

# LÄNS PUMPEN

*sjöfartshistorisk  
tidskrift*

NR 4 2019 80 KR





**Länspumpen** ges ut av »Länspumpen Sjöfartshistorisk Förening« i Göteborg. Årgång 47. Nummer 192 från starten. ISSN 0281-4242.

#### Redaktion

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

**Krister Bång**, tel. 0705-60 88 31.

**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.

#### 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. 0706-67 41 98.

**Nils Sjökvist**, ledamot.  
Tel. 0760-50 35 36.

**Bertil Söderberg**, ledamot.  
Adress: Kupeskårgatan 69,  
421 60 V. Frölunda, tel. 031-45 91 98.

**Anders Bergenek**, 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](http://www.lanspumpen.se)  
Adress: Länspumpen, c/o Håkan Alverbo,  
Skansvägen 9, 471 32 Skärhamn.

Årsavgift: 290 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](mailto:bertil@quirin.se).  
Tryckt hos Göteborgstryckeriet, Mölndal.

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

#### Omslagsbilder

Framsida: Luleås nya bogserbåt *Vilja*. Foto från  
Luleå hamn AB.

Baksida: Luleås nya bogserbåt *Vilja*. Foto från  
Det spanska Godånvarvet.

## Innehåll

Foto Curt S Ohlsson .....	3
<i>Krister Bång</i>	
<i>Prinsessan Desirée</i> – en långlivad och lyckad färja .....	4
<i>Anders Bergenek och Rickard Sahlsten</i>	
AB Åmåls skeppsvarv 1918-1922 .....	12
<i>Krister Bång</i>	
En efter en försvinner de .....	16
<i>Lennart Bornmalm och Krister Bång</i>	
Seglivade kustfarare – <i>Belle Amie</i> .....	20
<i>Krister Bång</i>	
Gustaf Thordéns nybyggen på Crichton-Vulcanvarvet i Åbo .....	24
<i>Nils Sjökvist</i>	
Ærø och Marstal Søfartsmuseum .....	32
<i>Göran Sändare</i>	
Historien om <i>Marilyn Anne</i> .....	38
<i>Bent Mikkelsen och Eigil Jacobsen</i>	
Luleås nya bogserbåt .....	42
<i>Nils Sjökvist</i>	
Paragraffartyg från Tjörn .....	44
<i>Krister Bång</i>	
En militärfotografers dilemma .....	52
<i>Carsten Peterson</i>	
Två tidiga båtologer .....	54
<i>Göran Sändare</i>	
Mitt Karlskrona – vår årsmötesstad .....	56
<i>Krister Bång</i>	
Horisonten Runt och Fartygsforum .....	58
<i>Krister Bång</i>	
Böcker på frivakten .....	64
<i>Lennart Bornmalm</i>	

### Redaktionellt

Länspumpen står inför ett nytt spännande år med artiklar inom flera olika intresseområden. Många vill skriva i Länspumpen om det som ligger närmast om hjärtat. Om du skickar manus med högupplösta illustrationer, ja då hamnar du i »gräddfilen«.

Anteckna den 9 maj 2020 i almanackan. Då har Länspumpen sitt årsmöte i Karlskrona i samarbete med Sjöhistoriska Museet. Ett utmärkt tillfälle att skaffa många värdefulla kontakter. Utförligt program kommer i nästa nummer.

Om du ännu inte har betalat medlemsavgiften för 2020 passa då på att göra det före årsskiftet. Det underlättar för vår administration. Glöm heller inte att vi har många fina bokerbjudanden som du kan lägga till.

*Redaktionen*

### I nästa nummer av Länspumpen kan du bland annat läsa om

- Historien om tankfartyget *Palma* och dess tragiska haveri
- Tjörnparagrafare med en skeppsredare från Skärhamn
- Thordéns svenska linjetrafik

*Ukommer den 18 mars 2020*

# Foto Curt S Ohlsson



## Göteborgs hamn

**E**N GRÅMULEN DAG anno 1948. Den annars så livliga hamnen andas frid. Svenska Amerika Liniens *Stockholm* är på väg in till Amerikaskjulet efter genomförd provtur. Därför vet vi att det är lördagen den 7 februari som Curt S Ohlsson varit ute med sin kamera. I dockan på Eriksberg ligger *Gripsholm* och flaggar över topp, dagen till ära. Hon skulle göra god tjänst för sitt rederi i ytterligare tio år, från 1955 med namnet *Berlin*.

Vid varvet ligger också Svenska Lloyds *Suecia*. Det är inte mycket som skiljer henne från systemen *Britannia*, annat än målningen på aktermasten. Skrovet är nu åter svart efter att ha varit vitmålat under en period 1947.

Vid Fiskhamnspiren ligger nio upplagda ångträlare. År 1948 fanns det fortfarande tolv sådana kvar i Sverige. De flesta verkar vara sysslösa. I förgrunden, bland tomma tunnor och begagnade fisklådor, ligger den nybyggda fiskebåten AK 102. Det var Curts sätt att komponera bilder. Många detaljer att titta på och fundera över.

**Det var säkert ingen slump** att det var just AK 102 som låg där Curt placerat sig, och faktum är att just denna båt kanske är den mest intressanta på bilden. Båten heter *Ólafur Magnússon* och ingick i den stora beställning som den is-

ländska staten gjorde vid svenska varv i andra världskrigets slutskede. I det stora arbetet med bokserien *Fiskebåtarna och Varven*, där dessa Islandsbyggen presenteras, har detta fartyg blivit bortglömt trots att bland andra Curt själv var med när förteckningen gjordes. *Ólafur Magnússon* byggdes i Simrishamn hos Ernst Davidssons skeppsvarv. Han kom att bygga två fiskebåtar för Island, varav *Ólafur Magnússon* var den sista.

Båten levererades 1948 och här ligger hon och väntar på att alla handlingar skall bli klara. Den 10 mars blev hon registrerad på Island och kunde avgå dit. *Ólafur Magnússon* fick en ganska lång levnad. Hon togs ur fisket först den 30 juli 1990. Då hörde hon hemma i Akureyri, med namnet *Bliki*.

Till vänster i bild ligger den lilla vattenbåten *Veritas II*. Hon har i sitt tidigare liv varit bogserbåt. Enligt uppgift var hon byggd 1888 på ett okänt varv i Göteborg för Göteborgs Bogserings AB. Hon bar då namnet *Otto*. Efter en sväng i Sundsvall med namnet *Hörningsholm* kom hon åter till Göteborg runt 1935, inköpt av J. Börjesson. Han omvandlade farkosten till vattenbåt och gav den namnet *Veritas II*. År 1955 meddelades att båten var skrotad.

*Krister Bång*

# Prinsessan Desirée



## en långlivad och lyckad färja

*Prinsessan Christina och Prinsessan Desirée i juni 1971. Foto ur Stig Sjöstedts negativsamling vid Göteborgs föreningsarkiv.*

Color Lines Bohus lämnade under sensommaren våra svenska farvatten efter nästan 50 års trafik. Det gör henne till en unikt långlivad och lyckad färja.

Fartygstypen konstruerades under 1960-talet och färjan kommer nu att fortsätta att segla vidare i trafik mellan Italien och Albanien.

Framgångsfaktorerna har varit en gedigen och välgenomtänkt konstruktion, ett danskt kvalitetsbygge och ett noggrant underhåll utfört av engagerade och skickliga besättningar.

Anders Bergenek och Rickard Sahlsten

**R**ederi AB Göteborg - Frederikshavn - Linjen, eller i dagligt tal Sessanlinjen, räknas med all rätt till pionjärerna i den svenska trafiken med bilfärjor. Under ledning av Harry Trapp byggde de 1936 den första svenska bilfärjan, *Kronprinsessan Ingrid*. Konstruktionen var varken ny eller djärv. Däremot var bilismen och turismen vid 1930-talets mitt ännu inte så utvecklad. Det var ett vågspel att investera i en bilfärja för trafik året runt mellan Sverige och Danmark. Ägare till det nya redet var Tirfing, svenska och danska staten, Bergslagens Järnvägar, Göteborgs Stad och ytterligare ett antal privata intressenter. Det visade sig att satsningen låg rätt i tiden och trafikutvecklingen fram till andra världskrigets start blev mycket positiv.

Efter andra världskriget expanderade trafiken ytterligare. *Kronprinsessan Ingrid* förlängdes 1950 och fem år senare levererades den moderna bilfärjan *Prinsessan Margaretha* som dels var mycket större än sin föregångare, dels kunde ta lastbilar. Det rådte ingen tvekan om att Sessanlinjen var Sveriges ledande färjerederi. Succén fortsatte.

Från slutet av 1950-talet till 1971 hade Sessanlinjen och Aalborg Værft A/S ett konstant samarbete kring framtagning av fem nya bilfärjor. Först ut var *Prinsessan Christina* 1960. Här hade den nye vd:n Ulf Trapp, son till föregångaren, varit med och påverkat utformningen av fartyget. Ulf Trapp var själv sjökaptan med erfarenhet från färjor.

På *Prinsessan Christina* fanns flera exempel på nytänkande. Avgaserna från motorerna drogs upp i sidoskorstenar

vilket gjorde bildäcket lättare att lasta och lossa. Färjan hade bogpropeller för att underlätta manövrering vid kaj. Den mest innovativa lösningen ombord var sex hissar som kunde ta ner 24 personbilar och lasta dem på tanktoppen under bildäcket.

Sessanlinjen utvecklade tillsammans med Aalborg Værft A/S konceptet »Prinsessan Christina« och tog 1963 respektive 1965 leverans av en ny *Prinsessan Margaretha* samt *Prinsessan Desirée*. Dessa två fartyg var något längre och bredare och hade lite större utrymmen ombord. Speciellt på de här färjorna var de föröverlutande frontskotten och att passage-rardäcket drogs ut i hela fartygets längd. Det skapade restauranger med en suverän utsikt över skärgård och hav. Samtidigt kunde färjans tyngdpunkt placeras längre ner vilket påverkade stabiliteten positivt.

*Prinsessan Christina* hyrdes även ut för andra uppgifter och linjen Göteborg–Frederikshavn trafikerades sedan av två snarlika och moderna färjor. Sessanlinjen hade en stark position med sitt nya moderna tonnage.

### Nya storfärjor byggs

År 1965 startade Stenalinjerna, senare Stena Line, färjetrafik på linjen Göteborg–Frederikshavn. Deras färja *Stena Danica* var klart mindre än Sessanlinjens färjor men den hade en stor fördel. *Stena Danicas* bildäck var 4,2 m högt medan *Prinsessan Margaretha* och *Prinsessan Desirée* var byggda efter en sen 50-talsmodell med bara 3,85 meters fri höjd på bildäck. Under 1960-talet blev lastbilarna allt högre och Sessanlinjen fick ett underläge då nya, höga lastbilar bara kunde transporteras av Stena.

Följden blev att Sessanlinjen och Aalborg Værft A/S nästan direkt började skissa på nästa generation Sessanfärjor. Här byggde man vidare på sitt tidigare färjekoncept men allt gjordes mycket större. Den här generationen Sessanfärjor skulle dra full nytta av rederiets erfarenheter och bli riktigt skraddarsydda för 1970-talets trafik mellan Göteborg och Frederikshavn.



En ny *Prinsessan Christina* levererades i december 1969. En ny *Prinsessan Desirée*, senare *Bohus*, sattes i trafik i juni 1971. Här fanns de klassiska ingredienserna i Sessanlinjens färjetänkande med framåtlutande skott, passagerardäcket utdraget i hela fartygets längd, upphöjd brygga med sikt runt om, bilhissar till nedre däck och så vidare.

Dessutom fanns det, trots den korta linjen, stora rymliga hytter som kunde användas både under dag- och natturer. Även ett antal små salonger förut kunde hyras av privata sällskap som till exempel i lugn och ro ville spela bridge. Det samma gällde två små och mer exklusivt inredda restauranger.

