oftast direkt mot Sverige över Norra Östersjön. Några hamnade på Åland en tid, sedan motorn dött eller segel skörats och de förhärskande sydsydvästvindarna drivit dem norrut. På Kökars kyrkogård finns en grav innehållande fjorton namnlösa personer, sannolikt estniska flyktingar vars båtar förlit till sjöss.

Totalt beräknas ca 30 000 ester ha gjort resan över havet med lyckligt resultat. Inte alla klarade resan, den exakta förlustsiffran har inte kunnat fastställas, men man beräknar att cirka 2 000 personer omkom till sjöss. Ändå patrullerade svenska flottan i norra Östersjön och bärgade mycket folk ur usla båtar.

Gotland och Fårö fick ta emot många under denna kritiska period. Fyrmästarparet Hörlin på Gotska Sandön tog under några dygn emot ett tusental personer. Senare utgick, främst från Gotland, ett antal hämtresor av landsmän som blivit kvar. Ett antal båtar var rejäla, sjögående och snabba, väl lämpade för ändamålet.

Ett femtiotal hämtresor gjordes. Det var farliga uppdrag att i mörker närma sig en grunduppfylld, mörklagd kust utan fyror, med risk att mötas av automateld från patrullbåtar eller från land. Mestadels gick det dock bra, endast ett par båtar lyckades inte återvända till Sverige. Förmodligen blev folket ombord gripna.

Resten av släktens flykt från Tallinn

Under denna kritiska tid befann sig sonen i huset i Tallinn i farmors och fastrarnas omvårdnad. Från detta håll visste man heller ingenting om den övriga familjen Avasalus öden, men oavsett detta fick man under rådande omständigheter ordna det för sig så gott det gick.

Inför ryssarnas ankomst utsattes staden för ett häftigt bombanfall den 21 september. Nu gällde det att söka få en transport bort från staden. Släktingarna tog sig ned till hamnen i hopp om att få plats ombord på fartyget *Moero*, som man hade hört skulle lämna Tallinn. Men det var fruktlöst, båten hade redan lämnat hamnen med mycket folk ombord.

Detaljerna i det följande har inte helt gått att utröna, men på kvällen den 22 september befann sig släktingarna i alla fall ombord i den tyska »Kriegsmarines« *T 28*, en så kallad *Flottentorpedoboot*, som med andra enheter skulle retirera från Tallinn för gott. Detta fartyg var närmast att jämföra med en ordinär jagare i storlek och beväpning. Den var cirka 100 meter lång och 8 meter bred, hade två 10,5 cm kanoner samt en uppsättning 20- och 30-mm närluftvärnskanoner, två trippellavettage för 53 cm torpeder, sjunkbomber och minor. Farten var maximalt 35 knop med ångturbiner, besättningen uppgick till 205 man.

Den lille estnische gossen, som alltså var Henn Avasalu, har några vaga minnen från denna resa. Vid ett tillfälle var han på vippa att gå överbord. Han hade gått ut på däck, i



Familjen återförenad. Här sitter de på trappan till den första egna bostaden, en lagårdskammare på Skrädders gård i Fjäle by utanför Bollnäs i Hälsningland 1945. Fr.v.: Henn, Ilse, Kersti, Helmer och Sirje.

höjd med torpedtuberna och greppat relingen – som försvann utombords; relingen skulle vid utsvängning av tuberna inte vara i vägen. En passerande matros högg honom i hampan, och tur var det, annars hade denna berättelse inte kunnat skrivas.

Påföljande dag fick släktingarna veta att *Moero* sänkts genom flygbombning, med förlust av cirka 3 000 civila. Cirka 500 personer överlevde och plockades upp ur havet av tyska marina enheter. Ödets ironi ville att de som sänkte *Moero* var amerikanska tvåmotoriga bombplan av typen Douglas Boston eller Havoc, i sovjetisk tjänst. De hade tidigare överlämnats från USA till Sovjet enligt den så kallade Låne- och uthyrningslagen under andra världskriget.

Färden med *T 28* gick till Libau, nuvarande Liepāja. Enligt den tyske amiralens krigsdagbok hade alla tyska marina enheter som lämnat Tallinn kommit helbrädda fram. I Libau bytte släktingarna till en ordinär ångare vid namn *Donau* som förde dem till Warnemünde i Tyskland. Förmodligen var *Donau* samma båt som sänktes vid Dröbak i Norge strax före krigsslutet.

T 28 med fartygschefen Kapitänleutnant Hans Walter Temming (1913–1985) överlevde resten av kriget. Hon togs efter kriget som krigsbyte av britterna och lämnades sedermera till franska marinen, som opererade fartyget under namnet *Le Lorraine* till mitten av 1950-talet varpå hon skrotades omkring 1959.

Efter Warnemünde hamnade familjen i Rostock, som då var en ödelagd stad. De blev inkvarterade i ett barackläger något öster om staden. Medan de bodde där verkade Röda

Korset över gränserna med att spåra vart folk tagit vägen. På så sätt fick de veta att Helmer Avasalu med hustru och två döttrar hade kommit fram helbrädda till Sverige.

Genast vid krigsslutet fick Henn, fastrarna och farmodern komma till Sverige via Danmark. De förlades först i karantän på Falsterbohus och Henn minns att han där för första gången fick smaka på knäckebröd och mjölkchoklad. Efter en tågresa till Bollnäs kunde han så slutligen förenas med sin familj. 🌀



Henn Avasalu, fotograferad i Rostock, Tyskland, den 5 mars 1945.

Källor

Avasalu, Helmer: Dagbok 15/10 1942–31/12 1947
 Hammerman, Margareta: *Estlandssvenskarnas flykt över Östersjön*. 2014.
 Kivilo, Jüri: Artikel om flykten från Estland.



S/s Elfängen i Ströms övre sluss den 11 juni 1915. Foto Albin Berns, ur Inge Ohlsons arkiv.

Med s/s Elfängen på Göta älv

Sune Stigsjö

Den sedermera välkände bokförläggaren och författaren Sune Stigsjö (1926–1989), som även gav ut en del sjöfartslitteratur, gjorde år 1943 en resa med s/s *Elfängen* på Göta älv. Han var då bara 17 år gammal och hade fått följa med på en tur under påsklovet.

Hans pappa Axel Stigsjö var ordförande i Rederiaktiebolaget Pandion och det var kanske därför han fick göra denna tur. Trots sin ungdom hade Sune Stigsjö

öga för detaljer och kunde därför på ett ganska drivet sätt redogöra för sina iakttagelser under resan. Det märks att han har litterära ambitioner. Berättelsen är utformad som ett brev från en »utsänd medarbetare« till kamraten Bengt Holmström, även han sedermera författare och litteraturkritiker, och vi får ett litet trevligt dokument från det krigstida Sverige. Texten har vi fått från Sune Stigsjöes dotter Anna Stigsjö Linder.



Bilden är tagen vid samma tid och plats som när Sune Stigsjö anträdde sin resa. Ur Bertil Söderbergs arkiv.

Från vår utsände medarbetare
ombord på s/s *Elfängen*

Onsdag förmiddag

Inklämd i en trång hytt, med en tidning som skrivbord, sänder jag dig detta meddelande. Sedan tidigt i morse har vi varit på väg. Med vi förstås i detta sammanhang: båten, kapten, styrman, fyra besättningsmän, eldare samt två fruntimmer som fungera som kokerskor, städerskor och litet till. Vi stävar uppför Göta älv, och passerade nyss Kongahella. Vädret är dåligt; litet mulet och blåsigt. Men det ser ut att klarna.

Jag startade denna s.k. lusttur klockan 08.00 i morse. Försedd med en väska som i hög grad påminner om en större portmonnä, äntrade jag med sedvanlig spänst s/s

Elfängen (tillhörig rederiaktiebolaget Pandion u.p.a., vars ordförande min pappa är). Hisingsbron blev allt mindre – tills den liknade din lilla leksaksbro där hemma på golvet. Jag stod på bakre däck. Det luktade fiskmåss och salt sill. Vi passerade rätt slumrande fabriker vid älvkanterna. Olje- och arbetarbrist. Även EKA tycktes vara tämligen sömningt. Men fiskmjölsfabriken vid Agnesberg stinker som vanligt.

Jag stod på kommandobryggan och studerade mötande båtar. Jag såg tre. Trafiken är nämligen lamslagen. Så har jag ätit frukost tillsammans med kaptenen i främre salongen. Ohyggligt löst ägg med gröt och ätticksill, ansjovis, hårt bröd och smör. Men aptit får man av »sjön«. Klockan fyra anländer vi till Trollhättan, där en del last skall av.

Jag återkommer.

Onsdag middag

Vi väntar på att få komma in i slussen här vid Lilla Edet. Det dröjde, för en tysk båt håller på att lämpas igenom. Vi har för övrigt mött flera tyska båtar med malm.

Nu vilar det stora lugnet över omgivningen. Solen har kommit fram och det är varmt. Kapten ordnar med avlöningslistor. Styrman röker på mellandäck. Fruntimmer ordnar middag; det luktar redan biffstek ur middagsröret. Upp på däck sitter eldaren och svalkar sig, medan besättningsmännen tar igen sig i pannrummet. Och jag – den onyttigaste människan ombord – sitter här och pöser över att bli kallad kandidaten. Antingen är det kunskaper som skiner i ansiktet eller också är det tvålen!

En av matroserna liknar en valross. Han snusar och spottar på främre däck. Jag trivs inte på främre däck. Och så har vi druckit kaffe. Kapten fick »kaffehalva«. Det fick inte jag. Men det kändes skönt med den varma drycken i alla fall. Det behövdes, för jag hade en halvtimmas besvär innan jag fick upp hyttfönstret. Det är ett sådant där »öga«, du vet. Man måste skruva på en massa övermålade saker. Sedan kom kapten in och öppnade det andra med ett enkelt handgrepp. Men jag rår inte för att jag kan bevisa Pythagoras' sats baklänges och vet hur stor golvyta St. Peterskyrkan har, men inte kan öppna ett »öga«. Det måste vara något fel någonstans.

Att skorstenen på ett fartyg är varm, fick jag reda på för en stund sedan. Men det kunde man sagt mig innan jag tog på den. Jag visste ju inte det. Men i stället har jag reda på hur många ton vete varje kille käkar om året i Canada.

Nu kallnar middagen.

Onsdag, eftermiddag

Blyg och sovande mötte oss Trollhättan. Det låg soldis över staden. Den lilla kajen med ett gulaktigt, ynkligt trähus som gör anspråk på att vara »Trollhättans hamnkontor och lagerbyggnad«, är verkligen skrottretande. Avlastning en timma. Jag gick i land. Hamnkontorets väggar utgjorde en praktfull provkarta på det unga Trollhättans litterära anlag: »Jag älskar Anders, Edit«, »Arne och Ruth«, »Älskar du mig, Ingemar?«, »Sophi«, osv.

Även teckningsanlagen visade sig.

Jag vandrade in i staden. Trötta, dammiga gator. Och tomma. Ett litet runt apelsin, pris 40 öre. Biograferna kör onsdag, lördag 8.15: »Dr Jorrell, mannen som mystifierade hela Scotland Yard. RAFFEL«. Tvättinrättningar och speceriaffärer i vartannat hus. Nyfikna ungar och snoriga sådana. Bussar, gatuarbeten och en mallig, rundmagad polis-konstapel, där har du Trollhättan i en ask!

Båten blåste och jag häggade ner till Jättefartyget. Framför oss klättrade hotfulla moln upp. Vänersborg vinkade.

Onsdag, kväll

Framför mig sover Väneren. Himlen börjar mörkna och det dröjer inte länge förrän den första bleka stjärnan börjar blinka. Redan klippa fyrarna långt, långt borta. Skären och kobbarna gömmer sig i vassen, som nästan klättrar ända upp på land. Upp på Birger Sjöbergs väg. Jag sitter här på en soffa. Folk flanerar förbi. Tydligt Vänersborgs-ströget.

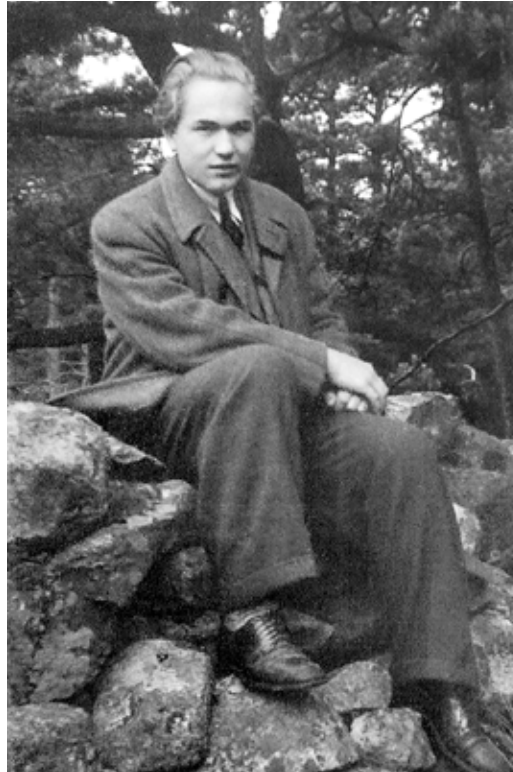
Långt ut på stenpiren skymtar två människor av både öron och ögon. Kanske sitter jag litet för långt in i mörkret. Folk är så ogenerade. Nu springer en hund förbi med sin husse. Ja, d.v.s. husse springer inte. Han glori i stället mycket nyfiket på mig. Så syns jag då ändå, där jag sitter med mitt block och skriver.

»Nej, min herre. Jag är inte

Birger Sjöberg, nej jag beklagar.« Nyfikna människa! Hunden skäller.

Några änder får brått att försvinna in i vassen. Man snarare hör än ser dem. I bakgrunden skrämmer det unga Vänersborg. Långt i bakgrunden. Men det hörs. Nu är det nästan svart omkring mig. Oroligt blinkar fyrarna. Det luktar barr och kåda. Och vår. Myggen börjar bitas. Det är tid att röra på sig.

Det går en vind i vassen.