Inredningsstilen kan närmast beskrivas som elegant, modern och dansk. Den var ljus och diskret samt innebar inte något flirtande med traditionalister med smak för mörka, ädla träslag, mässing och plysch. De båda färjornas inredning

var snarlika i stil men det förekom individuella variationer. Passagerarna upplevde utrymmena som generösa och attraktiva. Med tanke på färjornas storlek fanns det många sittplatser ombord. Här behövde man inte riskera ståplats över Kattegatt. De båda fartygen blev också väldigt populära.

Exteriört fick *Prinsessan Desirée* ett annorlunda och mer traditionellt arrangemang med skorsten och master än sin äldre syster. Det gav henne definitivt modernare och mer harmoniska linjer. För att understryka detta försågs hon med en bred svart linje från för till akter strax under överbyggnaden.

Det är intressant att notera att Sessanlinjen byggde stora kioskcenter på de nya färjorna. Här var rederiet uppenbart påverkat av Stena Lines satsning på en bred publik som kunde lockas med möjligheten att handla skattefria varor ombord. Sessanlinjens trafik hade av tradition riktat sig mot en mer exklusiv publik. Med de nya färjorna ville rederiet behålla sin traditionella grupp av resenärer och samtidigt locka en bredare allmänhet som Stena Line hade varit så bra på att attrahera.



Inredning i *Prinsessan Desirée*. Ur Stenaarkivet vid KM-Göteborg.



*Prinsessan Desirée*s dansbar. Ur Stenaarkivet vid KM-Göteborg.



*Prinsessan Desirée i Göteborg, ca 1977. Ur Stenaarkivet vid KM - Göteborg.*

Maskinarrangemanget på *Prinsessan Christina* och *Prinsessan Desirée* var mycket speciellt. Rederiet hade använt dieslar från Nohab på samtliga färjor sedan 1955. På de nya fartygen var huvudmaskineriet från Nohab uppdelat på hela åtta enheter. Med totalt 114 cylindrar var maskineriet kanske onödigt komplicerat och underhållskrävande men arrangemanget gav fantastiska prestanda och reservmöjligheter. Det mesta underhållet kunde utföras under drift.

Då det gäller personbilar och lastbilar innebar de nya färjorna en fördubbling av kapaciteten. Beträffande passagerarantalet innebar det en ökning med 40%. Lägg till detta att fartygen med en marschfart på drygt 20 knop kunde köra sträckan Göteborg–Frederikshavn på tre timmar och därmed göra 50% fler turer per dag. De nya färjorna innebar ett enormt lyft för linjen.

### Kampen med Stena Line

När Sessanlinjen uppgraderade sitt tonnage på Frederikshavnslinjen gjorde Stena Line detsamma. En ny *Stena Danica* levererades 1969. Den hade ungefär samma kapacitet som de nya Sessanfärjorna. Redan 1973–1974 fick Stena Line emellertid ytterligare en generation Danmarksfärjor. De var utrustade med ett tredje lastdäck för personbilar och fick på så sätt en mycket större kapacitet främst då det gällde kombinationer av last- och personbilar.

Konjunkturerna var goda under 1970-talets första år och det var mycket populärt att resa mellan Sverige och Danmark. Valutförhållandena var gynnsamma och även frakten ökade i snabb takt. Trots den hårda konkurrensen mellan Sessanlinjen och Stena Line lyckades båda rederierna

tjäna pengar på Frederikshavnslinjen. Med tiden tillstötte faktorer som kom att ändra på detta.

Kriget i Mellanöstern 1973 resulterade i en chockhöjning av oljekostnaderna. Samtidigt höjdes besättningskostnaderna med tvåsiffriga procenttal under flera år. Stena Line rationaliserade trafiken genom att förhöja sina Danmarksfärjor så att de kunde ta lastbilar på dubbla däck. Det gav ett klart övertag mot Sessanlinjen. Inspirerade av Stena Lines uppskattade trafik mellan Göteborg och Kiel lockades Sessanlinjen att beställa en stor, dyr färja och sätta in den på linjen Göteborg–Travemünde. I Tysklandstrafiken fanns det inte plats för två konkurrerande rederier från Göteborg och Sessanlinjen förlorade mycket pengar på denna satsning.

Ulf Trapp insåg att rederiet också var tvunget att satsa på större och effektivare Danmarksfärjor. Därför beställdes 1978 två verkliga jumbofärjor med kapacitet att själva ta hela underlaget på linjen Göteborg–Frederikshavn. Stena Line svarade med att göra samma sak. Om alla färjorna skulle levereras skulle det innebära en ekonomisk katastrof för båda rederierna.

Nu började ett »chicken race« mellan de två rederierna där utgången given. Stena Line hade ett större kapital och Sessanlinjen såg sig 1981 slutligen tvingade att erbjuda Stena att köpa det egna rederiet, trots att man en tid försökt med en gemensam marknadsorganisation med rederiet Tor Line, under namnet Sessan Tor Line. På så vis ville Ulf Trapp åtminstone rädda arbetstillfällena för sin personal.

*Prinsessan Christina* och *Prinsessan Desirée* seglade fram till 1981 vidare för Sessanlinjen. Fartygen var fortsatt uppskattade av passagerarna och trafiken var lönsam även om



*Lion Princess. Ur Stenaarkivet vid KM-Göteborg.*

fraktkapaciteten understeg Stena Lines färjor. Mellan åren 1981 och 1983 levererades de fyra nya Danmarksfärjorna. För samtliga Sessanfärjor väntade nu nya öden.

### Mellanår

År 1981 gick *Prinsessan Desirée* under en kortare period på våren för Stena Sessan Line på Frederikshavnslinjen. Under sommaren fick hon ett charteruppdrag för B+I Line i trafik mellan Rosslare och Pembroke. Senare samma år gick färjan för Sealink mellan Holyhead och Dun Laoghaire. Sedan följde uppläggning i Göteborg.

Sommaren 1982 hyrdes *Prinsessan Desirée* ut till Sally Line och deras trafik mellan Ramsgate och Dunkerque. Sedan följde en ny uppläggning. Åren 1981–1982 gick hårt åt *Prinsessan Desirée*. Skandinaviska färjor slits ofta hårt i trafik på Engelska kanalen och Irländska sjön. Sjö- och väderförhållandena var tuffare än hemma runt Sveriges kuster och brittiska passagerare var vid den här tiden inte så »snälla« mot färjorna med ett enormt slitage på inredningen som följd.

Hemkommen från chartern till Sally Line lades *Prinsessan Desirée* åter upp. Hon hade dessutom råkat ut för ett maskinhaveri som krävde omfattande reparationer.

### Tillbaka som Danmarksfärja

Stena hade 1982 köpt Lion Ferrys linje Varberg–Grenå från Bonnierkoncernen, tillsammans med färjan *Europafärjan III* från 1974. Denna var mycket populär bland passagerarna och i gott tekniskt skick. Däremot var det en oerhört dyr färja att driva. Kapitalkostnaderna var mycket högre än för exempelvis de två Sessanfärjorna.



Stena visade på våren 1983 sin handlingskraft och sålde snabbt *Europafärjan III* och ersatte henne med den betydligt billigare *Prinsessan Desirée*, som döptes om till *Europafärjan*. Nu gällde det bara att renovera och förädla färjan så att hon i den nya trafiken skulle kunna segla in sina kostnader. Linjen Varberg–Grenå hade inte alls de ekonomiska möjligheter som fanns i trafiken på Frederikshavn.

Huvudmaskineriet reparerades och dessutom beslutade Lion Ferry att konvertera färjan från diesel- till tjockoljedrift. Det senare var ett projekt med vissa risker. Nohab rekommenderade inte åtgärden. Lion Ferry hade tidigare genomfört den här operationen på *Europafärjan III*. Man genomförde nu framgångsrikt motsvarande operation på *Europafärjan* som på det sättet kraftigt sänkte sina driftskostnader.



Bohus på Oslofjorden. Foto Rickard Sahlsten den 6 maj 1995.

**Bli med oss på tur med vår nye stolthet...**

Vi setter vår nye, flotte ferge i drift torsdag 14. april kl. 16:30. Den nye ferjen erstatter m/s Bohus II, og får navnet m/s BOHUS. Ferjen gir deg som vår gjest et nytt og variert tilbud.

BOHUS, som er helt nyoppusset, tar 1500 gjester og 280 biler. Som vårt andre skip, m/s SANDEFJORD, finner du å la carte- og buffetrestaurant, kafeteria, lekestasjoner, danserestaurant og taxfreebutikk med stort utvalg og lave sjøpriser. Benytt deg av vårt introduksjons tilbud og opplev vår stolthet på sjøen.

**÷ 50%**  
 gjelder fra 14.4. t.o.m. 1.5.94 på dagstur billett t/r og bilpakke én vei.  
 Ordinær pris: dagstur kr. 95,-  
 Ord. pris: bilpakke kr. 350,-

**RUTETIDER 1994**  
 11.2 - 30.6:  
 Fra Sandefjord: Kl. 07:00, 10:00, 13:00, 16:30, 19:30  
 Fra Strömstad: Kl. 10:00, 13:00, 16:30, 19:30, 22:30  
 \*Både søndag og mandag i perioden 11.2 - 15.3

**Scandi Line**  
 SANDEFJORD - STRÖMSTAD

RING OG BESTILL NÅ!  
 Bestillingstelefon 33 46 08 00  
 Adm. tlf. 33 46 13 00  
 Fax 33 46 03 58

**SNU ARKET!**

Man byggde också om kioskcentret och utrymmet runt detta till en modern självbetjäningssaffär. Med en ny kran på fördäck kunde varorna snabbt tas ombord utan att lastning och lossning över bildäcket stördes. Den nya affären innebar möjligheter till ett större varuutbud. Om kunderna själva fick plocka sina varor handlade de också mer.

En tredje åtgärd var att få Sjöfartsverket att tillåta flexibel anpassning av bemanningen ombord efter passagerarbelygningen. På så vis kunde besättningskostnaderna minskas på Grenålinjen vars beläggning var väldigt ojämn över årstider och dagar.

*Europafärjan* blev en stor succé för Stenadottern Varberg-Grenå Linjen. Ekonomiskt gick verksamheten snabbt med vinst. Passagerarna uppskattade de generösa utrymmena ombord. Här fanns gott om sittplatser och ett bra restaurangutbud. På helgerna kördes populära danskryssningar. Inredningen var dock ganska sliten efter alla år. När möbler byttes gjordes det utan större hänsyn till skönhet och bekvämlighet. Trots sina framgångar började *Europafärjan* nu kännas som en sliten, gammal dam.

Tekniskt renoverades dock färjan till toppskick. På somrarna kördes femturstrafik vilket krävde fullt kapacitetsuttag på samtliga huvudmotorer. Det fungerade utan haverier varje år. År 1986 stannade färjan, som då hette *Europafärjan II*, på en resa mellan Varberg och Grenå och plockade upp en störtad dansk stridsplanet. Med sina goda fartresurser lyckades hon köra in förseningen och anlände till Grenå enligt tidtabellen.

Under någon av 1980-talets isvintrar låg färjorna infrusna i både Grenå och Göteborg. *Europafärjan* körde då turer



*Bohus till sjöss. Foto Rickard Sahlsten.*

mellan Varberg och Frederikshavn där hon lade till i Sessanlinjens gamla läge. Hon kunde på så sätt ta med sig passagerare och frakt som otåligt hade väntat på sin överfart. Den gamla Sessan visade sina bästa egenskaper.