Sune Stigsjö, 1944

Onsdag, kväll, sent

Stela och raka kastar lamporna ett snålt ljus över ett tämligen öde torg. Endast några bassar står och stånkar i ett hörn. Här skulle vara mörkt om inte spårvagnarna lyste med sin frånvaro. Längs Kungsgatan flanerar man. Allt ljus som kunnat uppåddas har placerats där. I skyltfönstren. Man pratar och skrattar på vänersborgska. Polisen står i hörnet, bred och präktig i sin fetma. Inbillar sig att han vaktar ordningens störare. Han glori då och då på mig. Får man inte lov att hålla i en penna i den här stan?

Torsdag, morgon, tidigt

Båten ligger förtöjd i Vänersborgs hamn. Jag vaknade nyss, härligt stel och mörbultad. Sömmen kantar ögonen, och trots att det inte är varmt har jag öppnat ett »öga«. Ute på älven står dimman tät, några kråkor skriker hest. Det känns fuktigt och kyligt. Morgontystnad. Så småningom har båten vaknat till liv. Tysta steg tassade i trappan. Flickan kom in med kokat råg – somliga kallar det kaffe. Jag har hört styrman spotta och kapten prata i sömnen. Samt matrosernas svärande i den tidiga morgonstunden. Allt mera tyst, liksom på diskret avstånd; men nu är det liv och



Elfängen vid Helgeröds brygga år 1923.

rörelse. Det verkar som om hela Götaverkens stånghammarsarsenal placerat sig över mig. Alltså inte i huvudet, utan utanför. Maskiner dunkar, kärrhjul smäller mot stenväggen och det luktar dimma. Om någon timma tager vi oss till Vargön – och sedan ställes färden så småningom mot Göteborg.

Sune Stigsjö

Brevets adressat, Bengt Holmström, skrev år 2003 rent brevet han fått och dessutom gjorde han en del noteringar kring *Elfängen*. Intressant nog nämner han då Läns pumpen som referens! Så här lyder delar av Bengt Holmströms redogörelse:

(..) Jag fick fram hans (Sune Stigsjöes) reseberättelse »Ögonblicksanteckningar under färden« och gjorde en maskinutskrift av de handskrivna blyertsanteckningarna. (..)

Det var en resa som Sune gjorde under påsklovet 1943 med s/s *Elfängen*, en ståtlig ångare, påminnande om en Marstrandsbåt. Den var byggd på Eriksberg år 1899, 173 bruttoton och med en stark maskin på 170 ihk. Längd och bredd 29,25 x 6,07 meter. (Marstrandsbolagets *Inland* som ibland gick på Hönö Heden i det tidiga 1930-talet var 30,6 x 5,67 meter och med maskin på 170 ihk.) Uppgiften om *Inland* har jag från den av Sune utgivna utmärkta *Skärgårds- trafiken i Bohuslän under 100 år* (1968). Uppgiften om *Elfängen* har jag från Klubb Maritims *Läns pumpen* 1984:1.

Där står mer om *Elfängen* i artikeln »Gyllene tider för passagerartrafiken på Göta älv« av Robin Holmstedt (s.3-18), att *Elfängen* hade slutat gå 1938-39 och låg upplagd vid Lödöse varv och Bohus varv till 1942, när Pandion köpte ångbåten. Kapten ombord har varit Fritz Olsson från Västerlanda. En matros ombord som började 19/11 1942

hade 130 kronor i månaden + dyrtidstillägg. Seglationen år 1943 började den 2 april och denne matros blev då rorsman och fick 165 kronor per månad. Seglationen 1944 började 19 april och avslutades 25 september. Sune var alltså med på en tur under den näst sista säsongen, och *Elfängen* har alltså varit den allra sista reguljära älvbåten. (...)

Så långt Bengt Holmström. Den som vill veta mer om passagerartrafiken på Göta älv kan alltså läsa vidare i *Läns pumpen* 1984:1. Tilläggas kan att *Elfängens* rederi, AB Pandion, grundades den 29 februari 1940 av kontorschefen Axel Hjalmar Stigsjö (Sunes far), handlanden Oscar Harald Ludvig Johansson och kontoristen Gösta Rickard Valdemar Jansson, med frysmästaren Ernst Alarik Karlsson som suppleant, alla Göteborg. Aktiekapitalet uppgick till 5 000 kr.



Elfängen passerar Lödöse varv strax innan kriget. Ur B. Söderbergs arkiv.



Ombord på *Westvåg* sommaren 1939. Fr.v.: Sören Nilsson, Egon Nilsson (textförfattaren), Sven Olsson och hans fru Agnès Olsson.

En skutskepparfamilj under andra världskriget

I början av andra världskriget bodde jag tillsammans med mina föräldrar, Ellen och Sören, ganska nära hamnen i Skärhamn. Förmodligen kunde man redan då höra radiorapporten »En drivande mina har siktats två nautiska mil väst...«.

Egon Nilsson

Mitt första minne från kriget härrör just från drivande minor. En hade kommit in genom Bremsund, inloppet till Skärhamn, över *Hamnefjorn* och lagt sig under *Strambers plan*, dvs. Strandbergs brygga. Eftersom jag inte var mer än 4-5 år vid det här tillfället så minns jag inga närmare detaljer, men jag har talat med ett par äldre gubbar som var i folkskoleåldern när detta hände, år 1941 eller 1942. De berättade att ett stort varningslarm ut-sändes, experter från Marinen tillkallades och folk evakuerades från de fastigheter som låg nära hamnen. Skolan var en av dessa byggnader. Vårt hem var en annan. En skolklass samlades vid kyrkan, varifrån de bland annat såg när minan bogserades ut över fjorden och sprängdes. En yngre klass fick ta sig till Tubbeskogen, öster om samhället, där de enligt min sagesman lekte indianer och vita. Det var ju lite roligare »krig« än det som förekom ute på Skagerrak.

Pappa var till sjöss så min mor och jag gick till mormor och morfar som bodde på mer betryggande avstånd. Jag minns tydligt när minan sprängdes. Jag låg på min morfars säng och lär ha sagt: *Där sprack hu, mamma!*

Skonaren *Westvåg*

Skutan, motorseglaren *Westvåg*, en tremastad slätskonare, köpte min far tillsammans med min morbror Sven på våren 1939 från skeppsredare Kromann i Marstal. Hon var byggd just i Marstal 1919 av Eriksens Skibsværft på beställning av rederiet Kromann, som var ett av de stora skonertrederierna i Marstal. Hon fick namnet *Frem* efter en tidigare skonare med samma namn som försvunnit i maj 1918 mellan Vestmannaöarna och Seydisfjord.

På första bladet i en av skeppsdagböckerna som jag har i min hand läser jag: *3mst Sk. Frem, Registreringsbogstaver NWPH,*



Egon Nilsson sprutar vatten. Närmast relingen Harry Hermansson.

Reg. tons Brutto 136 45/100, Reg. tons Netto 119 7/100, Hjemme-hørende i Marstal, Skipperens Navn Svend J. Jørgensen.

Ett journalutdrag från torsdag den 7 november 1929 lyder som följer: *Skibets Sted Atlanterhavet, Paa Rejsen fra Burin til Oporto om Gud vil. 16:e Dage i Søen.*

Frem var alltså en av de många *nøjsomme Marstallere* som seglade på den så kallade New Foundlandstraden, som var en hård och krävande seglats för de små skonarna med sin fåtaliga besättning.

Den 9 juni 1939 anlöpte *Westvåg*, på sin första resa under svensk flagg och med svensk skeppare, Köpenhamn med en last av trä. Min mor och jag reste samma dag från Skärhamn och mötte upp på kajen i Köpenhamn. Jag var alltså två år när jag för första gången »mönstrade på» en skuta. Sedan dess har det nog inte förflutit någon dag utan att mitt liv på något sätt varit berört av skutor. Eftersom även min mor hade sjöben och inte led av sjösjuka blev det naturligt att hela familjen var med ombord under större delen av året, i alla fall fram till skolåldern. Sedermera kom också min bror Bengt-Arne, som är fem år yngre än jag. Till skillnad mot andra sjömansbarn fick vi ju på detta sätt träffa vår far åtminstone halva året. Min mor sa alltid att vi följde syrenernas blomning. Efterhand som vi seglade norrut efter Sveriges ostkust möttes vi av blommande syrener. Längst upp, till exempel i Töre, blommade syrenerna först i juli.

Krigsutbrott

Men idyllen stördes ganska snart och kriget bröt ut. Under 1939 tror jag inte att det påverkade vår tid ombord någon-



Egon Nilsson och hans mamma Ellen Nilsson.

ting, men efter det att tyskarna invaderat våra grannländer den 9 april 1940 blev allt annorlunda. Det har berättats mig att den aktuella dagen låg vi med *Westvåg* i Aalborg. Mina föräldrar blev förstas oroliga och det bestämdes att min mor och jag skulle segla hem med min fars farbror, Göran Nilsson, som också låg i Aalborg. Han hade tremastskonaren *Dana* av Nordvik, en vacker klipperskonare, byggd i Svendborg.

Vi småpojkar förstod inte riktigt vad kriget innebar, och livet lekte vidare som vanligt. Först många år senare gick det upp för oss vilket trauma framförallt min mor fick genomlida, med tanke på *Westvågs* trader i minerade vatten på tyska, polska och danska hamnar. Min far hörde mest av sig per telegram. Det var ju inte så lätt att ringa på den tiden, man var tvungen att söka upp en telegrafstation och där begära rikssamtal. Därefter kunde man få vänta i flera timmar innan samtalet kopplades fram. Naturligtvis blev det många dagar i ovisshet därhemma.

I minerade vatten

Kriget till trots så seglade vi ganska mycket med far. Det blev då mest på svenska ostkusten och Finland, cement från Degerhamn och Slite norrut, trä eller props från norrländska eller finska hamnar till Tyskland eller Danmark. På södergående blev det dock stopp för oss i Kalmar. Vi fick inte gå med längre eftersom södra Östersjön var minerad. Dessutom jagade ryska ubåtar svenska fartyg i Östersjön som seglade på Tyskland, detta trots att den svenska flaggan var målåd på båda sidor av skrovet. Utanför tyska kusten kunde

man dock segla i minfria leder efter anvisningar från tyska flottan. Man kan förstå vilka tankar som fanns i min mors huvud när vi satt på tåget på väg hem. Hon tänkte säkert på sin man, sin bror och de unga pojkarna ombord som även de blivit som familjemedlemmar, nu på väg ner i dessa farliga vatten.

Med spannmål från Danmark, gödning från Norge, kol, koks och briketter från Tyskland eller cement från Limhamn seglade man snart åter norrut genom Kalmarsund. Vi fanns då på kajen i Kalmar, men denna gång för att mönstra på. Detta var det bästa jag visste, att få komma ombord igen och träffa far och de andra. Däremot minns jag att det var långtråkigt att åka tåg mellan Göteborg och Kalmar med ånglok och stopp vid varje station. Det tog en hel dag, runt tio timmar om jag inte minns fel. Hade det varit i dag hade vi kunnat kallas Kalmarpendlare.

Ont om brännolja

Vad minns jag från den här tiden ombord? Jo, en hel del. Först kommer jag att tänka på hur privilegierade vi var som fick segla runt i nordiska farvatten under det ljusa halvåret, det som nöjessegelare gör i dag. Visst var det dåligt väder ibland, men stöttande segel och den totala frånvaron av sjösjuka gjorde att jag bara har ljusa minnen. På den här tiden gick också allt i en lugnare takt, kanske så som vår Herre tänkt sig. Vi ankrade ofta i lä i någon naturhamn och inväntade bättre väder, till exempel vid Björkö-Arholma före Ålands hav, eller innanför Landsort när »han var för frisk« på norra Östersjön. Detta var före radarns tid, så även när det blev tjocka ankrade vi var som helst i skärgården. Det blev mycket segling, det var ju ont om brännolja, som bränslet till tändkulemotorerna kallades. Man fick en liten ranson för att kunna manövrera i hamnar o.d.

Motorbrännoljan (lite tyngre än dagens diesel) var dyr, varför man ofta körde tändkulorna på »motortjära«. Jag läser på ett kvitto från Svenska Gulf Oil Company AB i Kalmar, daterat den 18/8 1944: »Motortjära – 727 kg à 45 öre; smörjolja 50 kg à 305 öre; lysfotogen 10 liter à 115 öre« osv. *De va ente billit* som vi säger i Bohuslän.

Brännoljan kostade 112 öre litern enligt en räkning från en av bunkerbåtarna i Skärhamn. Det fanns tre stycken på den tiden: Mandus sålde Shell, Ma-Johan sålde Gulf och Olof sålde Esso. Det gick åt en hel del lysfotogen då elektriciteten ännu inte kommit till skutorna. Jag förstår att jag börjar bli lite till åren när jag tänker på att jag till och med seglat med fotogenlanternor! Även radion, vanlig rundradio med bara lång- och mellanvåg, drevs med stor otympliga »glasbatterier«, någon typ av galvaniskt element.

Egon går till väders

Westvåg var alltså en tremastad slätskonare (är, borde jag skriva, för hon seglar ju än i dag som *Marilyn Anne* av Struer), med samma rigg som välkända *Westkust* från Orust. Således visste vi redan som småpojkar var jagaren, förstänget, gaffelfocken osv. satt. Far sa ofta *flängjip* när han menade ett lösfotat försegel framför jagaren (jämför flying jib). Storseglet blev rätt och slätt *sejelt*.

En sannolik följd av dessa mina nyvunna kunskaper om rigg och annat blev en händelse som mycket väl kunde ha

ändat min sjöbana redan vid fem års ålder. Vi var på väg in mot en hamn eller skärgården, och jag hör fars order: »Nu kan ni ta gaffelfocken, pojkar«. Med pojkar menade far besättningen, men ni vet ju hur det är med en grabb i femårsåldern. Man vill visa sig duktig, så jag ville förekomma de vuxna och smet iväg framöver däck på styrbordssidan, tog ner det uppkvjlade pikfallet på däck och ställde mig, intet ont anande, på rinkan och lossade fallet på nagelbänken. Ni förstår vad som sedan hände, piken ner och Egon upp med en förfärlig fart. Min morbror, som såg hela händelseförloppet när han stod och styrde, berättade på senare tid att jag åkte med fallet ända upp till blocket och sen ner mot däck med huvudet före.

Då tänkte jag, sa Sven, att nu är det gjort med honom! Men några meter ovanför däck fick det slängande fallet på något sätt nytt tag i mig så att jag slog rumpen i däck, och vad jag minns, var helt oskadd. Mina föräldrar brukar skoja med att den ende som fick ett märke av olyckan var min ofödde bror. Min mor, som var havande, kom nämligen i samma ögonblick som jag for till väders upp genom skans-kappen och föll av förskräckelse över vad hon såg baklänges ned i skansen och slog nacken i skansbordet. När min bror föddes hade han ett födelsemärke just i nacken.

Jo, jag har också hört att det är vanligt med födelsemärke just i nacken...

Kvinnorna blev stuvare

Jag har många övriga minnen. Tiden i hamn fick jag ofta leka och klara mig själv, eftersom far hade fullt upp med sitt, min mor var ofta kock och min bror var ännu spädbarn. Då blev jiggen min bästa vän. Jag lärde mig snart att vricka, då årorna av ek var för tunga att ro *hanårer* med för en liten pojke. Av pappersbrukens utsläpp uppstod ett tumstjockt skumlager som det var skoj att styra igenom minns jag, men det var kanske inte så hälsosamt – det var ingen som visste något om det då.

Vi lastade flera gånger trä, alltså virke, i Finland. Ett starkt minne härifrån är att det mest var kvinnor som stuvade. Jag förstod att det var ont om arbetsföra män eftersom många av dem var ute i kriget. En och annan fanns dock, och de skulle fungera som förmän, men de hade sannerligen inte lätt med dessa manhaftiga, och vad jag då tyckte stora, kvinnor som visste sitt värde. Morbror Sven och min far kunde ändå tas med dem, de skulle ju se till att det stuvades ordentligt så att så många »standards« (ett volymmått) som möjligt fick plats, det gav ju bättre frakt.

Bombanfall i Kiel

Och nu kommer vi till den händelse kring *Westvåg* som berört många människor och om vilken det har skrivits och talats mycket. Den inträffade i Kiel under lastning av kol. Jag har tillgång till direkta citat, tidningsurklipp, rapporter och protokoll med mera.

Tiden var augusti 1944. Vi familjemedlemmar hade som vanligt lämnat skutan i Kalmar. *Westvåg* förtöjde i Kiel den 22 augusti på eftermiddagen. Strax framför låg motorsegelaren *Veritas* av Hernösand. Efter ett par dagars väntan började lastningen. Det kom några järnvägsvagnar med kol då och då, varför lastningen drog ut på tiden. På lördagen, den



Egon Nilsson och hans bror Bengt-Arne ombord på Westvåg år 1948.



Sören Nilsson med sönerna Bengt-Arne och Egon.



Måltid på däck, på väg till Emden i Tyskland 1948. Fr.v.: Bengt-Arne, Egon, Sven Olsson, Sören Nilsson och den danske kocken Tomas.

27 augusti, gick flyglarm. Jag minns fars berättelse efteråt. Besättningarna från båda fartygen, förutom två pojkar, en från vardera båten, gick till skyddsrummen. Det kanske fortfarande finns någon som minns dessa rosa, höga betongbyggnader som länge efter kriget stod kvar i Kiel? Utlänningar beordrades högst upp, till de mest utsatta platserna. Flyganfallet, som utfördes av 1 700 allierade bombplan, beskrevs som ett av de värsta under hela kriget. Min far berättade om stötvågorna från bombkrevaderna som, trots de flera meter tjocka väggarna, kastade de som stod lutade mot väggen, metervis in i byggnaden. Man besvärades tydligen också av gas. De två pojkarna trodde att flyglarmet denna kväll var falskt – det hade varit så kvällen innan – varför de stannade kvar ombord. När flyganfallet kom tog de skydd under det så kallade kajbandet, en slags kraftig avbärare av trä.

Det skulle visa sig att deras beslut att vara kvar blev de båda fartygens räddning. Under natten skadade en sprängbomb *Westvåg*, som låg jämsides med *Veritas*, och många brandbomber hamnade på de båda fartygens däck. De två ynglingarna skyndade så fort som möjligt ombord igen och vräkte bomberna i sjön, släckte elden och begjöt ett upphettat oljefat, som kunde befaras explodera, med vatten. Av fartygens krängningar sprängdes förtöjningarna, den ena efter den andra, men de båda lyckades få i land nya trossar och hindra att fartygen kom på drift.

När de övriga besättningsmännen kom ombord vid fyrtiden på morgonen låg de båda fartygen där så gott som oskadda. Min far och befälhavaren på *Veritas*, Allan Kristiansson från Kebene, skrev därför till Statens Krigsförsäkringsnämnd i Stockholm och anhöll om att dessa sjömän skulle belönas för sina insatser. Deras önskemål beviljades och i april 1945 belönades de i Skärhamns kyrka av Kungl. Majt. för »Mod och rådighet till sjöss i farofylld tid«.

Efter en strapatsfylld resa hem, med Trelleborg som första hamn, kom skutan till AB Gustafsson & Söners Skeppsvarv i Landskrona för reparation den 5 september 1944.

Tyskt fartyg torpederat väster om Stora Pölsan

Först nu gick det upp för mig varför min far var hemma den 9 september 1944. Han hade skutan på varv. Nämnade datum är nämligen en annan milstolpe i samband med mina minnen från kriget.

Det tyska trupptransportfartyget *Westfalen* hade torpederats väster om Stora Pölsan, inte så långt från den plats som den svenska ubåten *Ulven* förolyckats året innan. *Westfalen* var på väg till Tyskland och hade en del norska krigsfångar ombord. (Se även artikeln »En förlisning och ett glädjebud« i Läns pumpen nr 2/2017. Red. anm.) Enligt uppgift från äldre personer blåste det frisk sydvästlig vind de här dagarna. Många av de omkomna flöt i land på Tjörns och Orusts västra kuster. De lik som togs till Skärhamn, jag har för mig att det var tolv stycken, lades i »Olas Axels magasin«, numera *Atenes* magasin.

Eftersom jag på typiskt Skärhamnsvis av de äldre benämndes som »Olas Axels Ellens Egon«, Axel var alltså min morfar, så kom den här händelsen ganska nära vår familj. Det talades mycket om den hemma och min pojkaktiga nyfikenhet resulterade i att jag skulle dit och titta. Min

far och jag stod och pratade med några andra gubbar utanför magasinet. Han tyckte inte att jag skulle gå närmare, utan höll mig hårt i handen. Men min nyfikenhet vann och jag slet mig från fars hand och hoppade upp på några gamla master så att jag kunde kika in genom ett fönster.

Än i dag har jag synen framför mig: två till tre rader med uniformsklädda människor prydligt utlagda på golvet. Det var väl inte så farligt. Jag sprang vidare runt hörnet – min far lät mig vara – och fram till dörren på magasinets långsida som stod öppen. Jag fick nu en närbild som jag aldrig glömmar. Kanske chockades jag av vad jag såg, men något hände. Jag hade svårt att sova flera nätter därpå. Min far påpekade förstas det dumma i mitt tilltag och jag fick höra: »Vad var det jag sa!«.

Med flyktingar i lasten

Två av männen i magasinet var normän. De fick ett speciellt avsked i Skärhamn. Deras vita kistor ställdes vid tvärkajen, där *Atene* låg från början, och samhällets celebriteter med prästen i spetsen, vi skolbarn och allmänheten deltog i en fin ceremoni på kajplanen. Kistorna fördes sedan med tulljakten ut till en svensk örlogsman som hade ankrat på Hamnfjorden, för vidare färd mot Norge. Jag minns inte vart de tyska sjömännen fördes, men en av dem ligger i alla fall begravd på Stenkyrka kyrkogård. På hans gravvård står att läsa: »Här vilar en okänd tysk«.

Många lovvärda hjältedåd, med eget liv som insats, gjordes under kriget. Något som berör skutorna är den hjälp att fly från en säker avrättning som skutornas besättningar gav många tyska judar som jagades av Gestapo. Man gömde flyktingarna i kokslasten när de tyska patrullbåtarna närmade sig. Soldaterna kom ombord och med långa spetsiga spett undersökte de lasten. Vad jag förstått av min fars och andras berättelser, så visste de att om soldaterna fann flyktingar ombord i deras fartyg så blev skutan beslagtagen och besättningen förd till tyskt eller, i slutet av kriget, till ryskt fångläger. Man tror att just detta hänt flera av de under kriget spårlost försvunna fartygen. I slutet av kriget var det också tyskar som ville komma undan ryssarna till Sverige.

Efter jul, när skutorna var upplagda för vintern och besättningarna fick en välbehövlig vila, lyssnade vi pojkar med intresse på samtalen mellan gubbarna då det talades om vad som hänt under året. Just resorna med flyktingar ombord var det spännande att höra om.

Vid ett tillfälle förstod jag att det var nära att gå riktigt illa. En rysk soldat hade känt något under den främre lilla lastluckan, och hans befäl tillkallades. Besättningen visste att det fanns en flykting någonstans i det området och de blev naturligtvis mycket oroliga. Ryssarna skyfflade undan koks och letade i ett par timmar, men de fann honom turligt nog inte och *Westvåg* kunde fortsätta sin resa. Flyktingen hade blivit illa stucken men repade sig snart.

Denne man hörde sedan med tacksamhet av sig till min far flera gånger. Jag har ett svagt minne av att *Westvåg* räddade ett tiotal personer på det här viset. Den skuta som är mest känd för dessa hjältedåd är *Hamlet* av Kyrkesund (senare *Hamlet* av Skärhamn), vars skeppare Hugo Engblom tog flera hundra flyktingar till Sverige under och strax efter kriget.



Westvåg, som numera heter Marilyn Anne och ägs av Struers kommun i Danmark, lämnar Skärhamn. Foto Egon Nilsson.

Krigsslutet och fortsatta seglingar

Krigsslutet 1945 var förstås glädjande för alla människor i världen. Men jag kanske vågar påstå att det var en ännu större lättnad för sjömännen och deras anhöriga. Tyvärr fick inte alla träffa sina nära och kära efter kriget. Det var ju flera svenska fartyg som minsprängdes, torpederades eller på annat sätt försvann. De fartyg vi skutfolk från Bohuslän först kommer att tänka på är väl *Kinnekulle* av Lidköping, *Svan* av Skärhamn och flera andra fiskebåtar, som man kan läsa om i boken *De hade inget val*.

Vår familj fortsatte att segla tillsammans från det att skolan slutade tills den startade igen på hösten, dock med undantag för fyra somrar direkt efter kriget, då flera skutor på grund av dålig tillgång på frakter i stället rustades för Islandsfiske. År 1948 var ett undantag; då seglade vi bland annat genom Kielkanalen till Emden. Det var kusligt för en intet ont anande 11-åring att se vad kriget hade åstadkommit: sönderbombade broar i kanalen och staden Emden på tyska västkusten med flottbas hade till 85 procent jämnats med marken. Jag har tydliga minnen från när jag med min far besökte mäklaren, som hade sitt tillhåll under en ruin. På vägen mötte vi barn och vuxna som tiggde mat av oss.

När vi var på väg in i eller ut ur en hamn hade vi ett tiotal lotsar i Westvågs lilla mäss. Vi hade ju gott om mat ombord och min mor gjorde vad hon kunde för att mätta dem. När vi passerade Kielkanalen sprang barn i skaror och ropade efter mat eller cigaretter. De såg ju den svenska flaggan.

Trots allt vad kriget förde med sig så var vi väl ändå ganska lyckligt lottade. Vi behövde aldrig vara hungriga och vi frös inte heller under de stränga vintrarna på 1940-talet. Men jag vill sända en särskild tanke till vår mor som ändå alltid var stark och tog väl hand om oss pojkar. Tankarna går också till övriga sjömanshustrur och mödrar som inte hade det så lätt, med den oro som alltid måste ha gnagat inom dem.

Inte utan viss stolthet är jag glad över att tillhöra ättlingarna till dessa strävsamma människor, både de ombord och de därhemma, som genom sina insatser betydde så mycket för Sverige under krigsåren. Vi fick ut våra varor från industri och jordbruk och tog hem förnödenheter för vårt uppehälle. Inte minst viktigt var kolet, koksen och briketterna som fraktades med skutorna till Sverige från Polen och Tyskland, och som höll oss varma under det kalla 1940-talet.





United States i Southampton 1952. Foto Paul Hopper, ur Sjöfartstidningens arkiv KM Göteborg.

The Big U

Kurt Karlsson

Den 8 februari 1950 påbörjades kölsträckningen av skrov No 488 i en av Newport News Shipbuilding & Dry Dock Co:s torrdockor. En 55-tons sektion var början till vad som skulle komma att bli femtiotretusentonnaren s/s *United States*, även kallad The Big U.

Under andra världskriget var amerikanska försvarsdepartementet imponerat av de engelska båtarna *Queen Mary* och *Queen Elizabeth* som trupptransportfartyg. Deras kapacitet kunde sjudubblas med soldater i förhållande till civila passagerare. För att inte i framtiden bli beroende av utländska fartyg beslutade regeringen att USA skulle skaffa sig egna stora och snabba passagerarfartyg. Det blev dock till slut bara ett fartyg.

Ordern gick till Newport News som lagt ett bud på 67 miljoner dollar och en byggtid som accepterades. Anledningen till att hon byggdes i torrdocka var att det var lättare att hålla skrovformen hemlig. Ungefär 2 500 man var sys-

selsatta med bygget. Över 8 000 ritningar framställdes från vilka 1,2 miljoner kopior gjordes. Innan fartyget var färdigt hade kostnaden stigit till 78 miljoner. Staten betalade den största delen och United States Line skulle driva henne i fredstid.

United States, som ritades av Gibbs & Cox i New York, var 280 meter lång och 31 meter bred och hade ett djupgående på 12 meter. Hon hade genomgående dubbelbotten, fyra genomgående däck och trossdäck i fören och aktern. Hennes promenaddäck som sträckte sig nästan till akterstaven var också hennes styrkedäck och utgjorde gräns uppåt för användningen av stål.