De goda erfarenheterna av färjan gjorde att Stena 1985 köpte Helsingborg–Grenålinjen och satte in systerfartyget *Stena Nordica*, ex *Prinsessan Christina* i den trafiken. Fartygen ändrade då namn till *Europafärjan I* respektive *Europafärjan II*. Rederiet kallade sig åter för Lion Ferry men var nu ett dotterbolag inom Stenakoncernen. År 1987 döptes fartygen om till *Lion Prince* och *Lion Princess*. Med femturstrafik sommartid seglade båda färjorna på Helsingborg och Varberg. Under perioden 1990–1993 gick femturstrafiken till Halmstad istället för till Helsingborg.

Under början av 1990-talet var Grenålinjen mycket lönsam och diskussioner fördes hela tiden om att ersätta de båda Sessanfärjorna med större fartyg. 1994 såldes *Lion Princess*, ex *Prinsessan Desirée* till norska Scandi Line och ersattes av *Lion Queen*, ex *Stena Saga*, ex *Patricia*. *Lion Prince* gick dock kvar mellan Varberg och Grenå till 1999.

Även under Liontiden visade sig gamla *Prinsessan Desirée* vara en mycket omtyckt, driftsäker och effektiv färja. Besättningen höll henne i toppskick. Hennes befälhavare under Liontiden, Stig Ekström gick bort 2019. Några månader tidigare tillfrågades han om han hade någon favorit bland alla de fartyg som han hade arbetat på. Han svarade lakoniskt:

– *Lion Princess* var en väldigt trevlig färja att arbeta i.

Hennes maskinchef under många år, Christer Nilsson, uppskattade också *Lion Princess*. Hon var omtyckt av både

passagerarna och besättningarna. Inredningen var generöst rymlig. Bildäcket hade bra kapacitet och fartyget hade en i förhållande till sin storlek en ovanligt hög dödvikt. Sjö- och manöveregenskaperna var också bra. Fartresurserna var goda och maskinernas driftssäkerhet mycket hög. Vad mer fanns det att begära?

#### Kvar på västkusten

År 1994 satte Scandi Line in *Lion Princess* som *Bohus* på den 2,5 timmar långa överfarten Sandefjord–Strömstad. Det betydde att hon bytte Kattegatt mot Skagerack men blev kvar på västkusten. Ibland sattes färjan också in som ersättningsfartyg mellan Larvik och Frederikshavn.

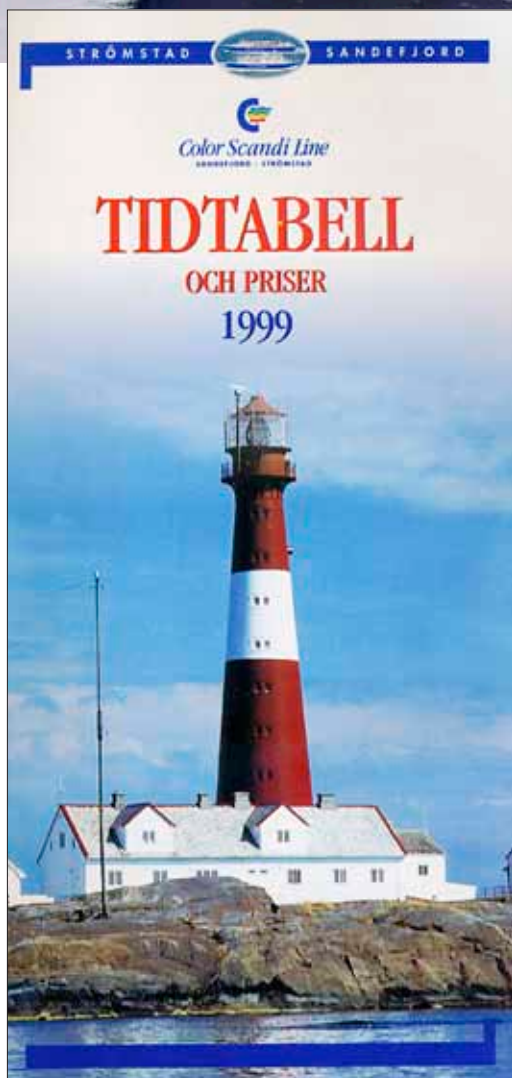
De norska ägarna förnyade i flera omgångar inredningen på *Bohus* som fick en mer mörk och klassisk stil. Efter



*Bohus shop. Foto Mats Dahl.*



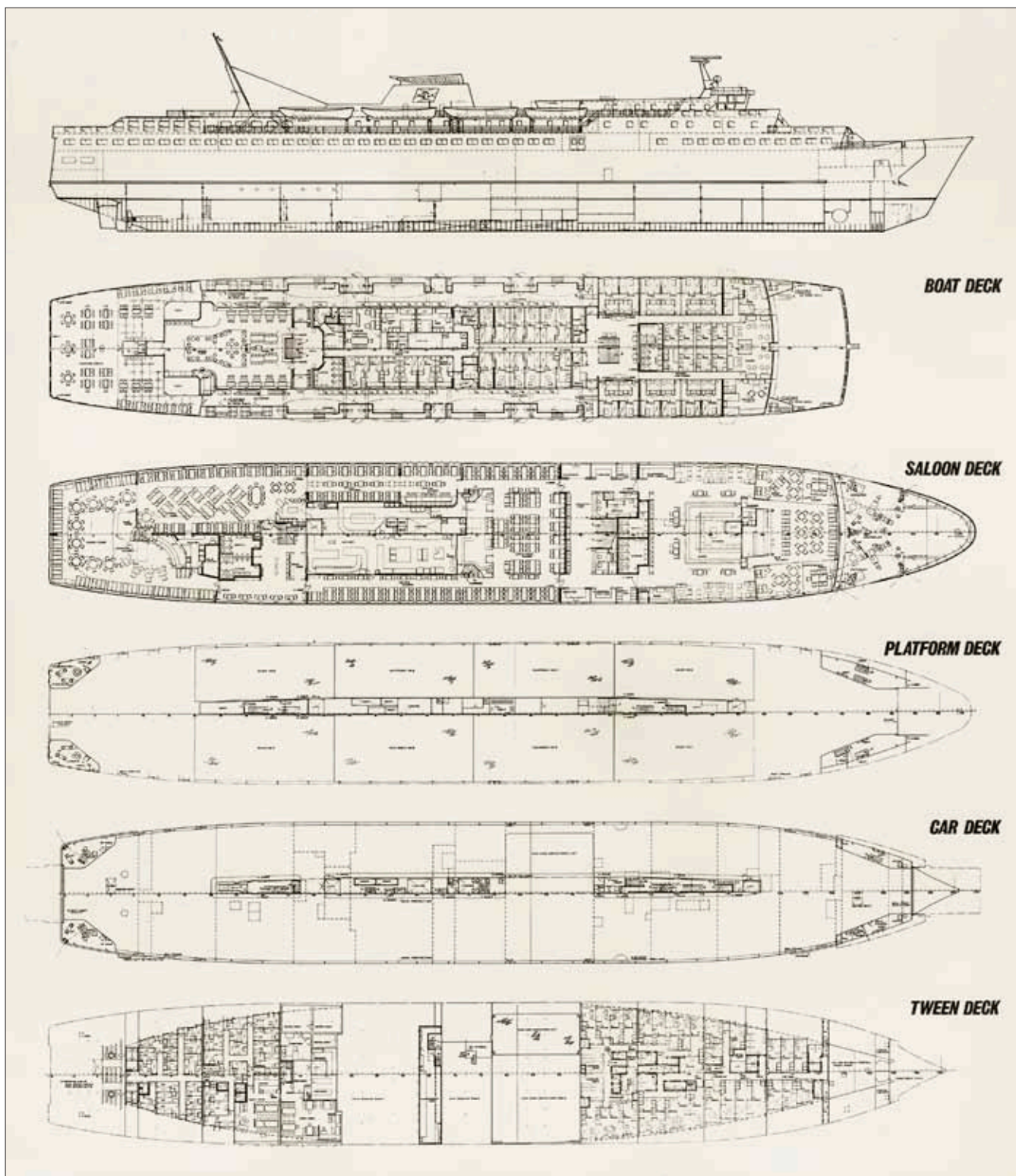
*Bohus anländer Strömstad. Foto Rickard Sahlsten den 30 juli 2005.*



olyckan med *Estonia* 1994 sattes vattentäta skott in på bildäcket och konstruktionen kring bogporten förstärktes. År 1998 gjordes stora förändringar vid varv i Drammen. För att anpassa färjan till nya säkerhetskrav utrustades *Bohus* med sponser i akterskeppet. Samtidigt gjordes ombyggnader på båtdäck. Baren byggdes ut akteröver i fartygets hela längd och förvandlades till den exklusiva Bar Svenner med många sittplatser. Ett antal hytter mellan det förliga och akterliga trapphuset togs bort och utrymmet öppnades upp till ett gångstråk. På så sätt förbättrades logistiken samtidigt som det nya utrymmet kunde användas för försäljning av märkeskläder, väskor, golfutrustning med mera.

Under en period fanns det också plats för en liten, mysig pub. Shopping är en viktig inkomstkälla på den här linjen. Ett par hytter på varje sida av det förliga trapphuset på samma däck ändrades till inglasade salonger med vilofätöljer. Vid något tillfälle inrättades också en kött/grillaffär ombord, i anslutning till cafeterian.

År 1999 togs linjen över av Color Line och *Bohus* fortsatte mellan Strömstad och Sandefjord men nu med blått skrov. Den andra färjan, *Sandefjord*, ersattes 2001 med den större och modernare *Color Viking*. Diskussioner pågick om det inte var dags att ersätta *Bohus* men hon seglade bara vidare. Fartygets långa, norska karriär visar vilket lyckat bygge hon var. Med sina generösa passagerarutrymmen, hyfsat stora bildäck och höga driftsäkerhet fortsatte *Bohus* även på sin ålders höst att segla in tillräckligt med pengar till sina ägare för att motivera sin existens. Efter 25 år på linjen till Strömstad kan man konstatera att hon till slut seglade under norsk flagg längre än under svensk flagg.



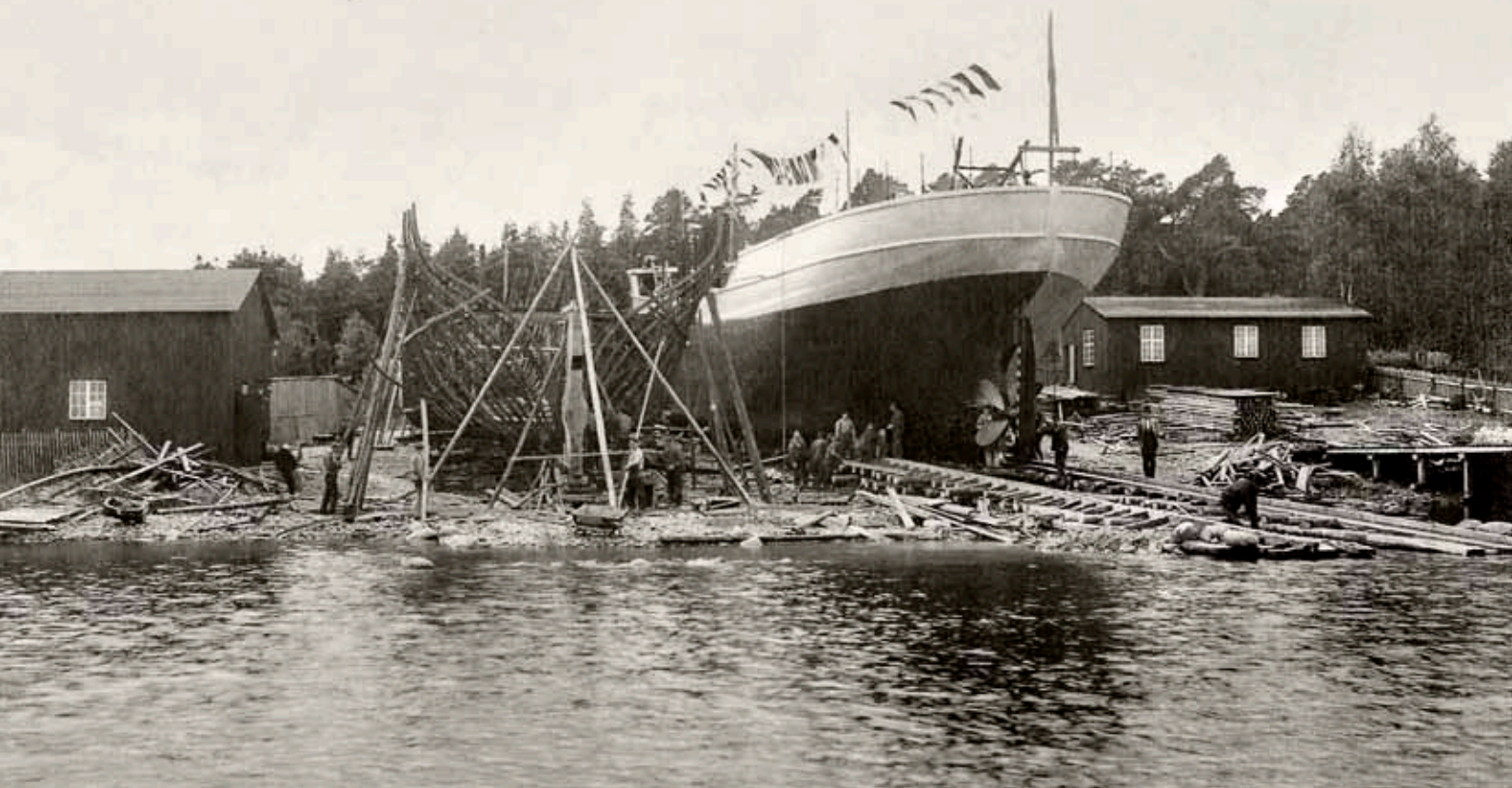
GA-ritning, Prinsessan Desirée.