Hela överbyggnaden, med undantag av det förliga partiet, var av aluminium. Alla utrymmen för både passagerare och besättning var luftkonditionerade. Hon hade ett lastutrymme på 5 500 kubikmeter fördelat på fem lastrum. Fartygets 24 livbåtar var av aluminium och upphängda i

dävertar av samma material. Skrovet målades svart och överbyggnaden vit, signalmasten och bompålarna i silverfärg. Och hennes två stora akterstagade skorstenar i amerikanska flaggans färger: rött, vitt och blått.

Stor vikt hade lagts vid brandsäkerheten. På de ställen i inredningen där skott och tak inte var av metall har istället marinite använts, ett brandsäkert material tillverkat av asbest. Alla möbler var av lättmetall och textilierna av syntetfiber eller metalltrådar. Inte ens tavlorna fick ha träramar, allt måste vara brandsäkert. Det påstås att det enda trä som fanns ombord var pianot och slaktarnas huggkubbar.

Inredningen ritades av Smyth, Urquhart och Marckwald, USA:s och kanske också världens enda arkitektfirma med fartygsinredningar som specialitet som ägdes och drevs av kvinnor. Anledningen till att rederiet valde denna firma var att man räknade med att majoriteten av passagerarna skulle komma att vara kvinnor. Vid leveransen hade fartyget plats för 2 008 passagerare fördelade på 913 i första klass, 558 i kabinklass och 537 i turistklass. Besättningen uppgick till 1 093 personer.

Framdrivningsmaskineriet bestod av hög- och lågtrycksturbiner tillverkade av Westinghouse Electric Co. De kopplades till propelleraxlarna via var sin växel. De fyra propellerna var fembladiga. Turbinerna utvecklade totalt 240 000 axelhästflokraft. Åtta pannor byggda av Babcock & Wilcox Co alstrade ånga till turbinerna. Maskinerna var placerade i två helt separata utrymmen. Det var ett krav från försvarsdepartementet. Om det ena maskinrummet träffades av en torped skulle det andra fungera. Maskinrummet var »Top Secret« så dit hade bara personalen tillträde. Det var aldrig frågan om att passagerarna eller andra besökare fick titta på maskinrummet. Man lättade inte på detta förbud förrän 1968.

Hon döptes 23 juni 1951 av Mrs Connally, maka till en känd Texas senator. Namn som också diskuterades för The Big U var *Mayflower*, *Colombia* och *American Engineer*. Namnet *United States* var reserverat för ett av flottans hangarfartyg men när man avbeställde detta tog United States Line över namnet. »Sjösättningen« tog 54 timmar, det var den tid som behövdes för att fylla torrdockan. Under provturen var hon under en kort tid uppe i 43 knop. Och med full fart back lyckades hon komma upp i 20 knop.

Precis klockan 24.00 natten mellan den 3 och 4 juli 1952 lämnade *United States* Pier 86 i New York för sin jungfruresa. Drygt två och en halv timma senare passerade hon fyren Ambrose Light, den traditionella startpunkten för tidtagningen för Blå Bandet. Tre dagar, tio timmar och fyrtio minuter senare var hon framme vid Bishop's Rock utanför Land's End. Genomsnittsfarten för överresan var 35,6 knop. The Big U hade slagit *Queen Marys* rekord från 1938 med 3,9 knop. På den här resan kostade en biljett i första klass 360 dollar, i Cabin Class 230 och i turistklass 170. Och för toppsviten fick man betala 930 dollar.

När *United States* efter rekordet anlände till New York hade hon en tolv meter lång blå vimpel fladdrande från signalmasten. Efter vad som är känt är det bara hon och italienska *Rex* som haft detta. Hon saluterade också de andra fartygen i hamnen med inte mindre än 400 tyfonsignaler.

Under sin första säsong transporterade *United States* mer än 360 000 passagerare över Atlanten. Detta innebar en beläggning på drygt nittio procent. Något som rederiet naturligtvis var mycket nöjt med. Hon skulle komma att vara det mest lönsamma och populära passagerarfartyget på Atlanten i drygt tio år framåt. Många amerikaner reste med henne av patriotiska skäl. Hon var inte bara flaggskeppet i den amerikanska handelsflottan utan också det största civila fartyg som byggts i landet. Att hon också hade erövat Blå Bandet gjorde inte saken sämre. De amerikanska resenärerna trivdes också bättre på henne för de tyckte att relationerna mellan besättning och passagerare var bättre än på de europeiska fartygen. Och så kände de sig mer hemma med det amerikanska köket än med t.ex. det franska.

När The Big U en gång skulle dockas för sin årliga översyn låg hangarfartyget *Enterprise* i dockan vid sidan om. Dess flygdäck sträckte sig så långt över den docka där *United States* skulle ligga att hennes livbåtar på babordssidan måste avlägsnas för att hon skulle komma in där.

Vid ett tillfälle reste Joseph P. Kennedy, far till president Kennedy, med fartyget. Under resan försvann ett armbandsur för honom. Han anklagade sin hyttsteward för att ha stulit det och krävde att denne skulle avskedas. Ansvarigt befäl sökte igenom hytten men de hittade ingen klocka. Ytterligare sökande planerades till nästa dag. När de dagen därpå kom för att fortsätta letandet meddelade Kennedy att han själv hittat klockan dagen innan. Detta utan att informera någon. Han bad heller inte ens sin hyttsteward om ursäkt. Många av filmens storheter har rest med fartyget som också har kunnat ses i nio Hollywoodfilmer.

När *United States* i gryningen den 7 november 1969 förtojdes vid Pier 86 i New York var det sista gången hon besökte sin hemmahamn. Efter en kort resa till Newport News med bara driftbesättningen ombord slogs det »väl i maskin« för gott. Alla inventarier såldes senare på auktion och mycket av detta har nu fått samlarvärde. Som exempel gick de finaste tallrikarna för 1 100 dollar dussinet. Det dyraste var skeppsklockan som kostade köparen 32 000 dollar.

Under sina sjutton år i tjänst hade *United States* tillryggalagt cirka 4,5 miljoner kilometer och transporterat drygt en miljon passagerare över Nordatlanten och 20 000 på kryssningar. I juni 1970 bogserades hon till Norfolk International Terminal. Där låg hon fram till början av 2000-ta-



United States för full maskin. Foto från SS *United States Conservancy*.

let, med undantag för några dagar i maj 1980 då hon togs in i en torrdocka för botteninspektion. Och under samma år kom hon på drift efter att förtöjningarna brustit i ett extremt hårt väder.

I slutet av 70-talet var representanter för den norska rederigruppen Kloster och tittade på The Big U. De var ute efter ett stort andrahandsfartyg att byggas om till kryssningsfartyg för att sättas in på deras ökande Karibienkryssningar från Miami. De köpte istället det franska passage-rarfartyget *France*.

Under den tid *United States* låg upplagd lades det fram många förslag på vad hon skulle kunna användas till, alltifrån flytande hotell till konferenscenter och museifartyg. De seriösaste var lasarettsfartyg och kryssningsfartyg i början av 80-talet. Det sistnämnda gick så långt att en tidtabell gjordes upp, men det stupade på finansieringen.

United States köptes våren 1992 för 2,6 miljoner dollar av det turkiska rederiet Marmara Marin som planerade att bygga om henne till kryssningsfartyg. Det var tänkt att ombyggnaden skulle ske i Istanbul. I arbetet ingick att avlägsna av 1 500 m² asbest. Men myndigheterna i Istanbul förbjöd att detta utfördes inom stadens gränser efter protester från Greenpeace. Fartyget bogserades därför till Sevastopol i Ukraina.

Efter många turer är The Big U nu tillbaka i USA. Sedan 1996 ligger hon förtöjd vid Pier 82 i Delaware River i Philadelphia, Pa., granne med IKEA. Gästerna i varuhusets cafeteria har fin utsikt över fartyget. Frånsett maskinrummet som är något så när intakt återstår nu bara ett tomt skrov där all inredning och isolering är borta. År 1998 förklarades fartyget som National Treasure både på delstats- och federal nivå. Under 2016 hade Crystal Cruises planer på att köpa och bygga om henne till kryssningsfartyg men det förverkligades inte. Så det är en öppen fråga vad som kommer att hända med The Big U i framtiden. 🌀



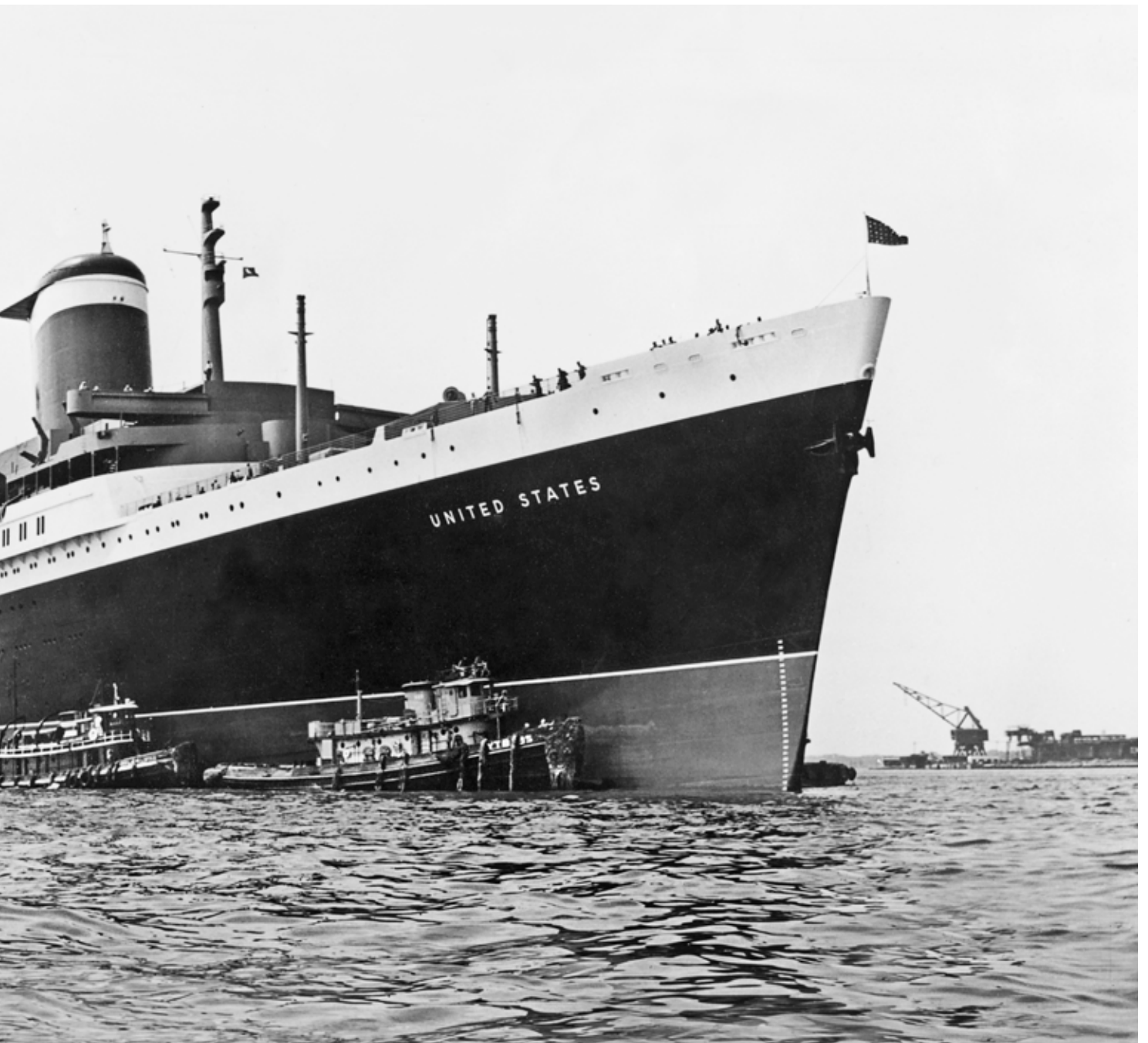
United States upplagd i Philadelphia, interiör.



United States utanför Newport News Shipyard, Norfolk, Virginia 1952,



United States däck år 2012. Foto Brynn Anderson.



i samband med sjösättning. Foto Paul Hopper, ur Sjöfartstidningens arkiv KM Gbg.



United States upplagd vid Hampton Roads 1989.



United States upplagd i Philadelphia, interiör. Foto AP.



Pansarskeppet Manligheten. Foto 1906, från Marinmuseum.

Redo för attack mot Norge

Gunnar Netterfors

Aret är 1905. Den 30 juni befinner sig min far, Gustaf Carlsson, ombord på ett örlogsfartyg i Karlskrona. Från Stockholm kommer fler marina enheter som ansluter sig till kustflottan under befäl av den kraftfulla och lugna konteramiralen Wilhelm Dyrssen. Tidigt på morgonen öppnas en order som innebär avgång mot Göteborg. Till Göteborg kommer också ett antal torpedbåtar som gått från Stockholm via Göta kanal. Läget är spänt. Norge har ensidigt upplöst unionen med Sverige. Flotteskadern lägger sig i väntan på vidare order vid Kalvsund i Göteborgs norra skärgård.

Gustaf kommer från Nättraby utanför Karlskrona. Han är 20 år gammal och stamanställd i Kungliga flottan, precis som många andra unga fiskarpojkar från Blekinge.

I början av september blir läget alltmer kritiskt. Den 13-14 september genomförs en partiell mobilisering och eskadern får order om att gå norrut mot en bas vid Resö söder om Strömstad. Skarp ammunition är nu upplagd vid kanoerna och torpedtuberna klara för skott.

Dessförinnan, den 2 september, har HM Konung Oscar II avlagt ett besök ombord på pansarskeppen *Äran* och *Manligheten*. Han kommer från Marstrand med kungafartyget *Drott*. Gustaf har frivakt vid ett tillfälle då kungen passerar. Han sitter och spelar dam med en kamrat. De flyger upp i givakt och får en vänlig kommentar från Hans Majestät.

– Spelar ni dam, pojkar? Ni skall spela schack i stället.

Se, det var ett kungssord det!