Den 15 augusti 2019 blev det dags för den sista turen över Skagerack. Den 26 augusti lämnades fartyget över till sin nya ägare, Brindisifamiljen Prudentino (Northbay Transportes Mar. Ltd, Madeira, Portugal genom dotterbolaget Tnitsea Shipping Ltd). Fem dagar senare kastade hon loss som *Ionian Star* med kurs mot Pireus. Med tiden väntar trafik mellan främst Brindisi (Italien) och Vlora (Albanien) för Red Star Ferries, som sköts av Seamed Trading Shipping (Massimo Prudentino) i Brindisi. Det finns gott hopp om

att den gamla Sessanfärjan kommer att få uppleva sin 50-årsdag om två år. Det är det få färjor förunnat att få göra. Men så var hon också en ovanligt lyckad färja. 🌀

Prinsessan Desirée

122,7×19,2×5,2 m  
 5 696 brt, 1 800 tdw  
 15 600 hk, 21,4 knop  
 1 400 passagerare, 120 hyttplatser  
 280 personbilar, 26 lastbilar.



*Tvåan redo för sjösättning, onsdagen den 13 augusti 1919. Foto ur Bror Isakssons samling, Åmåls kommunarkiv.*

# AB Åmåls Skeppsvarv

## 1918 – 1922

Under första världskriget var det knapert för de flesta, medan många köpmän, ofta kallade grosshandlare eller fabrikörer, gjorde stora vinster. Detta gav upphov till innovativa tankar som kanske inte alltid var så väl underbyggda. Man såg med förfäran hur handelsfartyg av olika nationaliteter förläste. Frakterna var höga och efter krigsslutet måste en ny handelsflotta byggas upp. Många kom att intressera sig för att anlägga varv. Ett sådant var AB Åmåls Skeppsvarv.

Krister Bång

I mars 1918 inlämnades stiftelseurkund för AB Åmåls Skeppsvarv, vars verksamhet skulle bestå i drivande av skeppsbyggeri och därmed förenlig verksamhet. Aktiekapitalet skulle vara lägst 400 000 kronor och högst 1 200 000 kronor i aktier om 500 kronor styck. Stiftare var herrarna Carl Fr Brun, Filip Lind, Charles R Peters, O P Svensson, alla Göteborg samt Gustaf Berglöf, Åmål. Vid den påföljande bolagsstämman valdes Carl Thorén, Säffle till disponent (vd). Mer om dessa herrarna senare.

Den drivande kraften i detta bolag var Gustaf Berglöf, Åmåls store industrimagnat vid denna tid. Han hade förbättrat etableringen genom att år 1917 arrendera 5 000 kvadratmeter mark på Örnäs, strax söder om staden. Men redan i augusti 1918 utökades området till 7 200 kvadratmeter för att varvet skulle utvidga verksamheten till två stapelbäddar. Gustaf Berglöf avslutade sin begäran till stadsfullmäktige med att frågan skulle behandlas skyndsamt av kommunen, helst samma dag.

## Det första fartyget

Det gick undan med att bygga upp varvet och få stapelbädden klar. Redan fredagen den 8 november 1918 hade varvet inbjudit till sjösättning ute på Örnäs. Folk anslöt sig i skaror för att uppmärksamma händelsen. På slipen stod ångaren *Ettan* färdig att sjösättas. Hon var byggd av trä på järnspant eftersom plåt var en bristvara enligt varvet. Skrovet var då målat i en grå färg. Sjösättningen gick galant och varvet hade hyrt Stadshotellet för sin sjösättningsfest där varken god mat eller dito dryck saknades. Talen var många och alla gick ut på att den »ljusnande framtid är vår«. Det fanns dock ett litet orosmoln. Varvet hade inte sålt sin förstling.

Torsdagen den 19 februari 1919 kunde *Ettan* gå på provtur i Göteborgs skärgård. Hon var alltså byggd på järnspant av ek och furu med plåtförhyddning och kunde lasta omkring 500 ton. Hon var utrustad med en ångmaskin på 140 IHK tillverkad av Bohus Mekaniska Verkstad. Vid provturen uppnåddes en fart av 8,5 knop. Fartyget hade ritats av professor Henrik Lindfors.

Direkt efter leveransen avseglade fartyget till Skottland. Efter en månad inkom hon till Göteborg den 30 mars på sin första rundresa medförande bland annat 283 ton potatis avsedd för Göteborgsområdet.

## Konstruktören

Henrik Lindfors (1850–1928) var verksam vid Chalmers Tekniska Högskola. Han var en mycket ansedd och uppskattad person som hade många intressanta uppdrag. Efter en gedigen utbildning grundade han 1878, tillsammans med ingenjören Johan Sjöholm som senare blev chef för Lindholmens Verkstads AB, Qvillebäckens Gjuteri & Mekaniska Verkstad.

Redan efter två år överlät Lindfors sin del på kompanjonen och for till Amerika för vidare utbildning. Han arbetade i ledande ställning vid olika varv och verkstäder och konstruerade förutom fartyg även torvmaskiner, slipar, kranar, ångmaskiner och gruvhissar. År 1890 blev han avdelningschef vid Kockums i Malmö. Där stannade han inte så länge utan kom 1894 till Chalmers i Göteborg. Han användes flitigt av storvarven i Göteborg och konstruerade för Eriksbergs räkning Göteborgs första flytdocka 1915. Han ritade även Götaverkens stora flytdocka som togs i bruk 1918. Lindfors avled den 9 juni 1928 i en ålder av 77 år.

## Fler nybyggen

Direkt efter sjösättningen av *Ettan* igångsattes bygget av två ångare bredvid varandra. Nu gick det lite trögare. Först lördagen den 23 augusti kunde *Tvåan* sjösättas. Den församlade menigheten fick emellertid inte se fartyget gå i sjön. Efter dopet stod det kvar på stapelbädden och först efter tre timmars hårt arbete kunde fartyget nå sitt rätta element. Parallellbygget av systerfartyget gick med snigelfart. Depressionen hade gjort sig påmind.

Den 5 december 1919 kunde *Tvåan* ge sig ut på sin första resa. Från Åmål gick hon till Kristinehamn för att inha sin första last. Inte heller detta fartyg hade sålts, utan gick i fraktfart för varvets räkning. Det blev dock inte många resor. Redan den 24 januari 1920 kunde fartyget säljas till Norge för omkring 540 000 kronor.

I mitten av december 1919 var det dags att sjösätta *Trean*. Hon gick på provtur lördagen den 8 maj 1920 och avgick dagen därpå till Skoghäll för att lasta för England. Någon fjärde ångare blev det aldrig och verksamheten vid varvet gick på sparlåga.

Under 1920 hade Svenska Lufttrafiks AB begärt av Åmål stad att få bygga en landningsplats för flygplan inom kommunen. Det var ont om lämplig mark och stadsfullmäktige föreslog att bolaget skulle ta kontakt med Åmåls Skeppsvarv där man kanske kunde vara behjälplig med att ordna landningsplats för hydroplan, det vill säga vattenflygplan. Veterligt rann detta erbjudande ut i sjön.

## Slutet

Den 3 februari 1922 lämnade AB Åmåls Skeppsvarv in konkursansökan till rådhusrätten i Åmål och därmed avslutades en livlig period inom Åmåls näringsliv. Slutredovisningen av konkursen drog ut på tiden men presenterades i mars 1924. Tillgångarna var 111 000 kronor medan skulderna belöpte sig på cirka 1 000 000 kronor. Huvudägaren, Gustaf Berglöf, skulle dock ändå för lång tid framåt prägla utvecklingen i staden och på ett oväntat sätt ha ett finger med i spelet vid bildandet av ÅSI-Verken. Läs mer om Berglöf nedan.

## Fartygen

*Ettan*, ångfartyg om 500 tdw. Ångmaskin om 170 hk tillverkad av Bohus Mekaniska Verkstad. Sjösatt den 8 november 1918 och levererad den 19 februari 1919. Reg-nr 6068, signal KBNR.

1918 Byggd för Gustaf Berglöf (3/4), Åmål och fabrikör Otto Petter Svensson (1/4), Göteborg. När formaliteterna med varvsbolaget vara klara såldes skrovet den 7 augusti 1918 till AB Åmåls Skeppsvarv, Åmål för 75 000 kronor.

1921 28 december. Sald på offentlig auktion för 48 000 kronor till Rederi AB Fingal, Karlstad och omdöpt till *Silva*. Styrelsen bestod av överste Carl Oscar Ahlmark, direktör Axel Ferdinand Olsson samt bankkamrer Carl Filip Falck, bankdirektör Adolf Austrin samt före detta boktryckare Pontus Albin Forssell, alla Karlstad.

1926 25 augusti. Sald för 8 000 kronor till skeppsredare Axel Birger Carlsson, Göteborg. Fartyget fick behålla sitt namn.

1932 11 februari. Då fartyget låg för ankar i Danzig fattade det eld och förstördes.



*Ettan* blev sedermera *Silva*. Ur Tore Olssons arkiv.

*Tvåan*, ångfartyg om 650 tdw. Ångmaskin om 200 hk tillverkad av Bohus Mekaniska Verkstad. Sjösatt den 23 augusti 1919 och levererad den 5 december 1919. Reg-nr 6197, signal KCGB.

1919 Levererad till AB Åmåls Skeppsvarv som *Tvåan*.

1920 24 januari. Sål原因 för 541 856 kronor till M.S. Pedersens Rederi (Morten S. Pedersen) i Tønsberg och omdöpt till *Lancelot*.

1921 Omdöpt inom rederiet till *Petra*. Avgick den 14 december från Methil med last av 610 ton kol destinerad till Son men försvann i Nordsjön med hela sin besättning om 13 personer.

*Trean*, ångfartyg om 650 tdw. Ångmaskin om 200 hk tillverkad av Bohus Mekaniska Verkstad. Sjösatt i december 1919 och levererad den 8 maj 1920. Reg-nr 6268, signal KCLS.