Mot Melsomvik

Normännen har ett antal kustfästningar söder om Kristiania, som Oslo hette då. Den vid Dröbak är mycket viktig, eftersom fjorden där bara är en dryg kilometer bred. Vid Horten med sex kilometers bredd finns en yttre spärr. Vid Fredrikstad kan man spärra inloppet till Glommen. Men framför allt måste de svenska enheterna kunna slå mot den nya flottbasen Melsomvik, som ligger söder om Tönsberg. Där måste den norska flottan stängas in, såvitt man inte lyckas locka ut normännen på öppet vatten för ett regelrätt sjöslag.

För att klara av det förkrossande slaget mot den norska flottan måste Sverige också anfälla landvägen. Uppgiften tilldelades det så kallade Bohusdetachementet under ledning av den »helgjutne och framstående« översten Olof Malm, regementschef för Bohusläns regemente som då var förlagt till Backamo, strax sydost om Ljungskile.

Malm fick sitt högkvarter i Uddevalla rådhus och grenadjärerna från Vaxholm och Karlskrona ställdes under hans befäl. Dessa landstigningstrupper skul-



le embarkera kustflottans fartyg i höjd med Strömstad för att landsättas på stränderna nära flottbasen Melsomvik.

Överste Malm blev så småningom generallöjtnant, och krigsminister 1907–1911. Han var bland annat ordförande i Evangeliska Fosterlandsstiftelsen åren 1918–1922.

Svensk arbetskraft

Längs hela den norska gränsen, utom längst upp i norr, fanns enheter ur den svenska armén. Norrmännen hade byggt gränsfästningar och skaffat modernt artilleri. De viktigaste fästningarna var Fredriksten, Örje, Urskog och Kongsvinger. Den sistnämnda var synnerligen viktig eftersom den ingick i den så kallade Glommenlinjens försvar. Den skulle också spärra järnvägen mellan Charlottenberg och Kristiania, och det stora antal landsvägar från Sverige som där strålade samman. Anmärkningsvärt är att arbetena på dessa fästningar till stor del kunde genomföras genom att man anlidade svenska rallare som god arbetskraft.

Arméns huvuduppgift var att slå den norska huvudhären och att sätta sig i besittning av Glommenlinjen. Den så kallade andra svenska arméns uppgift var att ta Trondheim.

Båda sidor använde sig i detta skede av agenter och spioner. Så stod t.ex. löjtnant Karl Sandels, en ättling till den berömda Sandels hos Runeberg, utanför Fredriksten förklädd till jägare och sålde vilt. Han var närvarande när de norska reservisterna ryckte in. I porten till Akershus stod löjtnanten vid generalstaben, Henning Stålhane, förklädd till arbetare och räknade in besättningsstyrkan man efter man.

I Uddevalla tyckte man sig ha observerat ovanligt många norrmän. En norsk löjtnant hade man särskilt lagt märke till, då han besökte sin fru som var badgäst i staden. När han skulle tillbaka med tåg fick han sällskap av två svenska officerare. De »glömde« händelsevis en portfölj med krigsplanering, som norrmannen lade beslag på. Den innehöll avsiktlig desinformation om att huvudanfallet skulle komma genom Bohuslän och inte som det var tänkt, längre norrut genom Värmland.

Nittioårig union

Genom Kjölfreden 1814 hade Norge blivit ett självständigt, fritt och från Danmark oberoende rike. En ny grundlag fastställdes i Eidsvoll den 17 maj och Norge valde en dansk prins till kung. Då ingrep den svenske tronföljaren Karl Johan och efter ett kort krig bildades en union mellan våra båda länder. Karl XIII valdes till kung i Norge.

Först i samband med den så kallade konsulatfrågan i början av 1890-talet fick unionsstriden militära aspekter. Stämningen blev upprörd både i Norge och Sverige. I Norge minerades till och med bron vid Kongsvinger, och i Sverige fick kungen och regeringen 1895 en hemlig fullmakt att om nödvändigt tillgripa militära maktmedel för att stoppa en antiunionell revolution i Norge.

Den 11 mars 1905 fick Norge en ny regering. I slutet av maj antogs en ny lag om egna konsulat. Kungen vägrade att godkänna lagen, och de norska statsråden begärde då avsked. Den 7 juni var unionsbrytningen ett faktum. Stortinget tillkännagav, att konungen varit ur stånd att skaffa

landet en ny regering och att kungamakten därför trätt ur funktion. Den norska regeringen anordnade den 13 augusti en folkomröstning om upplösning av unionen. Sällan har väl norrmännen varit så eniga; 368 208 röstade ja, bara 184 var emot.

Den 31 augusti började förhandlingar i Karlstad. De ledes från svensk sida av statsminister Christian Lundeberg och från norsk sida av den nyss avgångne statsministern Christian Michelsen, en mycket handlingskraftig skeppsredare och jurist. Förhandlingarna avslutades den 23 september och resulterade i att Sverige erkände Norges självständighet. De norska gränsbefästningarna skulle raseras. Detta hade varit den verkliga knäckfrågan. Kommande tvister skulle hänskjutas till Internationella domstolen i Haag. Resultatet godkändes i oktober av regering och riksdag i respektive land.

Bland de svenska delegaterna fanns Hjalmar Hammar-skjöld. Han hade en månad tidigare, den 29 juli, blivit pap-pa till Dag som fick ge sitt liv i FN:s fredsbevarande arbete.

Dansk kung i Norge

Dagen efter det att förhandlingarna avslutats återgick den svenska eskadern till Göteborg och den 10 oktober var man tillbaka i Karlskrona. Gustaf och hans kamrater kunde andas ut. De hade sluppit undan med livet i behåll.

Ny kung i Norge blev den danske prinsen Carl under namnet Håkon VII. Han var bror till den danske kungen Christian X. Dessförinnan hade Oscar II fått ett erbjudande att ge den norska tronen till en prins av huset Bernadotte, men han tackade nej.

Så fick de båda brödrarfolken bli en förebild för den övriga världen. Vi slapp krig. Det blev ingen blodsutgjutelse. Det lönade sig att förhandla, att tala med varandra i stället för att skjuta.



Gustaf Carlsson porträtterad år 1905.



S 144 *Themis*. Foto Andreas Ingvarsson.

Ny modern fiskebåt till Rörö

Anders Svensson

Som barn växte jag upp på Rörö och där fanns en fiskebåt som betydde särskilt mycket för mig. En båt som jag ofta fick gå ombord på eftersom en av mina kamraters pappa, Knut Sjögren, hade den som arbetsplats. Han var alltid så snäll och tog ofta hand om oss pojkar, både sin son, mig och en annan kamrat till oss. Eftersom min far var sjöman och nästan aldrig hemma så var Knut en väldigt viktig person för mig och det blev också båten.

Den hade namnet GG 144 *Themis* och ägdes av Bror Ryberg, Gottfrid Ryberg och Arne Olsson. Den köptes 1951 som nybyggd från Öckerö Båtvarv och var det sista nybygget som köptes till Rörö på nästan 30 år. Den var också den sista nybyggda båt som familjen Ryberg köpte fram tills i år.

Lördagen den 17 februari var det dags för dop av fiskebåten, en pelagisk trålare byggd på Karstensens Skibsværft i Skagen. Traditionenligt fick även denna båt namnet *Themis*, den senaste i en lång rad båtar med samma namn. Eftersom båtar numera har dansk flagg så är dock numret på den nya båten S 144 och inte GG 144. *Themis* Fiskeri och dess nuvarande ägare, Anders Ryberg, sonen Björn Ryberg och svärsonen Urban Lorentsson hade ordnat en heldag för inbjudna från Rörö, Dyrön och andra platser på västkusten. Komplet med bussresa från Burö färjeläge och Rönnäng,

mat ombord på Stena-färjan både till och från Danmark, guidade turer i Skagen, på Skagenmuseet, besök på Sjömanskyrkan, mat i Karstensens lokaler med mera.

Men viktigast av allt var förstas dopet av nya *Themis* och ett besök ombord. En fantastisk modern fiskebåt med den fina design som båtar från Karstensens alltid har. Ägarna var uppenbart och tydligt stolta över nyförvärvet. En mycket bra, informativ och pedagogisk broschyr om familjens 400-åriga historia som fiskare, men framförallt om den nya båten, delades ut till alla inbjudna.

Nya S 144 *Themis* är 63 meter lång och 12,8 meter bred med ett bruttotonnage på 1339 ton. Tonnagemässigt är båten nästan dubbelt så stor som den båt som ersätts och längdmässigt cirka 15 meter längre. Den har en MaK-diesel på 2999 KW som huvudmotor, vilken kan ge båten en hastighet på 16 knop, och två hjälpmotorer på 600 kW var. Drivlinan med propeller och drivaxel är från Caterpillar medan Brunvoll levererat bogpropellrarna och den är utrustad med elektriska vinschar från Rapp.

Den nya trålaren ska främst användas till industrifiske av skarpsill, tobis och vitlinglyra i Nordsjön och Östersjön men även till sill- och makrillfiske. Båten är byggd för att fiska med dubbeltrål.



Foto Anders Svensson.

»Båten som ersätts klarade inte att fiska alla kvoter i fjol. Men det nya fartyget är riggat för fiske med dubbeltrål efter bland annat vitlinglyra och vi hoppas att det tillammans med ökad kapacitet på andra områden ska ge oss möjlighet att utnyttja våra kvoter bättre«, sa Björn Ryberg i ett uttalande till norska *Kystmagasinet*. Themis Fiskeri har fiskerätigheter (kvoter) på omkring 30 000 ton industrifisk (skrapfisk) och några tusen ton sill och makrill under år 2018.

Nya Themis ger personalen ombord en fantastisk arbetsplats. Gott om utrymme överallt, fräscht och modernt. Rejåla hytter med två kojor i varje, vilket gör att varje besättningsman kan ha egen hytt och egen koj då hytten delas av två personer som byter av varandra och alltså inte arbetar samtidigt ombord. Sammanlagt finns 12 sovplatser ombord. Det finns också ett litet gym, kök med restaurangstandard och rejåla gemensamhetsområden. Kort sagt mycket flott och praktiskt.

Bryggan är som ett flygledartorn med massor av data-skärmar och annan elektronisk utrustning för fisket och båtens drift. Och nere i båten ytterligare ett kontrollrum, för maskin och andra tekniska system ombord.

På väggarna finns bilder på gamla besättningsmän och familjemedlemmar vilket skapar en trevlig miljö och stämning i den toppmoderna båtens innandömen. Där finns bilder på gamla båtar, på Anders Rybergs far Göran Ryberg och på Knut Sjögren som arbetade hela 50 år på GG 144 *Themis*, dvs. han arbetade på flera båtar med samma nummer och namn.

Familjen Ryberg har fått en ny båt som sannolikt kommer att tjäna familjen väl och ge ett lyckosamt och framgångsrikt miljö- och klimatvänligt fiske.

Några fakta om S 144 Themis

- Hjälpmotorerna kan producera cirka 29 000 kWh per dygn vilket motsvarar ström till cirka 3 500 hus.
- Det är draget 70 300 meter elkabel ombord.
- Det finns 850 lampor på båten. Alla utom tre är LED-lampor, vilket minskar elförbrukningen för belysningen med 40% jämfört med gamla *Themis*.
- RSW-tankarna som fångsten förvaras i rymmer totalt 1 445 000 liter.
- Themis kan segla med 12 knops fart från Skagen till ekvatorn och tillbaka på en full bränsletank.
- Nya *Themis* får minskad bränsleförbrukning med en tredjedel jämfört med gamla *Themis*.
- Elektriska vinschar minskar energiförbrukningen med 70%.
- Överskottsvärme från motorerna används för att värma fartyget.
- Spillolja återanvänds i land.
- Modern energioptimerad trål.
- Dynema-vajrar istället för stålvajrar.
- Besättningen är svensk, dansk, färöisk och litauisk. Totalt 10–12 personer som arbetar i två skiftlag.
- Genomsnittsåldern ombord är 42 år.
- Personalomsättningen är mycket låg.
- Besättningens sammanlagda erfarenheten av fiske är 335 år.



Themis dop den 17 februari 2018. Fr.v.: Anders Ryberg, Knud Degn Karstensen och Kent Damgaard från Karstensens Skibsværft, Urban Lorentsson, André Ryberg, Emma Ryberg (gift med Björn Ryberg), Björn Ryberg, Marielle Ryberg (gift med Anders Ryberg), Ellen Lorentsson (gift med Urban Lorentsson) och sonen Algot Lorentsson. Foto Andreas Ingvarsson.

Horisonten runt

Redaktör Bertil Söderberg



Björniskärs kummel vid Käringsjöfjorden. Foto Bertil Quirin.

Svar från läsekretsen

Vinjettbilden i förra numret

Skutan på mitt foto i vinjettbilden är 8639 *Lilly* från Kållandsö. Samma dag LP kom ut fick jag detta svar från Hans Karlsson i Bräkne-Hoby. Därefter har flera medlemmar hört av sig med samma svar. Ett bevis för att det ännu finns de som känner till de gamla skutorna. Bland dem Johnny Durk som skrev:

»Skepparen Gustav Jonsson ägde och förde *Lilly* till 1961, då han sålde henne till två av sina söner, nämligen Karl Jonsson, som blev skeppare ombord och Kurt Jonsson, bäste man och huvudredare. De sålde skutan 1971 och hon blev då lustfartyg. Senare såldes *Lilly* till USA«.

Bertil Söderberg

Dynekilens

När vi förlängde paragrafbåtarna *Madzy*, *Pionier* och *Sandön* i Falkenberg kom Evers dit med *Thor*. Jag pratade med honom eftersom han varit delägare i *Borgila* som jag senare hade som *Gull-Britt*. *Thor* hade en Alpha Diesel av samma typ som var i *Gull-Britt* så vi

hade en del att prata om. Evers var då bosatt i Borås och pendlade till Falkenberg. Varvet varnade för stabilitetsproblem med den av Evers föreslagna ombyggnaden. Evers insisterade men varvet fick rätt – tyvärr. När vi lämnade Falkenberg hade stabilitetsproblemen inte lösts.

Dag Engström

Mer om bogserbåten Tyr

Rederi AB Tyr sålde *Tyr* den 27 januari 1959 till Soc. Continental de Representacoes Ltda i Lissabon, för leverans i Beira omkring 10 juni samma år. När man lämnade Sverige känner jag inte till men snart kan man följa resan i *Lloyds Shipping Index*.

Första uppgiften jag hittar är att *Tyr* den 28 maj 1959 lämnar Gibraltar på resa Delfzijl-Beira med pråmen *JTB 18* på släp. Man lämnar Aden 19 juni för att den 27 samma månad vara åter i Aden med maskinproblem. Avseglar 24 september men redan den 3 oktober åter i Aden fortfarande med *JTB* på släp. När man 10 oktober lämnar Aden anges de-

stationen Dante: »To pick up barge which arrived before October 4«.

När man 19 november anländer Moçambique har man *JTB 18* på släp, samma uppgift vid ankomsten 2 december till Beira. Tydligt lämnas pråmen här ty vid avgång 10 december mot Lour-enço Marquez är det inget pråmsläp med. Några fler positioner hittar jag inte i LSI.

Rederi AB Tyr anmälde redan 5 maj till Kommerskollegium att man sålt *Tyr*, nationalitetscertifikat insänt 8 oktober och följande dag avfördes fartyget i svenskt register. Det får mig att fundera på under vilken flagg man lämnade Aden med den 10 oktober, svensk eller portugisisk?

När jag några månader 1996 arbetade i Swaziland träffade jag där några svenskar som arbetade i Moçambique. En av dem lovade att försöka få fram något om vad som hänt *Sofala*, ex *Tyr*. Men han fann inget och gissade att portugiserna tog de officiella handlingarna med sig hem till Portugal.

Erik Hag



Tyr vid Donsö varv 1966. Foto Hartvig Jensen via Christer Carlsson.



Gustaf Reuter på ett kolorerat foto, från Rickard Sahlsten.



Ett foto på Stora, med Koppartrans logo. Foto Fotoflight.



Jagala i charter för Koppartrans. Foto Fotoflight.



W.R. Lundgren med full last. Foto Fotoflight.

Mer om Koppartrans logo

Från Rickard Sahlsten har undertecknad fått bifogade bild på *Gustaf Reuter* försedd med Koppartrans skorstenslogo. *Gustaf Reuter*, på 1730 ton dw, byggdes 1948 på Ekensbergs Varv (Nb. Nr. 191) i Stockholm och var i princip syster till den i artikeln nämnda *Bie/Runn* (Nb. Nr. 190). År 1949 chartrades hon ut till fransk befraktare, 1955 låg hon i Ryahamnen vid sidan av norska tankfartyget *Credo*. *Gustaf Reuter* fick en gasexplosion i ett lastrum varvid en man omkom. Fartyget reparerades, förlängdes och återlevererades med namnet *Ingegerd Reuter*. 1959 såldes hon till Bulgarien. Hon högs upp 1976.

Danaland som fanns på foto i artikeln om Koppartrans logo, levererades 1955 från Eriksbergs varv till Red AB Motortank och hade vid leveransen Motortanks logo på skorstenen. Således måste Koppartrans färger vara av senare datum. 1963 såldes hon till Norge och 1966 till Grekland. Efter flera namnbyten under grekisk flagg ankom hon i mars 1976 till Kaohsiung för skrotning.

Lennart Rydberg

Storas nya namn i Norge blev väl *Sangara* och inte *Stora Sangara*? Lloyds m.fl. skriver i vart fall *Sangara*. Fotot av *Stora*, som jag inte kan låta bli att bifoga, är köpt på Fotoflight. Fotot av *Jagala*

har jag också köpt från Fotoflight (hette visst Skyfotos förr). Koppartrans julkort är ett köp på Tradera för något år sedan. Det är ett dubbelt julkort, på vars insida syns, från vänster, *W. R. Lundgren*, *Nike* och *Bia*. På insidan finns logotypen och en julhälsning.

Roland Wahlfrid

Hade man ingen skorsten fick man använda en skylt på styrhyttstaket med Koppartrans logo. Så var bunkerbåten *Koptra* utrustad när Krister Bång fotograferade henne utanför Masthuggskajen den 20 oktober 1962.

Bertil Söderberg



W.R. Lundgren, Nike och Bia på ett dubbelt julkort från Koppartrans.



Bunkerbåten Koptra. Foto Krister Bång, den 20 oktober 1962.

Angående Tyr och Rederi AB Tyr

På hösten 1954 förvärvade rederiet tio stora ställaktare från Norddeutscher Lloyd vilka som svenska fick namnen *T1* – *T10*. Av någon anledning registrerades inte läktarna i Sverige men att de åtminstone under 1955 bogserades av *Tyr* i Östersjöfart framgår av diverse lotsrapporter. Att den 1896 byggda *T3* förliste i april 1955 är känt, men vad hände med de övriga?

Erik Hag

Mystiska Adib

När Lars Ekström höll ett föredrag i september i Kajutan visade han ett foto på *Adib* med Stockholm som hemort. Ingen kände till *Adib* som svensk och då jag (Bertil Söderberg) senare frågade Krister Bång så fick vi följande svar från Bent Mikkelsen:

Jo, det är lite av ett mysterium. Båten är känd men varför den har Stockholm som hemort har jag ingen aning om. Den är från början den finska bulkbåten *Patricia*, IMO 7387081, byggd 1977 i Sevilla till Henry Nielsen A/B. Hon

sålades i augusti 1982 till Iran och anlände till Göteborg från Kvinesdal 18 augusti 1982 för dockning vid försäljning. Båten fick namnet *Adib* och blev levererad till köparna den 1 september 1982. Det stämmer alltså med fotot. Hon för dock iransk flagga på bilden, men varför Stockholm som hemort?

Om man tittar noga på bilden så står bokstäverna *Bandar Abbas* precis över bokstäverna »STOCKHOLM«. Det var väl så att Iran var i »bad standing« i Europa och den västliga världen efter krigen med Irak 1980 och man gjorde väl ett försök att dölja ägarskapet på båten.

Bent Mikkelsen

Hjälp med efterforskning

Min farfar hette Gustav Pettersson och framlevde helst sitt liv på Risön nära Dyrön. Där hade han och hans bror en möbelfabrik som väl aldrig gav några stora pengar, men bröderna klarade sig i alla fall och fanns med oss länge. Nu är de borta sedan många år men för någon vecka sedan hade vi barn och

barnbarn en släktträff och då kom jag att tänka på att jag har några skannade fotografier från farfar.

På ett av dem (bifogas) ser man några herrar som av farfars beskrivning på baksidan att döma visar fiskebåten *Argos* besättning. Bilden skall vara tagen i Marstrand 1918, dit *Argo* gått med två tyska flygare som de räddat ute på Nordsjön efter att de tvingats nödlanda. Två personer i *Argos* besättning skall ha varit min farfars far och äldre bror.

Jag har sökt i de källor jag har tillgång till och kommit fram till att det borde ha varit den 18 maj 1918 som *Argo I* kom till Marstrand med de båda tyskarna. I SvD den 19 maj kan man läsa om detta och där står att de båda tyskarna hette Sommermann och Pätzald och att de tillbringat flera dygn ute på Nordsjön innan de siktats av *Argo*. En annan båt medförde ytterligare två tyskar till Göteborg, ungefär samtidigt.

Jag letade efter *Argo* i boken *Fiskebåtarna och varven* och hittade ganska snart rätt båt, då jag antar att det rör sig



Adib, ex Patricia, lämnar Antwerpen. Foto Jan Anderiesse den 9 oktober 1982.

Två tyska flygare i haveri.

Bärgas efter sex dygn av en Marstrandbåt.

Besättningschef tvungade dem gå ned vid Doggers bank.

(Från vår Göteborgsredaktion.)

GÖTEBORG, Söndag. Fiskebåten *Argo* från Åstol, skeppare F. Bengtsson, har, enligt vad vi erfart från Marstrand, i eftermiddag lämnat dit med en vid Doggers bank lärgård besättning från en krossad tysk flygmaskin. De räddade äro flygaren Hans Sommermann och hans mekaniker Georg Pätzald, båda hemmahörande i Wilhelmshaven och tillhörande andra sjöflygaravdelningen. Om den expedition, som fått detta för dem säkerligen allt annat än lyckliga slut, ha de uppgjort att de blivit viddragna långt upp mot engelska kusten. Under försöken att trota det hårda väder och på hemmahörens både bevisen och själva tagit slut, varför de blevo tvungna att gå ned på vattnet och där inlämna svenfäst hjälp. Denna kom i torsdags eftermiddag i form av "Argo II", som var på väg ut till fiskebåtarna.

Då de båda flygarna påträffades vore de i ett ytterst modigt tillstånd, och särskilt var Sommermann till detta. Detta var ju heller inte underligt då de varit på vatten i ej mindre än 6 dygn. Att de äro som vil ha efter de förfärliga lidandena de genomgått under de sju åren var mera än ett under. De vore så illa därav att kinderna till och med föll på att äro i handen på dem. Om bord på "Argo II" ägnades de skeppbrödet den omvårdnadsfullaste värd och kräkande ganska snart åter till. Det flesta de ville ha var vatten och därav druckes de oroliga kvattlet. Sedan de därpå ropat sig några oroliga åmat, varpå de samnade och söva hela fredagen, under vilken "Argo II" låg på fiske.

Tyskarna ha under eftermiddagen varit i fiske till borgmästarens i Marstrand. Hydroscopplanet, som var en stor, kraftig maskin av ett typ, ville de icke trots skeppare Bengtssons erbjudande taga på släp utan släkte det innan de gick ombord på fiskebåten.



Argos besättning med de räddade tyskarna. Fr.v.: Artur Pålsson, Karl August Pålsson, de två tyskarna Georg Pätzald och Hans Sommermann. Sittande fr.v.: Fredrik Bengtsson och Karl Pettersson (frågeställarens farfars far). Där bakom skymtar bl.a. Marstrand's borgmästare, i skärmössa. Foto Hedvig Bergström.

om MD 292 *Argo* från Åstol. I boken framgår att båten byggdes 1916 och att en av köparna var Fredrik Bengtsson som också nämns av både farfar och i SvD. Det fanns tydligen flera *Argo* på Åstol men jag tror att det är den här det gäller. Jag är intresserad av att få veta mer kring allt som har med detta att göra – båtar, personer med mera.

Men en avknoppning av detta är också att följa upp hur det gick för det fartyg som tyskarna (alla fyra) kom ifrån. Jag har i min ägo en bok, *German and Austro-Hungarian Aircraft Manufacturers 1908-1918* av Terry C. Treadwell. Där beskrivs kortfattat vad som måste vara den omtalade räddningen. De båda flygplanen skall ha varit baserade på ett fartyg, SMS *Sankta Helena*, men det måste rimligen vara SMS *Sankta Elena* som avses.

Sankta Elena var ett fartyg som användes som »Flugzeug Mutterschiff» och som tidigare hade använts i Östersjön i samband med Operation Albion. Enligt den här källan (<https://forum.lanspumpen.se>)

worldofwarships.eu/topic/1550-smh-santa-elena/) kom *Sankta Elena* efter WWI att interneras i Sverige och det skulle vara mycket intressant att få veta mer om det. I vilken hamn och under vilken tidsperiod? Finns det bilder?

Dessutom vore det intressant att få veta mer om *Elenas* utrustning eftersom den flygplanstyp som användes var en »Friedrichshafen FF 49c», som också användes av det svenska försvaret. Tips på ställen att leta vidare efter mera information är jag också tacksam för.

Ja, frågan blev längre än jag hade trott men kanske finns det någon eller några som kan hjälpa mig att komma längre i dessa ganska spretiga ämnen.

Martin Nordström

Kuttern Torstens förlisning

Den 5 februari 1898 avseglade kuttern *Torsten* från Resö med destination Färöarna för att idka storsjöfiske (troligen backefiske). Fartyget försvinner spårlost på resan och hela besättningen om-

kommer. Av Kungl. Maj:ts befallningshavandes femårsberättelse 1896–1900 framgår: *År 1898 blef kuttern Torsten från Resö borta med man och allt, utan att man känner, hvar eller när den förlist; 10 man omkommo.*

Skepparen var möjligtvis H C Hendriksen från Otterön. Ågarna till *Torsten* anges vara Hilde Isaksson och Martin Berntsson, båda från Resö. Märkligt att ingen tycks veta vilka besättningsmännen var. Vem vet något om denna händelse och vilka de omkomna var?

Vilgot Andersson

Fiskekuttrar från England

anskaffas af fiskare i Norra Bohuslän. Herr Hilde Isaksson på Resö m. fl. har nyligen utskänt en sådan fiskekuttern till Färöarna. Den står under befäl af kapten H. S. Henriksen på Otterön i Tanum, och om bord befinner äfven en Färöing, som är delegare i företaget för att möjliggöra fisket vid stränderna där ute. En annan fiskekuttern kommer att inköpas af några Grebbestadsbor, som för ändamålet rest öfver till England, där dylika båtar talrikt utbjudas till salu sedan man där allmänt öfvergått till att drifva fisket med ångbåtar. Det är det förlisade sillfisket som gjort att man börjat utsträcka sin verksamhet åt andra håll och andra fiskevatten. Och man måste glädjas häröfver och önska dem all framgång.

Ur Göteborgs Aftonblad den 28/2 1898.



Jag besökte Karlskrona 28 juni 2017 och fick då syn på detta hemska flytetyg. Vet någon namnet och vad den gjorde i Karlskrona? Krister Bång



Detta foto är taget av Bernt Fogelberg den 6 juni 1962 och båten skall heta *Triton* enligt påskrift på baksidan. Men vilken *Triton* kan det vara undrar Tore Olsson.



Motorfartyget är med all sannolikhet ett av Grängesbergsbolaget malmbåtar. Det fanns flera systerfartyg. Kan någon ge tips om namnet så är jag mycket tacksam. Tore Olsson.



Fiskebåt i storm står det på detta ofrankerade vykort. Kanske från 1930-talet. Vet någon möjligen namnet på denna lilla fiskebåt? Tore Olsson.