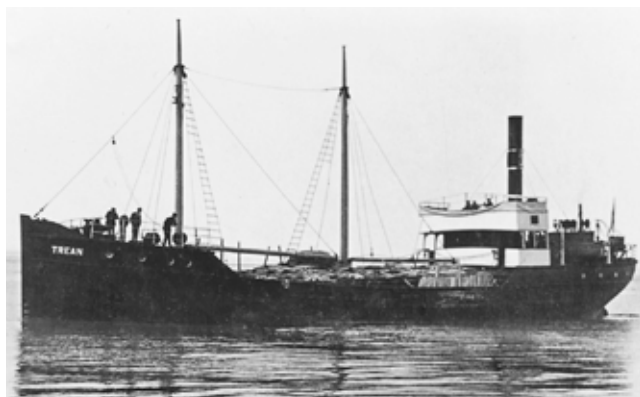
1920 Levererad till AB Åmåls Skeppsvarv som *Trean*.

1921 28 december. Sål原因 på offentlig auktion för 47 000 kronor till Rederi AB Fingal, Karlstad och omdöpt till *Fingal*.

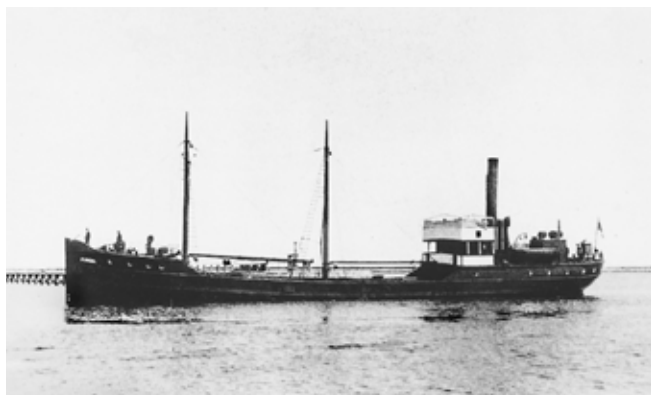
1927 5 april. Sål原因 för 32 500 kronor till köpman Meyer Bresky, Karlstad. Samma namn.

1934 12 april. Ägaren avled och fartyget såldes den 8 juni för 10 000 kronor till J B Romsøe AS, Stavanger och omdöptes till *Fingal I*.

1940 30 januari. Då fartyget var på resa mellan Bodø och Dublin med dolomitsten sjönk det väster om Hebriderna under en storm. Hela besättningen kunde räddas. Vissa källor uppger att fartyget hade drabbats av en explosion ombord.



*Trean under en av få lastresor.*



*Trean såldes till Karlstad och blev Fingal.*



*Gustaf Berglöf. Foto ur Bror Isakssons samling, Åmåls kommunarkiv.*

### Gustaf Berglöf

En mycket betydelsefull person inom Åmåls näringsliv var Gustaf Berglöf. Av Sten Lindströms bok *Åmålsbor – Profiler och Händelser*, 2017, framgår följande:

Gustaf Berglöf var född 1878 i Milleviks församling på Värmland snäs. Han utvandrade till Krylbo där han blev handelsföreståndare och fick smak på affärlivet. År 1905 flyttade han till Filipstad och startade en industrirörelse som han 1911, vid 33 års ålder, etablerade i Åmål under namnet Åmåls Hjul- och Vagnfabrik. Fyra år senare startade han tillsammans med sin bror, Axel Andersson, AB Svenska Elektromagneter, ett företag som fortfarande finns kvar i Åmål med namnet SEM AB. År 1918 grundade han tillsammans med några andra intressenter Motor AB Ebeverken som tillverkade motorcyklar med påhängsmotor, en föregångare till dagens mopeder. Han var med och bildade Näsvikens Sågverks AB i april 1918 och i november samma år Elektriska Lednings AB.

Samtidigt med att AB Åmåls Skeppsvarv gick i konkurs drogs också Ebeverken med, men man tog upp tillverkningen igen året efter. År 1923 stöpte han om AB Åmåls Hjul- & Vagn till Industri AB Järn och Trä och började tillverka byggnadssnickier. År 1931 förstördes lokalerna av en förödande eldsvåda, men verksamheten kom snart igång igen, nu namnändrat till Fajt. Företagandet gick mycket bra och Fajt fick stora beställningar av försvarsmakten.

Då Berglöfs stjärna lyste som starkast 1942 sysselsatte han i sina tre bolag 500 personer. Men år 1943 sprack bubblan. Berglöfs bolag tvingades i konkurs. Det uppdagades att företaget skickat luftfakturor till försvarsmakten och att Gustaf Berglöf själv hade stoppat 635 000 kronor (värde i dag ca 13 miljoner) i egen ficka. Han hade ett eget representationskonto på 2 900 kronor i månaden. En arbetare hos Berglöf hade en genomsnittlig månadslön av 290 kronor. Gustaf Berglöf ställdes inför rätta och dömdes till två års straffarbete.

Industri AB Järn och Trä och systerbolaget AB Elkök inköptes av Bror Håkansson i Karlstad. Den spistillverkning som bröderna Bror, Gustaf och Karl Håkansson övertog omfattades av 20 patent i 14 länder. Håkanssons Industrier skulle sedan under flera decennier vara en dominerande arbetsplats i Åmål fram till dess att företaget 1971 köptes upp av Electrolux. Då hade företaget omkring 500 anställda.

År 1938 bildade Gustaf Berglöf AB Svensk Gummiindustri för att ta vara på alla beställningar från försvarsmakten. Bolaget tillverkade produkter som strålkastare, ryggsäckar, sovsäckar, tält, gasmasker och shoppingväskor för civilt bruk. År 1944 ombildades företaget till AB Åmåls Sportindustri det som senare blev ÅSI-Verken. Gustaf Berglöf klarade krisen och levde sedan ett tillbakadraget liv bland sina många vänner. Han avled i augusti 1965 i en ålder av 87 år.

### Carl Brun

En annan av stiftarna var Carl Brun. Han drev företaget HB Carl Brun & Co tillsammans med grosshandlarna Filip Lind och Charles Peters, också dessa stiftare av Åmåls Skeppsvarv. Handelsbolaget hade en ganska omfattande

verksamhet inom flera olika områden. Företaget var agent för motortillverkaren Archimedes i Stockholm som sålde utombordsmotorer för marint bruk. Det var delägare i AB Svenska Borstfabriken i Kristinehamn och i AB Lombard vars verksamhet bestod av att inneha och förvalta värdepapper. Tillsammans med Gustaf Berglöf bildade man Näs-vikens Sågverks AB. År 1916 grundades AB Säffle Båtbyggeri som skulle ägna sig åt båt- och pråmbyggeri. År 1915 inköpte bolaget tillsammans med några andra intressenter ångaren *Vulcan* av Varberg som sattes i trafik på Vänern och Östersjön. Carl Brun & Co försattes i konkurs den 31 januari 1921. Filip Lind och Charles Peters drogs samtidigt med i fallet.

### Carl Thorén

Vd i Åmåls Skeppsvarv var trävaruhandlaren Carl Thorén från Säffle. Han var delägare i Näs-vikens Sågverks AB i Åmål och drev också en fastighetsförmedling i Säffle. Carl Thorén försattes i konkurs den 5 maj 1921. Han avled år 1927.



*Ett av varvets nybyggen utrustas i Åmåls gamla hamn. Bogsrades sedan till Göteborg för maskininstallation. Foto från Fotopumpen, Läns-pumpens arkiv.*

# En efter en försvinner de



↑ Valöskär bogseras till Grenå för upphuggning. Foto Andreas Ingvarsson den 27 augusti 2019.

Clipperton, GG 438 byggd 1965 som GG 522 Tunafors. Foto Jack Olofsson. →

Det var inte helt oväntat att fiskefartyget Valöskär den 27 augusti 2019 bogserades från Öckerö till Grenå för upphuggning. Hon hade legat upplagd sedan december 2016 med en skadad växel. Rederiet hoppades inledningsvis att kunna få fartyget reparerat för en rimlig kostnad.

Men tyvärr blev det inte möjligt.

Lennart Bornmalm och Krister Bång

**D**et var egentligen danskarna som började med ståltrålare i stor skala i Norden. Vid pass år 1956 ändrades reglerna för fisket i Nordsjön och de danska blåmålade träfiskebåtarna blev för små. En våg av beställningar sköljde ner mot Holland där över 50 skrov beställdes, många vid K Hakvoort i Monnickendam. Skroven bogserades därefter till Danmark där olika skeppsvarv inredde och försåg fartygen med Alpha-dieselmotorer.

## Peter Anthonisen

En av aktörerna var fiskexportören Peter Anthonisen i Skagen. Denne iderike man kom ursprungligen från Fanø utanför Esbjerg men han etablerade sig i Skagen och utvecklade fiskindustrin. Då, i slutet av 1950-talet, såg han hur befolk-

ningen i Östtyskland hade ont om mat. Han ville ju gärna sälja sin fisk dit, men östtyskarna kunde inte betala. Då ingick Anthonisen ett avtal att han skulle erhålla ståltrålare i utbyte, som betalning för sin fisk.

Fartygen byggdes vid VEB Ernst Thälmanns Werft i Brandenburg an der Havel med första leveransen 1960. Det var Signe Anthonisen, döpt efter Peter Anthonisens framlidna hustru. Anthonisen kom att låta bygga tolv ståltrålare vid varvet.

Efter beslut av regeringen lades varvet i Brandenburg ner per den 1 september 1963. Bland annat på grund av svårigheter att föra ut fartygen via flodsystemen till öppna havet och att arbetskraften önskades vid annan expanderade industri i staden.

### Samtidigt i Sverige

På 1960-talet var sillfångsterna i Nordsjön, Skagerack och Kattegatt mycket goda och hade så varit under åren efter andra världskriget. Detta bidrog till att effektivare och bättre trålar togs i bruk och som en följd av detta också kraftigare fiskebåtar med starkare motorer. Relativt nytt tonnage, vilket var byggt så sent som i början av 1950-talet, blev snabbt i minsta laget, liksom motoreffekterna, vilka i medeltal låg runt 200 hk per fartyg.

Intresset för ståltrålare ökade bland svenska fiskelag men Sverige saknade tillräcklig kapacitet och kunnande för att bygga sådana båtar varför de första ståltrålarna byggdes i Holland. De första som levererades var *Ingo* från Grund-sund och *Lizard* från Källö-Knippla.

Som ett led i förnyelsen grundades den 23 februari 1960 Handelsagenturen Neptunus AB vars styrelse bestod av ett antal kapitalstarka göteborgare av fiskarsläkt. Civilekonom Herbert Barlind blev bolagets verkställande direktör. Den främsta avsikten med bolaget var att det inte enbart bildats av affärsmissiga orsaker utan också för att möjliggöra för unga fiskarpojkar att skaffa sig konkurrenskraftiga och moderna fiskefartyg till rimliga priser.

Det svenska företaget tog kontakt med Peter Anthonisen och fick på så vis kontakt med byggnadsvarvet i Brandenburg. För svensk del rörde det sig inte om att leverera fisk som betalning utan affären gjordes upp som en vanlig beställning. Totalt levererades 15 fartyg från Brandenburg till svenska fiskare.

### Rosslaubyggen

Efter att varvet i Brandenburg lagts ner flyttades produktionen till VEB Rosslauer Schiffswerft i Rosslau/Elbe. Detta varv var synnerligen produktivt och levererade varje år omkring 20 nya trålare till såväl Sverige som Danmark. Det kom att levereras omkring 100 ståltrålare av denna typ under åren 1964 till 1969. Det var fina fartygsbyggen, tillverkade av ryskt stål med däck av sibiriskt furuträ. Dessutom var båtarna synnerligen välbyggda och goda sjöbåtar.