Jag har fått en mängd digitaliserade foton från framlidne Lennart Karlsson i Västervik. Tyvärr finns det inga anteckningar med på vad motiven föreställer. Merparten kan man identifiera eftersom de är fiskefartyg med distriktnumret påmålade. Men denna jakt, som tydligen legat sjunken, har jag inte kunnat identifiera. Krister Bång



Bilden är tagen mellan 1925 och 1929. Kan någon berätta om både platsen och båten? Är det Suez? Bogserbåten heter *Lynx* och det står CS i gösflaggan. Göran Sändare



Tore Olsson undrar om någon känner till namnet på denna stålark som lossar kol med hjälp av Olaus Olssons Kolimport AB:s *Pontonkran No 2* på Strömmen i Stockholm.

Övrigt

Klara från Cederslund

Axel på Kirtane (platsen hette egentligen Kjertanne och låg under Anneröd i Skredsviks socken) ägde den sista jakten i Gullmaren. Med *Klara* transporterade han famnved och tegel m.m. Mycket av hans tid gick åt för att gå. Han gick fram och åter mellan Kjertanne och Cederslund. Och han gick hem till skogsägarna för att skriva kontrakt om leverans av ved. Han kallades »Ved-Axel«. Jakten saknade styrhytt så Axel stod på däck och styrde. På senare år försågs hon med vinsch, som underlättade arbetet i hög grad för Axel och hans båda söner.



Klara vid Gullbergskajen i Göteborg den 16 augusti 1969. Foto Olle Renck.

Terje Fredh skrev om *Klara* i *Bohusläningen* 1985-04-18 under rubriken »Borta är vedskutornas segel mot horisontlinjen«.

Klara hade segel, men på senare tid gick hon mestadels för motor. Folk sade att motorn dunkade »Axel och Tyra«. Tyra var namnet på hans fru.

Familjen

Axel Ferdin Olsson, född 1896 under Utäng, Skredsvik, död 1981 på Kjertanne, Anneröd, Skredsvik. Axels far var Olof Anton Olsson, född 1858 i Bokenäs, död 1933 på Hästhagen under Gunnarby i Skredsvik. Moderns namn var Matilda Augustdotter, född 1853 i Herrestads socken, död 1938.

Även sedan föräldrarna var borta tog Axel oftast vägen över Gunnarby och Hästhagen då han gick till Cederslunds brygga. Axel var gift med Tyra som dog 1936. De hade tre barn: Herbert, Margit och Olle. Alla var födda på 1920-talet.

Bertil Skålegård

Eftersom jakten *Klara* varit aktuell i Horisonten Runt vill vi publicera ovanstående tillägg av Bertil Skålegård. Frågan var införd i LP 2002:3 och fick svar i LP 2002:4.

Bertil Söderberg



Fint besök i Simrishamn

I början av september år 2017 kom den gamla isbrytaren *Bore*, visserligen bogserad av bogserbåten med det föga fantastilösa namnet *Tugboat* men ändå. Hon ligger nu, den 23 september, på slipen för målning och besiktning och väntas enligt redaren, Knuth Borg, gå tillbaka till Malmö i nästa vecka. Även då under bogsering. I Malmö får hon inte ha fyr under pannan och utan ånga lär inte ens den bästa ångare kunna förflytta sig för egen maskin.

Man kan ju undra hur det skall gå i framtiden för detta så fint renoverade fartyg, om hon inte kan få gå för egen maskin.

Olle Gustafsson

**Stoppdag
för Horisonten Runt
den 27 april 2018**



Foto Bertil Quirin.

Några ord om Lysekil inför årsmötet 2018

Lennart Bornmalm

LYSEKIL ÄR ETT gammalt samhälle. Den första bebyggelsen etablerades under 1500-talets stora sillperiod (1556–1589). Redan tidigt präglades orten av livlig sjöfart och vid mitten av 1800-talet fanns en betydande egen segelflotta i samhället. Det var framför allt under den stora sillperioden mellan 1747 och 1809 som Lysekil expanderade och flera salterier och trankokerier etablerades. Det blomstrande fiskeläget föreslogs få stadsrättigheter vid 1834/35 års riksdag, men först under den senaste sillperioden (1877–1906) blev Lysekil stad och fick stadsrättigheter den 1 april 1903.

År 1895 grundades Fridhems Varv, sedan 1942 statsägt, och vid sekelskiftet inleddes tillverkning av råoljemotorer vid Lysekils Mekaniska Verkstad och av Vestkustens Motorfabrik. När fiskberedningsindustrin expanderade etablerades Flodins Bleckvarufabrik med tillverkning av konservburkar. År 1921 införlivades företaget i PLM men det ingår numera i den danska koncernen Glud & Marstrand AS. År 1903 uppgick folkmängden till cirka 3 000 invånare. Under 1900-talet fram till i dag har folkmängden varit måttlig.

Lysekil blev tidigt centrum för fiskeribiologiska undersökningar. På grund av närheten till Gullmarsfjorden med dess unika varierade och artrika marina miljöer är fjorden reproduktionsområde för fisk och kräftdjur där flera rödlistade fiskarter återfinns.

Statens Havsfiskelaboratorium invigdes 1929 i Lysekil. År 1948 inrättades Fiskeristyrelsen i Göteborg. Den Hydrografisk-Biologiska Kommissionen upplöstes och laboratoriet i Lysekil kom att tillhöra den nya styrelsen. Från 1 juli 2011 övergick verksamheten på Havsfiskelaboratoriet till Sveriges lantbruksuniversitet, SLU.

I slutet av 1960-talet minskade Bohuslänns gamla basnäringar fiske, sjöfart och stenhuggeri, men nya näringar tog vid. Oljebolaget OK hade bensinstationer, oljeförsäljning och eget tankbåtsrederi, men saknade ett raffinaderi. Dåvarande regeringen fann Brofjorden som det bästa alternativet längs västkusten på grund av fina inseglingsmöjligheter med stora råoljetankfartyg. År 1971 påbörjades byggandet av ett oljeraffinaderi i Brofjorden, med namnet Skandina-

viska Raffinaderi AB, eller Scanraff som det kom att kallas. År 2003 ändrades namnet till Preemraff Lysekil i anslutning till att oljebolaget Preem köpte hela raffinaderiet.

År 1993 öppnade akvariet Havets hus i Lysekil. Avsikten är bland annat att visa ett urval av de djur som lever i Gullmarsfjorden och i Västerhavet. Besöket börjar vid strandkanten och fortsätter genom Västerhavets olika miljöer ända ner till de djupa bottarna.

Samma år bildades Föreningen L. Laurin i Lysekil på initiativ av läraren och båtologen Stig Selander med avsikt att väcka och bevara intresset för Skandiaverkens tillverkning av bland annat tändkulemotorer. Föreningen har också bevarat veteranbogserfartyget *Harry* och därmed skapat ett levande museum där besökare ges möjlighet att höra motorer i drift och uppleva tändkulemotorernas utveckling liksom dess betydelse för handel, sjöfart och fiske. I dag är museet och bogserbåten *Harry* en såväl nationell som internationell attraktion.

Under de senaste decennierna har skolutbildningen i Lysekil blivit känd och eftertraktad, inte minst genom Gullmarsgymnasiet, som är en del av Campus Väst, en liten, lugn och engagerad gymnasieskola med internationella kontakter, goda studieresultat och bra kontakt med det lokala näringslivet. Bland annat finns en marinbiologisk högskoleförberedande spetsutbildning och ett marint naturbruksprogram som är yrkesinriktat. Båda har riksrekrytering.

Det har inte funnits så många fartyg genom åren med Lysekil som hemort. Mestadels har det varit skutor och kustfartyg. Ett undantag är dock Dag Engströms Rederi AB som drivit internationell trafik med såväl bulk- som rorofartyg, samt Sandinge Bogsering & Sjötransport. Det senare har vuxit under senare år och erbjuder såväl bogsering, prämtransporter som isbrytning, samt även uthyrning av utrustning och bogserbåtar till exempelvis entreprenadarbeten och specialuppdrag. Under årens lopp har Lysekils hamn byggts ut och i dag hanteras till största delen bulkgoods men även i begränsad omfattning rorolaster och passagerartrafik.



Kallelse till årsmöte lördagen den 21 april 2018

Länspumpen Sjöfartshistorisk Förening har nöjet att meddela att årsmötet 2018 äger rum i Lysekil.

Program

- 11:00 Samling i Havets Hus för registrering samt kaffe och smörgås.
- 11:30 Rundvandring i Havets Hus och hos föreningen Vikarvet. Därefter tid för egen lunch.
- 13:30 Årsmöte hos Föreningen L Laurin i Lysekil, Skandiamuseet. Därefter visning och rundvandring i det intressanta motormuseet. Kaffe och bulle serveras.
- 15:30 Föredrag om sjöfartsnäringen av Terje Fredh. Anders Nilsson presenterar boken om Sölvesborgs varv.
- 17:00 Gemensam middag på Havets Hus.

*

Avgift för deltagande i hela programmet är 400 kronor. Beloppet betalas antingen med PlusGiro 815768-7 senast den 13 april eller kontant eller med Swish vid ankomsten.

Eftersom beloppet är subventionerat erbjuds medföljande som inte är medlem i föreningen att delta till ett pris av 600 kronor.

Anmälan till Håkan Alverbo – Skansvägen 9, 471 32 Skärhamn, telefon 0304-67 41 11 eller e-post: hakan.alverbo@telia.com. – är obligatorisk för matens skull.

Besök Länspumpens hemsida www.lanspumpen.se för senaste uppdatering av programmet. Alla som anmält sig får det slutgiltiga programmet hemskickat till sig.

OBS! Sista anmälningsdag är lördagen den 7 april.

*

Önskas möteshandlingar kan dessa rekvireras på föreningens hemsida (www.lanspumpen.se) eller från vår sekreterare Per Lycke: per.lycke@lanspumpen.se

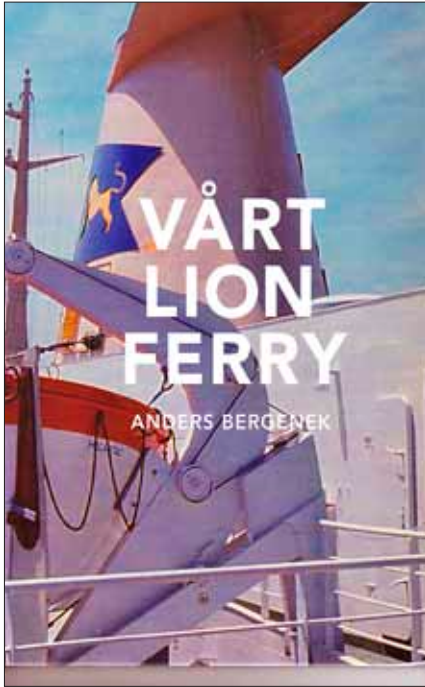
Buss från Göteborg avgår 10.21 från Nils Ericsonterminalen och är framme i Lysekil 12.20. Buss hem avgår t.ex. 19.45 och är i Göteborg 21.47. Pris för enkel resa 161 kronor.

Alla hälsas varmt välkomna!



Böcker på frivakten

Redaktör Eric Hallberg



Vårt Lion Ferry

Av Anders Bergenek.

Förlag: Breakwater Publishing AB, Göteborg, 2017.

Omfång: 341 sidor, rikt illustrerad, inb.

SOM TITELN ANTYDER skildrar boken det Bonnierägda färjerederiets start och utveckling. Det kan tyckas något märkligt att ett företag som är så förknippat med förlagsverksamhet även var verksam inom sjöfarten. Men man hade börjat med fraktfart med flera fartyg innan man kom igång med färjetrafiken. Det låg emellertid i tiden att större företag expanderade inom områden som inte var de traditionella. Clipper Line i Malmö är ett annat exempel för även detta rederi hade knoppats av från ett förlag, Allhems i Malmö.

Lion Ferry startade med färjetrafik mellan Halmstad och Århus 1960. Det hade varit optimalt att ha Grenå som dansk hamn, men det norska rederiet I/S Europafergen hann före. Europafergen hade Varberg som hemmahamn i Sverige. Efter Lion Ferrys etablering började en intensiv period för rederiet när det gällde färjetrafiken, och man

kom efter hand att starta nya trader, till exempel mellan Bremerhaven och Harwich. Man gav sig också in i kryssningsbranschen. Lion Ferry satte flera nybyggda färjor i trafik och man blev också ägare till Europafergenrederiet. Lion Ferry togs i sin tur över av Stena under början på 1980-talet och den ursprungliga ruten mellan Helsingborg och Grenå kom att hamna hos DFDS.

Under denna tid var hela färjebranschen i gungning, och det kanske var insikten om detta som gjorde att Bonnierkoncernen beslutat att lämna färjeverksamheten. Lion Ferry fungerade som ett självständigt färjerederi inom Stenakoncernen fram till 1998 då det inlemmades i Stena och därmed förlorade sin särart.

Bokens titel *Vårt Lion Ferry* låter lite familjärt, men anspelar också på att personalen ombord och i land kände en stor samhörighet. Det är Lion Ferry-klubbens redaktionskommitté som ligger bakom bokens tillkomst. Klubben är alltså fortfarande aktiv och har regelbundna möten.

Bokens innehåll är omfattande, både vad gäller bilder och text, och intressant nog är den fokuserad på livet ombord. De personliga minnena från de anställda är en mycket viktig del av texten. En person som återkommer med flera skildringar av sitt liv ombord i olika färjor är exempelvis Gunnar Heikenberg, som tidigare beskrivit sitt sjöliv i *Länspumpen*. Annars är det snarast så att den här typen av böcker vanligen satsar på att beskriva fartygen, deras mått, maskintyper, tonnage och liknande fakta.

Totalt sett är detta en bok att rekommendera, framförallt för att den ger en så levande bild av livet ombord på den tiden när den svenska färjetrafiken var riktigt expansiv.

Eric Hallberg



Släktforska om sjöfolk

Av Eva Johansson.

Förlag: Sveriges Släktforskarförb, 2017.

Omfång: 161 sidor, rikt illustrerad, inb.

ATT FORSKA OM sin släkts ursprung och historia har blivit allt mer populärt under senare år, vilket bland annat beror på att fakta har blivit mer lättillgängliga på nätet. Främst är det familjedata som går att få fram på detta sätt. Har man haft sjöfolk i släkten vill man nog ta reda på fler detaljer om hur deras yrkesliv gestaltade sig. Då kan det bli mer komplicerat, eftersom många data inte finns tillgängliga digitalt utan kräver besök på olika arkiv.