### Nybygge 3012

Det som långt senare skulle bli *Valöskär* beställdes av Peter Anthonisen i Skagen men övertogs av Handelsagenturen Neptunus AB. Under hösten 1964 såldes fartyget till ett partrederi på Donsö med Gunnar Johnsson, dennes svågrar Eisten Carlund och Ragne Lindne samt Nils-Olof Lorentsson som delägare. Vid det laget var fartyget långt framskridet. Det hade kölsträckts redan den 21 maj 1964 och sjösatts den 28 september samma år.

Utlovad leverans var den 31 december 1964, men då låg fartyget ännu kvar vid byggnadsvarvet i Rosslau. Hon gick därifrån den 14 januari 1965 för att på kanaler och floder föras på pontoner den långa vägen ut till havet. Den 23 januari kunde hon överlämnas till beställaren. Då var fartyget ännu inte färdigt för fiske utan gick till Rostock för genomgång och komplettering och därefter till J.W. Bergs varv på Hälsö för ytterligare komplettering. Fartyget hade då fått namnet *Tunafors* (GG 522).





*Kennedy i hemmahamnen. Foto Krister Bång den 2 september 2007.*

Under tiden som *Tunafors* fiskade hon partrål med systerfartyget *Dunö* från Donsö. För de nya ägarna blev fartyget ett lyft. De hade tidigare fiskat med ett träfiskefartyg med samma namn som inköpts år 1960. Det var byggt 1950 vid J.W. Bergs varv på Hälsö. Detta fartyg såldes nu till Stocken på Orust där det gavs namnet *Råön*.

#### Såld inom samhället

Den 7 juli 1976 såldes fartyget till Olle och hans söner Gunnar, Bror-Lorens och Inge Backman på Donsö, med en fjärdedel vardera. Fartyget övertogs inte förrän den 28 december och då ändrades namnet till *Clipperton* (GG438). Även i detta fall var det fråga om ett uppbyte.

Man sålde sin trä-*Clipperton* till Brantevik, ett fartyg som var byggt år 1954 vid Bröderna Olssons Båtvarv i Skredsvik.



*Marina av Hönö. Foto Krister Bång den 6 oktober 2007.*

Båten hade tidigare hetat *Völund* och *Granfors* innan det sålunda blev hemmahörande på Donsö 1965.

Det numera så välkända namnet *Clipperton* härstammar från ett fartyg som Donsöfiskarna köpte från Simrishamn 1964, men som man sålde efter knappt år. Enligt uppslagsboken är Clipperton en ö i Stilla havet ungefär mittemellan Panama och Honolulu. Ön tillhör Frankrike, men det var den engelske piraten John Clipperton, som sedermera namngivit ön, efter besök på densamma omkring 1704 och han använde möjligen den som sin bas. Det var Stig Leonardsson i Simrishamn som gav sin fiskebåt namnet *Clipperton* efter denna atollö och därefter har fartygsnamnet levtt kvar inom fiskeflottan.

#### Såld till Finland

Sedan det under åren blivit några förändringar inom rederi- et sålde Gunnar och Inge Backman sin *Clipperton* i januari 1997 för 3 800 000 kronor till bröderna Timo och Teuvo Rantanen i Uusikaupunki, eller som vi svenskar säger, Nystad. Namnet ändrades samtidigt till *Amazon* (FIN-164-T). Bröderna hade tidigare haft ett fartyg med svensk anknytning och samma namn. Detta var byggt vid Blaalid Slip & Mek. Verksted i Raudeberg, Norge 1961 som *Stjärnfors*.

Nystadsfiskarna använde sitt nyförvärv fram till 2005 då fartyget skrotades. Man inköpte då det svenska fartyget *Veronica av Fotö* som förstas ärvde namnet *Amazon*.

Detta fartyg såldes i november 2018 till Rederi AB Engesberg i Gävle och döptes om till *Arcadia* (GE49). Därefter kan vi inte finna att bröderna införskaffat något nytt fartyg.

## Nya Clipperton

Efter försäljningen 1997 köpte Backmans på Donsö den norska trålaren *Rodholmen* som fick överta namnet *Clipperton*. Detta sjutton år gamla fartyg var betydligt större än föregångaren och hon byggdes om och blev toppmodern. Men rederiet sålde henne 2010 till Polen och köpte en annan norsk trålare, *Gollenes*. Detta var ett ännu större fartyg och endast 12 år gammalt. Fartyg gavs förstås också namnet *Clipperton*. Sedan fiskelagen för *Clipperton* och *Bristol* gått samman beställde Donsörederiet ett nytt fartyg vid Karstensens Skibsværft i Skagen. Det levererades den 5 maj 2018 som *Clipperton* (GG 229) och är verksamt idag. Mer att läsa om detta finns i Länsumpnen 2018:3.

## Åter till Sverige

I januari 2000 återkom *Amazon* till Sverige. Köpare var Tord Carlsson (65%) och Sven Andersson (35%) i Brantevik. Priset var nu uppe i 4 500 000 kronor. Nytt namn blev *Rönnfors* (SIN 72). I själva verket var detta en bytesaffär eftersom de finska bröderna samtidigt övertog Branteviksfiskarnas *Rönnfors*, byggt 1961 i Halmstad som *Bristol* av Donsö. Detta fartyg värderades vid tillfället till 6 000 000 svenska kronor.

År 2002 blev *Rönnfors* åter till salu och såldes i september detta år till AB Sandettie (Ove Jansson) på Hönö och gavs namnet *Sandettie* (GG 436). Vilka planer Ove hade är inte känt men hon omregistrerades till fritidsfartyg. En månad senare inköptes fiskebåten av Jonas Klingander (60%), Mikael Olofsson (20%) och Johan Islander (20%), Hönö, varvid namnet ändrades till *Kennedy* (GG 234).

## Kennedy på Hönö

Alltsedan 1932 har det funnits fiskefartyg på Hönö som burit namnet *Kennedy*. Namnet sägs komma från den store sjöfartsmannen G.D. Kennedy i Göteborg som var involverad både i varvs- och rederirörelse. Namnet har under senare tid fått en reviderad innebörd sedan en av USA:s presidenter gjort namnet mera känt. I dag är det Jonas Klingander som använder namnet på sina fartyg. Han har också fler fiskefartyg varav ett heter *Clinton*. Innan Jonas Klingander tog över namnet användes det av hans morfar Henry Lars-

son. Det finns och har funnits 14 fiskefartyg på Hönö sedan 1932 som haft namnet *Kennedy*.

Jonas fiskade med *Kennedy* fram till augusti 2007, då det avyttrades till PFG Fish AB, Donsö (51%) och Marina av Hönö Fiskeri AB, Hönö (49%) och döptes om till *Marina av Hönö* (GG 570). Hon blev därmed en del av den stora struktumvandling som förekom inom den svenska fiskerinäringen. Fartygets fiskekvot togs över av andra och hon blev liggande stilla som kvotbåt och lades upp på Hönö.

## Åter i fart

Egentligen var fartyget i för gott skick för att ligga överksamt. I augusti 2008 bytte Stefan och Gunnar Westerberg på Vrångö fartyg så att *Marina av Hönö* kom igång igen under sitt sista namn, *Valöskär* (GG 410). I utbyte fick säljarna *Valöskär* som var byggt i Brandenburg 1961 som *Ringnäs*. I maj 2010 överfördes äganderätten av fartyget på Valöskär AB med Stefan och Gunnar Westerberg i styrelsen.

*Valöskär*, som var känt för sina fina räkor, var sedan i drift fram till december 2016, då fartyget måste läggas upp på Öckerö på grund av växelhaveri. Rederiet undersökte möjligheterna att få skadan reparerad men kostnaderna var för höga. Under tiden inköptes ett annat fartyg, *Orion* (GG 411), som den 27 augusti 2019 hämtade *Valöskär* och bogserade henne till Grenå, där fartyget omedelbart blev nedskrotat.



*Valöskär av Vrångö. Foto Preben Andersen den 4 april 2016.*

## Data om GG 522 Tunafors

Reg. nummer	10566 IMO 6519754
Signal	SHCG
Byggår	1965
Varv	VEB Rosslauer Schiffswerft
Byggort	Rosslau, Östtyskland
Byggnummer	3012
Tonnage brt	150
Tonnage net	62
Lxbxd	104,3x21,3x10,2 fot; 30,95 öa x 6,62 x 3,30 meter
Fart knop	11
Klass	Bureau Veritas, Deep Sea Fishing, Ice C
Huvudmotor	Nohab Polar 6-cyl F10 diesel typ SF16RS
Effekt hk	700
Hjälpmotor	SKL diesel
Effekt hk	28
Propeller	J. W. Berg, 3-bladig, ställbar
Trålvinsch	Lidans hydrauliska med 6 tons dragkraft
Fiskrumskapacitet	180 kbm

Brännoljetankar	22 ton
Vattentank	4,2 ton

## Ombyggnader genom åren

1979	Delvis shelterdäckad vid Donsö Varv.
1981	Nytt däckshus byggt av Brdr Jensen Skibsværft, Grenå.
1985	Ombyggt till häcktrålare vid Karlstad Varv AB. Nytt tonnage 181 brutto, ny längd 32,04 meter.
1986	Mässbyggnaden byggdes ut vid styrbordssidan av Donsö Marina AB.
1986	Installerades en ny huvudmotor Klöckner-Humboldt-Deutz 12-cyl diesel typ BA-16-M tillverkad 1982 på 753 kW vid Donsö Marina AB. Samtidigt ökade bruttot till 190.
1994	Försågs fartyget med helt shelterdäck till tråltrumman vid varv i Gdynia. Nytt brutto 217.
2000	Reducerades maskinstyrkan till 693 kW.
2008	Ny huvudmotor, Volvo-Penta D49A-MS på 733 kW tillverkad 2001 installeras.



*Belle Amie av Stocksund passerar Djurgården på en seglats i skärgården. Foto Krister Bång den 12 augusti 2008.*

## Seglivade kustfarare \* *Belle Amie*

*Våren 2019 såldes ytterligare en av våra fina ombyggda loggers för nya uppgifter i Tyskland. Det var Belle Amie som kom till Glückstadt utanför Hamburg. Fartyget har genom åren haft en omväxlande och strävsam uppgift, långt bortom dagens nöjesseglingar. Men vi får ta det från början.*

Krister Bång

Hon byggdes 1915 i Vlaardinggen i Holland av Gebrüder A de Jong med namnet *Wilhelmina Kleijn* (KW 70) som tvåmastat segelfartyg för att användas till drivgarnsfiske efter sill i Nordsjön. Hon såldes strax därpå, i februari 1917 till Naamloze Vennootschap Visscherij Maatschappij de Vooruitgang i IJmuiden (L. Parlevliet & C. van der Plas) och döptes om till *Maria Catharina* (IJM 240).

### Via Tyskland till Sverige

Det holländska fiskeribolaget behöll sitt fartyg till i juni 1927 då hon såldes till Heinrich Wilhelm Ritscher vid Moorburgs Schiffswerft strax utanför Hamburg. Där hittade Johan Mattsson från Hovenäset fartyget och köpte det den 30 januari 1928. Han lät bygga om fartyget till motorseglare vid varvet i Moorburg och när hon kom igång i augusti sam-

ma år satt en motor på 50 eff hk i henne. Dessutom hade skutan döpts om till det präktiga tyska namnet *Helga* som var en händelse också var namnet på Johan Mattssons maka. Hon sattes nu in i allmän fraktfart.

### Prinslinjen

I september 1935 inköptes fartyget av Arthur Emilius Henriksson i Göteborg som gav fartyget namnet *Prins Axel*.

Prinslinjen, som trafikerade hamnar i Västsverige och i Danmark, blev under många år ett begrepp eftersom skutorna som användes mer eller mindre gick i linjefart mellan länderna. Eftersom Prinslinjens historia inte är så känd kanske vi här kan ge en kort återblick.