I *Släktforska om sjöfolk* får man uppgifter om vilka fakta man kan hitta i olika arkiv och hur de fungerar. Förutom en vägledning i hur man får fram dessa fakta får man också en översiktlig redogörelse för livet till sjöss från äldre tider fram till 1900-talet.

När det gäller sjömän kan man konstatera att det är en yrkesgrupp som gjort ett stort avtryck i olika arkiv, eftersom exempelvis påmönstringarna ombesörjdes av sjömanshusen som under åren 1748–1961 fanns på flera olika orter. Numera finns mönstringarna tillgängliga på olika landsarkiv. Examina vid navigations-skolorna/sjöbefälssko-

lorna finns också dokumenterade, även de på landsarkiven. Hade sjömannen varit med om något större missöde av den graden att det krävts en sjöförklaring finns även denna tillgänglig i arkiv.

Man kan också hitta data i andra källor, som tidskrifter och böcker, och fakta om olika fartyg kan t.ex. återfinnas i rederiböcker. Det framhålls i boken att *Sveriges rederier*, som kom ut 1938, är en viktig källa. Men det finns många andra böcker som innehåller värdefull information. En alldeles speciell uppgiftskälla som inte nämns i boken är *Svensk Sjöfarts Tidnings* positionslistor. Har man tillgång till äldre årgångar går det att följa ett fartygs resor vecka för vecka.

I boken finns också uppgifter om hur man skall lokalisera fakta om dem som haft mer speciella arbetsuppgifter till sjöss, till exempel de som varit anställda som lotsar och som fyrvaktare, och de som tjänstgjort inom marinen som båtsmän, skeppsgossar och värnpliktiga.

Författaren, Eva Johansson, har själv tjänstgjort i handelsflottan som telegrafist. Hon har åstadkommit en mycket relevant handledning för de som vill forska i sjömannens liv. Det är inte någon torr och tråkig sammanställning som man hade kunnat befara. Resultatet är mycket tilltalande, både när det gäller text och bilder. Boken ger både en allmän bakgrund och dessutom mer detaljerade anvisningar om hur man går till väga för att leta upp data.

Eric Hallberg



Svenska dyktankar

Av Claes Lindemark.

Förlag: Båtdokgruppen.

Omfång: 287 sidor, rikt illustrerad, inb.

DENNA BOK ÄR ett sammanslaget nytryck av tre tidigare utgivna böcker: *Övningstanken i Karlskrona 50 år* (1994), *Dykhuset på Galärvarvet* (1996) och *Nya varvets dyktank* (2003). De tre skrifterna behandlar Flottans anläggningar för ubåtsbesättningarnas övningar i fri uppstigning. I förordet anges att de inte längre finns tillgängliga vilket föranledde Svensk Dykerihistorisk Förening att skapa denna faksimilutgåva.

Författaren var marinläkare och chef för marinen medicinska undersök-

ningscentrum (MUC) i Karlskrona och där ansvarig för säkerheten vid uppstigningstanken. Förutom i Karlskrona fanns dyktankar också i Stockholm och Göteborg, och verksamheten vid dessa tre redogörs det för i bokens tre delar. Orsaken till att man skapat de olika dyktankarna var att öka möjligheterna för besättningarna på ubåtar att klara en evakuering från en sänkt ubåt bland annat genom fri uppstigning.

Genom att träna på detta under kontrollerade förhållanden kunde chanserna för överlevnad ökas högst avsevärt. Under andra världskriget inträffade flera tillbud med ubåtar. Det mest uppmärksammade var när ubåten Ulven 1943 försvann på Västkusten.

Dyktanken på Galärvarvet var äldst, och hade tagits i bruk redan 1934. De i Göteborg och Karlskrona anlades under andra världskriget. Dessutom fanns det möjlighet att undersöka olika aspekter av dykfysiologi, ett ämne som Claes Lindemark var specialist på.

Det mest omfattande av nytrycken är Dykhuset på Galärvarvet, som ursprungligen gavs ut som *Sjöhistoriska Museets Rapport 33*. Bildkvaliteten i denna del är inte helt optimal, men det beror inte på att det är ett nytryck. Den är inte bättre i den ursprungliga utgåvan.

Boken är ämnesmässigt smal, men dykning har numera många aktiva, så man kan ana att det totalt sett finns ett intresse för boken. Att det rör sig om en faksimilutgåva av tre tidigare publicerade arbeten framgår inte av texten på omslaget, vilket man kan tycka är något märkligt.

Eric Hallberg

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'

ÅRETS BOKREA PÅ SJÖFARTSLITTERATUR

Rean pågår till och med 31 mars. Besök oss på breakwater.se eller i vår butik på Banahagsgatan 15 i Göteborg. Fler prissänkta böcker finns på vår hemsida.



195:- VÅRT LION FERRY

Boken Vårt Lion Ferry handlar om ett rederis historia och framför allt om människorna som arbetade på fartygen. Cirka 30 personer berättar om vardag och dramatik ombord. I bakgrunden löper en beskrivning av rederiets utveckling. Läsaren får följa händelser från 1960-talets pionjärår till 1990-talets mer tekniskt utvecklade arbetsmetodik. Boken bjuder på både

skratt och spänning. Det sägs ha funnits en speciell Lionkultur som texten också försöker fånga och förklara. Denna kultur lever vidare i Lion Ferry-klubben som är initiativtagare till det här projektet.



299:- SKEPPSBRON I GÖTEBORGS HJÄRTA

Skeppsbron var i början av 1600-talet en vassbevuxen, lerig älvstrand och Göta älv var grund samt bred. Att anlägga hamnen vid Skeppsbron var ett evighetsarbete vilket denna bok noga beskriver. Boken illustreras med tidiga målningar, kartor och unika foton från sent 1800-tal fram till idag. Välkommen att ta del av denna fantastiska historia.

99:-

ISENS FÅNGE

Historien om fartyget S/S Oscar Dicksons resa genom Nordostpassagen. En berättelse om två kaptener som navigerade fartyget och fick tillsammans med besättningen övervintra i 42°, fångade i isen.

I VIKINGARS KÖLVATTEN

Det finns mycket att utforska runt Norges kust och det har Magnus Schmidt på s/y Nereia gjort under ett antal seglingar. Denna bok är en fri summering av många nautiska mils segling i solsken, och regn, dis och dimma, yr och snöglopp, stiltje och kuling.

MALMÖ SJÖBEFÄLSSKOLA 1842-1982

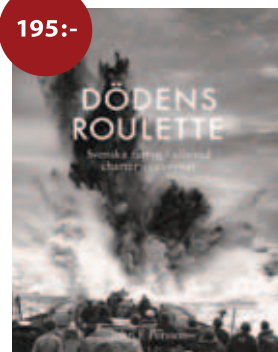
Är du historiskt intresserad? Vill du få en inblick i utbildning och i synnerhet hur fartygsbefäl befäl har skolats? Ja, då är denna bok säkert något för dig.

SVERIGES MARITIMA INDEX 2017

Ett måste för alla båtologer! Maritim uppslagsbok som i text och bild listar svenskflaggade handelsfartyg, svenska hel- eller delägda handelsfartyg under utländsk flagg, fiskefartyg och segelfartyg.

DÖDENS ROULETTE

195:-



Under andra världskriget förlorades totalt 262 svenska handelsfartyg, innanför och utanför "spärren". Samtidigt omkom ca 1800 svenska sjömän. Sveriges export av järnmalm till Nazityskland, vilken till stor del gick med svenska fartyg innanför "spärren", har fått flera skildrare. Däremot har fartygen utanför "spärren", de som drog laster åt de allierade, inte tidigare uppmärksammats på samma sätt. Trots att de faktiskt var med om att vinna andra världskriget. Den här boken handlar om flertalet av dessa fartygs öden.



345:-

VÄRLDEN TAR FORM - DEN EUROPEISKA VÄRLDSKARTANS HISTORIA I TUSEN ÅR

Världskartorna är den mänskliga kulturens mest fascinerande bilder. Världen tar form - den europeiska världskartans historia i tusen år dyker djupt ner i världskartans spännande historia. Boken är

både ett informationspaket som bygger på ingående forskning och en konstbok som är en estetisk upplevelse och en fröjd för ögat. Den prisbelönta facklitterära författaren Marjo T. Nurminens sakkunniga forskning nystas upp som en medryckande detektivroman. Läsaren får bit för bit ta del av hela den europeiska världskartans tusenåriga historia. Världskartorna är fascinerande kulturella speglar av sin egen tid och utöver geografi återspeglar de sin tids vetenskap, konst, handel, hantverk, tankar och attityder. Nurminen Foundation i samarbete med Breakwater Publishing.

199:-

SVENSK SJÖFARTSHISTORIA - I STORM OCH STILTJE

Här skildras Sveriges sjöfartshistoria från 1850-talet och framåt, med fokus på tiden efter andra världskriget och fram till idag.

ATT KUNNA TA EN STORM

Folke Patriksson är en av de personer som har haft störst betydelse för modern svensk sjöfart. När han gick till sjöss som sjuttonåring var det på en tremastad träskuta, några år därefter köpte han sitt första lastfartyg. Nu ser han tillbaka på decennier av expansion med allt fler fartyg, på nya marknader, på världens alla hav.

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.

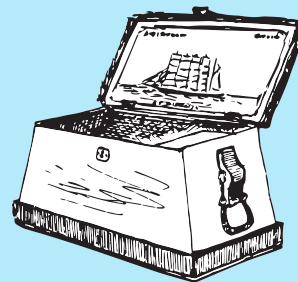
www.breakwater.se | 031-722 74 80 | order@breakwater.se



BÖCKER TILL SALU FRÅN SLABBKISTAN

Rederier/Sjöfartsböcker

Röda Bolaget. Skrift/reklam i färg, mitten av 1970-talet, 16 sidor. Pris 40 kr.
 Göteborgstrafiken-Svensk lejdtrafik under andra världskriget. Häftad, 332 sidor, A-5. Pris 200 kr.
 Stena Lines Ships 1962-1992. Häftad, engelsk text, 104 sidor, A-5. Pris 60 kr.
 I kamp med Östersjöns isar. Häftad, 415 sidor. 1947. Något större än A-5. Pris 125 kr
 Isens fånge - Oscar Dicksons haveri i Nordostpassagen år 1881. Inbunden, 122 sidor. Pris 60 kr.
 Walleniusrederierna 1934-1964. Häftad, engelsk text, 40 sidor. Foto på alla båtarna. Pris 150 kr.
 Mälarbåtarna. En krönika i ord och bild om Mälaren och dess vita ångare. 1967. Pris 200 kr.
 Tullingetraden. Historien om en gammal farled. Rikt illustrerad. 2001. Pris 175 kr.
 Bandet över Kattegatt, Göteborg Frederikshavn Linjen 1951. Inbunden, 68 sidor, A-4. Pris 150 kr.
 Vägen över Kattegatt, Göteborg Frederikshavn Linjen 25 år 1960. Häftad, 98 sidor. Pris 125 kr.
 Sjöhistoriska fotografier. Sjöhistorisk årsbok 1992-1993. Inbunden, 223 sidor. Pris 80 kr.
 Oxelösunds hamn 125 år 2002. Mycket rikt illustrerad, bl.a. hamnens bogserbåtar, A-4. Pris 80 kr.
 Kockums Mekaniska verkstads AB 1840 - 1940. Inbunden, 610 sidor, rikt illustrerad. Pris 75 kr.
 Sveriges skeppslista 1953. Inbunden. Pris 200 kr.
 Skutmålare Svenska skeppsporträttörer. Inte bara skutor. S. Händel & J Riert, 1996. Pris 100 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 024 Fotografier ur Jan-Erik Anderssons och Lars Blomqvists samlingar



Fotoformat 10x15 (10 kr/st) eller 20x30 (100 kr/st).

Se alla fotografier på hemsidan: **Tillkommer porto och expeditjonskostnad 25 kr, utlandet 30 kr.** Antal: 10x15
 klubbmaritimgbg.se/Foto-offerter **Betalning vid leverans. Vid betalning från utlandet endast kontant.** 20x30

Alpha Transporter ex Bess	Beirut	10563	Captain Zaman I ex Saga	Belize City	10683	Protoklitos ex Sarek	Famagusta	8544
Althea	Vänersborg	8153	Castro ex Norsklint	Piraeus	10651	Sanda	Donsö	9437
Ann ex Olof Trätälja	Lidköping	2386	Cathay Seatrade ex Lili Billner	Monrovia	11346	Sebou	Göteborg	7574
Aspen	Karlstad	11599	Clairhill ex A K Fernström	Monrovia	9529	Solon ex Hillersborg	Limassol	9930
Bamenda ex Rio Negro Valley	Dunkerque	10453	Corsica Marina II ex Stena Nautica	Panama	11441	Solvik	Karlstad	10439
Barken senare Bergön	Rendsburg	11551	Dagö	Vrångö	8192	Svennør ex Ihre	Kragerö	10571
Barö	Fisketången	9660	Dimitros ex Adelsö	Famagusta	9513	Tabalo ex Gaist	Latakia	11067
Bergön se också Barken	Skärhamn	11551	Eken	Källandsö	8331	Tankvik	Öckerö	10317
Bermudiana	Helsingborg	9850	Ekenäs	Donsö	9570	Tasmania ex Delphic Wasa	Monrovia	12177
Bia (Kihlberg)	Göteborg	11015	Ekfjord	Donsö	11132	Teresia	Landskrona	9951
Bohusfjord	Edshultshall	10360	Elenos ex Erholm	Limassol	8566	Theonymphos ex Artemis	Andros	10941
Bovik ex Havsö	Hammarland	9918	Friendship I ex Siarö	Panama	9395	Tonsund	Bromösund	10017
Boxy	Göteborg	12403	Lady Odriel ex Kalmarsund X	Gibraltar	9757			
Brattö I	Hamburgsund	9951	Minos ex Soya Margareta	Heraklion	9347			

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 27 april 2018
 därefter leverans inom 8 veckor**