Arthur Emilius Henrikssons far, Johan Adolf Henriksson, var född i Ellös år 1863. Med sin fru Hanna Lovisa bosatte sig paret i Göteborg där Arthur föddes 1894. Paret flyttade emellertid tillbaka till Ellös där Johan i kyrkböckerna titulerades jaktskeppare. Jakten han förde hette *Prins Carl*, som såg dagens ljus i Grimsby 1884 och var döpt till *G F Sleight*. Den hade i mars 1899 köpts in till Kåringön där den döptes om till *Prins Carl*. Föga anade väl Amandus Eliasson att hans namnval skulle ge upphov till en hel serie av skutor med liknande namn.

I januari 1920 köptes kuttern av ett partrederi i Ellös med Johan och Arthur som delägare. *Prins Carl* blev kvar i rederiet fram till den 9 januari 1946 då hon minsprängdes utanför Danmark.

I september 1931 köpte Arthur Henriksson ett liknande fartyg men med den skillnaden att det var byggt 1883. Hon hette då *Patterdale*. Hon köptes till Kåringön i oktober 1899 där ett partrederi med åtta delägare tog hand om henne.

När Arthur Henriksson köpte henne fick hon namnet *Prins Knut*. Detta fartyg såldes till Norge i maj 1943. Där fick hon namnet *Kullfisk*. Hon fick sedan ett långt liv i Norge och avfördes först den 11 mars 1985 ur det norska registret som sänkt i Romsdalsfjorden. Då hade hon hetat *Skarvøy II* sedan 1945.

### Nya inköp

Som ovan nämnts köpte Arthur i september 1935 *Helga* från Hovenäset men också den gamla skutan *Maria* byggd redan 1868 i Enäs i Norge. Den fick av någon anledning behålla sitt namn men såldes redan 1938.

Nu gick Arthur över på fartyg byggda av stål. Prinsflottans fjärde enhet blev *Prins Georg* som närmast kom från Danmark där namnet var *Birgitta*. Hon var byggd 1920 i Kiel. Hon blev kvar hos Prinslinjen fram till avvecklingen 1967.

Nu dröjde det ganska länge, ända till 1950 innan Arthur köpte in nästa fartyg. Det var den i Göteborg hemmahörande *Helfrid* som fick överta namnet *Prins Carl*. Hon var byggd 1914 (vissa källor uppger felaktigt 1904) i Bolnes i Holland och hade gått den vanliga vägen som fiskefartyg i Holland, därefter fraktare i Tyskland innan hon 1936 hade sålts till Sverige. *Prins Carl* blev kvar fram till Prinslinjens avveckling 1967.

År 1954 fick Arthur sitt största fartyg då *Memel* inköptes från Tyskland och döptes om till *Prins Bertil*. Hon blev kvar i bolaget fram till 1966 då hon såldes. Hon kunde lasta hela 325 ton mot skutornas omkring 170.

År 1957 utökades flottan till fem aktiva enheter då motorseglaren *Kerstin* inköptes från Hällevik. Av någon anled-



Prinslinjens fasta punkt i Göteborg var vid Gullbergskajen strax uppströms Göta älvbron. Prins Knud längst in och utanpå henne Prins Carl. Bakom skympar Prins Axel. Foto 1963, ur Sjöhistoriska museets arkiv.



*Prins Axel av Kungshamn på en av sina första resor. Foto Krister Bång den 5 april 1967.*

ning fick fartyget behålla sitt namn och blev aldrig någon prins. Även hon var med fram till avvecklingen 1967.

Sin sista enhet fick Prinslinjen 1959 när cementbåten *Meteor* inköptes. Hon fick namnet *Prins Knud*. Prinslinjen gick i konkurs i november 1966 och fartygen såldes exekutivt under 1967 och gick olika öden till mötes.

#### Tillbaka till Prins Axel

Efter konkursen i november 1966 lades *Prins Axel* upp på Råå. Hon såldes av konkursboet i mars 1967 för 20 000 kronor till AB Rör & Konstruktionssvets i Göteborg och fick ny hemort i Kungshamn. Redan den 27 januari 1968 avyttrades fartyget till den välkände skepparen Agnar Harald Johansson i Göteborg för 48 000 kronor. Han sålde dock efter två dagar halvparten vidare till Sören Valdemar Pettersson som också utsågs till huvudredare. I samma veva döptes hon till *Belle Amie* och byggdes om till passagerar- och utställningsfartyg.

Efter ombyggnaden sålde Sören sin hälft för 86 000 kronor till Harald Johansson. Hon fick ett nytt användningsområde och gick längs våra kuster, och även i Norge, som representant för Osby-Pannan och AEG. Emellanåt gjorde man fisketurer, och badresor till Vinga fanns också med i programmet.



*Prins Knud i Köpenhamn. Foto Tomas Johannesson 14/10 1965.*

#### Skolfartyg

I november 1975 inköptes fartyget av Danderyds kommun för 152 000 kronor och omändrades till skolfartyg. Hon användes sedan för scoutverksamhet. År 1987 gjordes en stor renovering och hon blev toppmodernt inredd även om det yttre efterliknade utseendet från nybyggnadstiden. Hon fick 18 fasta kojplatser i två-, fyra- och sexbäddshytter. Under däck byggdes en matsal för 25 sittande gäster. Hon försågs med sju segel med en total segelyta av 370 kvm. År 1991 såldes hon till Klart Skepp Marinteknik AB och användes vid Marina Läroverket i Stocksund och har sedan dess ingått i skolans utbildningsverksamhet. *Belle Amie* användes också till charter för organisationer, företag och privatpersoner. Den 15 mars 1995 övertogs fartyget av Klart Skepp Stocksund AB med samma ägarbakgrund som tidigare.

#### Såld till Tyskland

Den 12 april 2019 såldes hon till Mareike Charles i Glückstadt an der Elbe utanför Hamburg. Där fick hon behålla sitt namn. Hon användes till charter men även till organiserade resor i Östersjön. Under 2020 skall hon bland annat delta i Kieler Woche och göra seglingar på andra regattor. Vi hoppas att få se *Belle Amie* även runt våra kuster i framtiden.



*Belle Amie gick både för AEG och Osby-Pannan.*



*Belle Amie av Stocksund passerar Djurgården på en seglats i skärgården. Foto Krister Bång den 12 augusti 2008.*

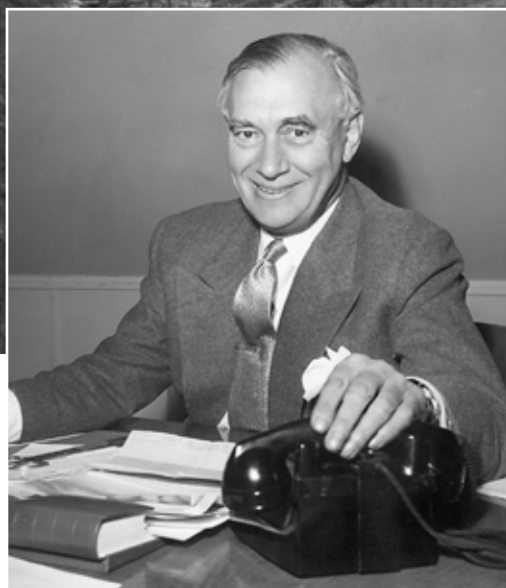


*W. Crichton & Co Shipbuilders, t.v. i bild, var föregångare till Crichton-Vulcanvarvet. Foto Elis Löfman, Sjöhistoriska institutet vid Åbo Akademi.*

# Gustaf Thordéns nybyggen på Crichton-Vulcanvarvet i Åbo

Det finska skeppsvarvet Crichton-Vulcan i Åbo byggde som bekant ett antal lastfartyg för Gustaf Thordéns finska rederi på 1930-talet. Fartyg som gick olika öden till mötes.

Nils Sjökvist



*Gustaf B. Thordén. Foto ur Rickard Sahlstens samling.*

### **Thordéns finska rederi och hans första fartyg**

Gustaf Birger Petterson föddes 1894 i Uddevalla. Efter namnet Thordén tog han först år 1917 tillsammans med sina syskon. Efter skolgång i födelsestaden var hans stora önskan att gå till sjöss, något som hans föräldrar starkt motsatte sig. I stället hamnade han två år som praktikant på ett litet rederikontrakt i Glasgow där han gjorde sina första lärospår inom sjöfarten. Men det blev krigstider och han inkallades till värnplikt vid Kungliga Flottan, för övrigt på samma fartyg som den från Argentina hemkomne Evert Taube. Efter att en tid varit arbetsökande fick han arbete hos Broströms Linjeagentur i Stockholm.

Att nöta en kontorsstol som lägre tjänsteman var inte något för honom. Han ville ut. Dock inte längre än till Finland och Helsingfors där han började på en speditiönsfirma. Snart flyttade han till Victor Ek, stadens stora shippingfirma, där han fick syssla med befraktning av fartyg.

Efter något år var det dags att försöka bli sin egen. Tillsammans med en dansk medborgare, Henry Nielsen som var verksam i Finland, startade han 1922 mäklari- och speditiönsfirman Nielsen & Thordén OY. Tanken var att de skulle köpa några torrlastfartyg, men eftersom ingen av kompanjonerna var finsk medborgare kunde de inte officiellt stå som fartygsägare. Genom att pantsätta egendom plus banklån fick man ihop 100 000 kronor och kunde på så sätt köpa en dansk ångare, byggd 1890, som låg belagd med kvarstad i



*Josefina Thordén. Foto ur Sjöhistoriska museets arkiv.*

Frankrike. Ägarproblemet löstes genom att en direktör A.K. Högström i Helsingfors frontade som ägare. Fartyget, på 2 700 dwt, döptes till *Savonia* (latin för finska Savolax) och kom att på olika sätt bli kvar i Thordéns ägo ända till 1956.

Kompanjonerna bildade år 1924 Rederi AB Suomi med Gustaf Thordén som verkställande direktör och dit överfördes *Savonia* samt en ångare på 3 700 dwt som Nielsen köpt i Norge. Under finsk flagg fick den senare namnet *Björneborg*. Ytterligare ett rederi bildades 1924, Rederi AB Steam, dit en ångare på 2 600 dwt, som köpts ur dödsboet efter kommerserådet Victor Ek, överfördes och döptes till *Civil*.

Ganska snart gick Nielsen och Thordén skilda vägar. År 1926 tog Nielsen över Nielsen & Thordén OY och mäklari- rörelsen medan Thordén tog över rederirörelsen med de tre ångarna. Gustaf Thordén var nu skeppsredare och ägde i stort sett alla aktier i ägarbolagen. Ytterligare ett rederi bildades 1928, Rederi AB Thor, dit en inköpt ångare på 3 925 dwt överfördes och döptes till *Hulda Thordén* efter redarens maka. Det blev det första i en lång rad av fartyg med kvinnliga Thordénnamn. Han samarbetade en längre tid med P.G. Thulin i Stockholm och förvärvade två ångare från Rederi AB Roslagen som också placerades i Rederi AB Thor. Det blev *Greta Thordén* på 3 150 dwt och *Ester Thordén* på 3 050 dwt. Den första överfördes till finsk flagg medan den senare fortsatte under svensk flagg med Rederi AB Roslagen som officiell ägare. Varför man gjorde så är okänt men fartyget



*Astrid Thordén utanför Visby. Foto Holmertz i februari 1940, Sjöhistoriska museet.*

disponerades helt av Thordén. Med hjälp av stor energi och handlingskraft men också goda kontakter med finska banker stod Gustaf Thordén 1926 som skeppsredare och ägare till sex äldre ångfartyg med en lastkapacitet på mellan 2 500 och 4 000 dwt, alla inköpta på andrahandsmarknaden.

Redan 1930 var det dags för ett stort språng in på nybyggnadsmarknaden. Då beställde Thordén, mot ett femårigt charterkontrakt med det finska oljebolaget Nobel Standard, ett dieselmotordrivet tankfartyg på Eriksbergs varv, *Josefina Thordén*, på 9 765 dwt. Fartyget, som döptes av Thordéns mor, levererades 1932 och var då Finlands första oceangående motorfartyg.

Thordén hade sitt rederikontrakt i Brändö villastad utanför Helsingfors och expanderade nu snabbt sin finska rederiverksamhet både med nybyggen och andrahandsfartyg. Vad gäller de senare så inköptes två Fredrikstadsbyggen på 3 050 dwt som fick namnen *Karin Thordén* respektive *Brita Thordén*, samt en mindre ångare, byggd 1920, som fick namnet *Peggy Thordén*. Även i Sverige hade han verksamhet som sköttes via ombud. Rederi AB Aranäs i Kungsbacka köpte en ångare som döptes till *Ingrid Thordén*. Thordén fanns inte ursprungligen som ägare till fartyget men dök efter några år upp som styrelseordförande i rederiet. All denna aktivitet plus några ytterligare andrahandsköp gjorde att Gustaf Thordéns finska rederier 1935 opererade 14 fartyg, huvudsakligen äldre ångfartyg.

Nu vände han sig åter till Sverige för fartygsnybyggen. År 1935 beställde han ett torrlastfartyg på 5 550 dwt, *Johanna Thordén*, på Öresundsvarvet i Landskrona. Fartyget fick ett kort liv med ett olyckligt slut. Jungfruresan gick till USA och på återresan 1937 grundstötte hon och sjönk i Pentlandssundet och tog med sig 30 man i djupet.

Gustaf Thordén hade sålunda på 12 år utvecklat en stor rederirörelse i Finland och hans fartygsbeställningar vid varv i Sverige hade väckt ett visst uppseende i Finland.

#### **Thordéns beställningar på finska Crichton-Vulcanvarvet**

Skeppsvarvet Crichton-Vulcan i Åbo bildades 1924 genom en sammanslagning av två av stadens varv, AB Crichton & Co AB och AB Vulcan.

Wilhelm Crichton var en skotsk ingenjör som efter en framgångsrik tid i Ryssland startade varv och mekanisk verkstad vid Aura å i Åbo 1862. Tack vare Crichtons bakgrund och med goda kontakter i Ryssland byggde varvet en mängd ångbåtar för olika ryska beställare, bland annat torpedbåtar och torpedjagare för den kejsrerliga ryska flottan men även fartyg för den polska marinen. För storfurstendömet Finland byggdes också marina enheter men även fyrskipp och fartyg för tullinspektionen. Bolaget var också pionjär när det gällde byggande av ångmaskiner i Finland. Med oron i Ryssland i början på 1900-talet följde att man fick stora problem med att få betalt för gjorda leveranser vilket gjorde att bolaget 1913 tvingades inge sin konkursansökan. Det drevs sedan vidare av konkursförvaltare fram till fusionen 1924.

Åbo Mekaniska Verkstads AB, ett annat varv i Åbo, startade ungefär samtidigt som Crichton men det hade inte samma omfattning. Båda varven hade även varvsverksamhet i Ryssland. Åbo Mekaniska Verkstad byggde en del min-



*Carolina Thordén strax efter stapelavlöpningsen. Foto Birger Lundsten, Sjöhistoriska institutet vid Åbo Akademi.*

dre fartyg till det ryska marinministeriet men hade också börjat tillverka petroleummotorer. Ett konsortium tog över varvet 1899 som nu fick namnet AB Vulcan. Och 1924 slogs alltså dessa två skeppsvarv ihop.

Ny VD efter sammanslagningen blev Allan Staffans, en dynamisk företagsledare med erfarenheter från Fjärran Östern och Sibirien. Han inriktade verksamheten på den finska försvarsmaktens utbyggnadsplaner för flottan, speciellt ubåtar och pansarskepp. Tyskland, som hade ubåtsexpertis, var i Versaillesfreden förbjudna att bygga ubåtar. Via kontrakt med ett holländskt bulvanföretag som ombud för den tyska Kruppkoncernen fick varvet tillgång till kunskap och ritningar och byggde tre ubåtar för den finska marinen med utrustning från olika Kruppföretag i Tyskland.

Varvet fick också order på två pansarskepp på 3 800 ton, *Vänämöinen* och *Ilmarinen*. De levererades 1932 och 1933, och innebar en stor utmaning för bolaget att bygga. Under Staffans ledning utvecklades företaget till Finlands främsta varv. På 1930-talet byggdes också mängder av bogserbåtar och mudderverk till Sovjetunionen men det fanns ett intresse att få in bolaget på en mer internationell civil marknad. 1936 hade Wärtsilä köpt bolaget, som nu hette Wärtsiläkoncernen AB Crichton-Vulcan, och antagligen fanns därifrån ett starkt tryck på att bredda kundkretsen.

Sådan var alltså situationen när Allan Staffans kontaktade den i Finland framgångsrike svenske redaren för att undersöka intresset för nybyggnation av fartyg i Finland i

stället för som tidigare i Sverige. Det ledde till en kontakt som snabbt materialiserades i ett kontrakt på ett motorlastfartyg med en dödvikt på 2 600 ton (längd 93,2 m och bredd 12,8 m). Varvets erfarenhet av sådana fartyg var begränsad; man hade just påbörjat bygget av en något mindre isförstärkt ångare för Finska Ångfartygs AB och tidigare byggt en liten 600-tonnare till Ryssland, det var allt. Fartyget som nu byggdes för Thordén var helt annorlunda än FÅAB:s båt och, får man anta, en konstruktion av Gösta Rusko som var chef för fartygsritkontoret. Fartyget, med nybyggnadsnummer 745, utrustades med två 6-cylindriga Polar dieselmotorer från Atlas Diesel i Nacka, kopplade via elektromagnetiska slirkopplingar från ASEA till en reduktionsväxel och en propeller. Maskineffekten per motor uppgavs till 1 370 hk.

Vid sjösättningen i mars 1937, då fartyget döptes till *Astrid Thordén*, var Gustaf Thordén så imponerad av varvet att han samma dag beställde ytterligare ett fartyg, ett mer än dubbelt så stort motorlastfartyg som med tiden blev *Carolina Thordén* med nybyggnadsnummer 746. Det var ett kapacitetsmässigt mer än dubbelt så stort fartyg (längd 118 meter, bredd 15,6 meter) med en dödvikt på över 6 000 ton. Nu kunde varvet utnyttja sitt licensavtal med Fried. Krupp Germaniawerft i Kiel och fartyget fick en 7-cylindrig 2-takts dieselmotor på 3 600 ehk. På tyskt manér var Kruppmotorerna vändspolade och således utan ventiler på maskintoppen. Motorerna saknade kamaxel och utrustades med insprutningssystem typ Archaoulloff vilket betydde att kom-



*Kristina Thordén. Foto Birger Lundsten, Sjöhistoriska institutet vid Åbo Akademi.*

pressionstrycket från cylindrarna drev bränslepumparna, som i sin tur var placerade på topplocken. Varvet var inte klara med sin maskinella utrustning för att kunna bygga denna motor så den fick tillverkas i Kiel och transporteras till Åbo. Med en sådan maskineffekt skulle fartyget klara en fart på 15 knop på full last. De båda nybyggna levererades 1937 respektive 1938 och *Carolina Thordén* var vid leveransen det då största fartyg som byggts i Finland.

År 1937 var Gustaf Thordén på beställarhumör och lade en beställning på ett systerfartyg till NB 746 men nu började det bli trångt på varvet med flera inhemska beställningar från Finland-Sydamerika Linjen och från Ångfartygs AB Bore. Men Thordén fick sin båt levererad före de andra i augusti 1938 och det blev *Mathilda Thordén* med nybyggnadsnummer 752. Även hon fick en huvudmaskin tillverkad av Krupp i Kiel. Samtliga dessa tre nybyggen sattes in på trafik mellan Finland och USA:s ostkust. Thordén sökte 1939 medlemskap i Nordatlantkonferensen, dit han dock nekades tillträde.

Inte bara finska rederier utan även svenska Broström hade upptäckt varvet och lagt nybeställningar men Gustaf Thordén slog snabbt till med beställning av ytterligare två systerfartyg. Dessa fartyg beställdes med Gustaf Thordén som personlig ägare, något som kom att bli betydelsefullt i framtiden. Båda fartygen kölsträcktes på hösten 1939 men nu hade situationen i Finland drastiskt förändrats. Vinterkriget bröt ut i november och därmed försvann en stor del av arbetsstyrkan från varvet som därför hamnade i en force majeure situation gentemot beställarna. Åbo blev, efter Viborg, den mest bombade staden i Finland under vinterkriget med 60 bombanfall vilket också skadade skeppsvarvet.

Först efter fredsavtalet våren 1940 kom arbetet på Thordénbåtarna igång och de kunde sjösättas helt utan ceremonier: nybyggnadsnummer 757 *Selma Thordén* den 19 oktober och nybyggnadsnummer 758 *Kristina Thordén* den 5 december 1940. Men med Finlands isolerade läge saknades materiel och då speciellt de viktiga komponenter till huvudmaskinerna som skulle komma från Krupp i Kiel, inte minst vevaxlar. Fartygen blev därför liggande vid varvet i två år innan de till slut levererades i december 1942 respektive april 1943. Huvudmaskinerna till dessa båda fartyg blev också de enda stora tvåtaktsmotorer av Krupps design som tillverkades i varvets maskinverkstad. De båda fartygen registrerades inte utan flyttades till Mariehamn där de lades upp. Risker för ett eventuellt flyganfall mot Mariehamn gjorde att de senare flyttades till Bomarsund.

Gustaf Thordén och Rederi AB Suomi blev efter freden 1940 djupt inblandade i den fartygstrafik som startade mellan ishavs hamnen Linhammar vid Petsamo och Nordamerika och flera av rederiets fartyg sattes in här. Världskrigets utbrott gjorde att Finlands förbindelse med de stora haven i stort sett bröts, inte minst genom Skagerackspärren 1940. Undantaget var vägen via Ishavet som de fartyg som hamnat utanför spärren var hänvisade till. Den kom nu att bli avgörande både för persontransporter och för att försörja den finska militären. Thordéns fartyg hade utrymmen för 12 passagerare vilket var maximalt antal utan sjukvårdspersonal ombord. Det förslog inte långt som läget var och fartygen lämnade ofta Petsamo med mångdubbelt fler passagerare. En intensiv trafik pågick under ett år men fick avslutas när fortsättningskriget mot Sovjetunionen inleddes sommaren 1941 och Finlands inträde på tysk sida.

### Thordén flyttar till Sverige

Framtiden för rederiet i Finland med hotet från Sovjetunionen kändes mörk och Gustaf Thordén beslutade sig 1944 för att flytta till Sverige och försöka få med sig så många av de finska fartygen som möjligt. Genom att använda ett svenskt bolag som han själv indirekt kontrollerade lyckades han få sju av fartygen som befann sig i svenska hamnar belagda med kvarstad. Ett beslut som de finska myndigheterna överklagade och såg som ett försök att undandra fartygen från finska myndigheter. Efter förhandlingar mellan Thordén å ena sidan och de finska myndigheterna och det finska rederiet (som också ägdes av Thordén) å den andra sidan kom man i slutet av 1944 till en överenskommelse. Fartygen förblev under finsk flagg och Thordén betalade en mindre summa till det finska rederiet. Samtidigt övertog Thordén personligen alla skulder och fordringar som rederiet hade utanför Finland. Fordringarna visade sig vara avsevärda och bli en viktig del i Thordéns framtida verksamhet. Av fartygen byggda på Crichton Vulcan kunde tre av dem med tiden överföras till Sverige och bli grunden till



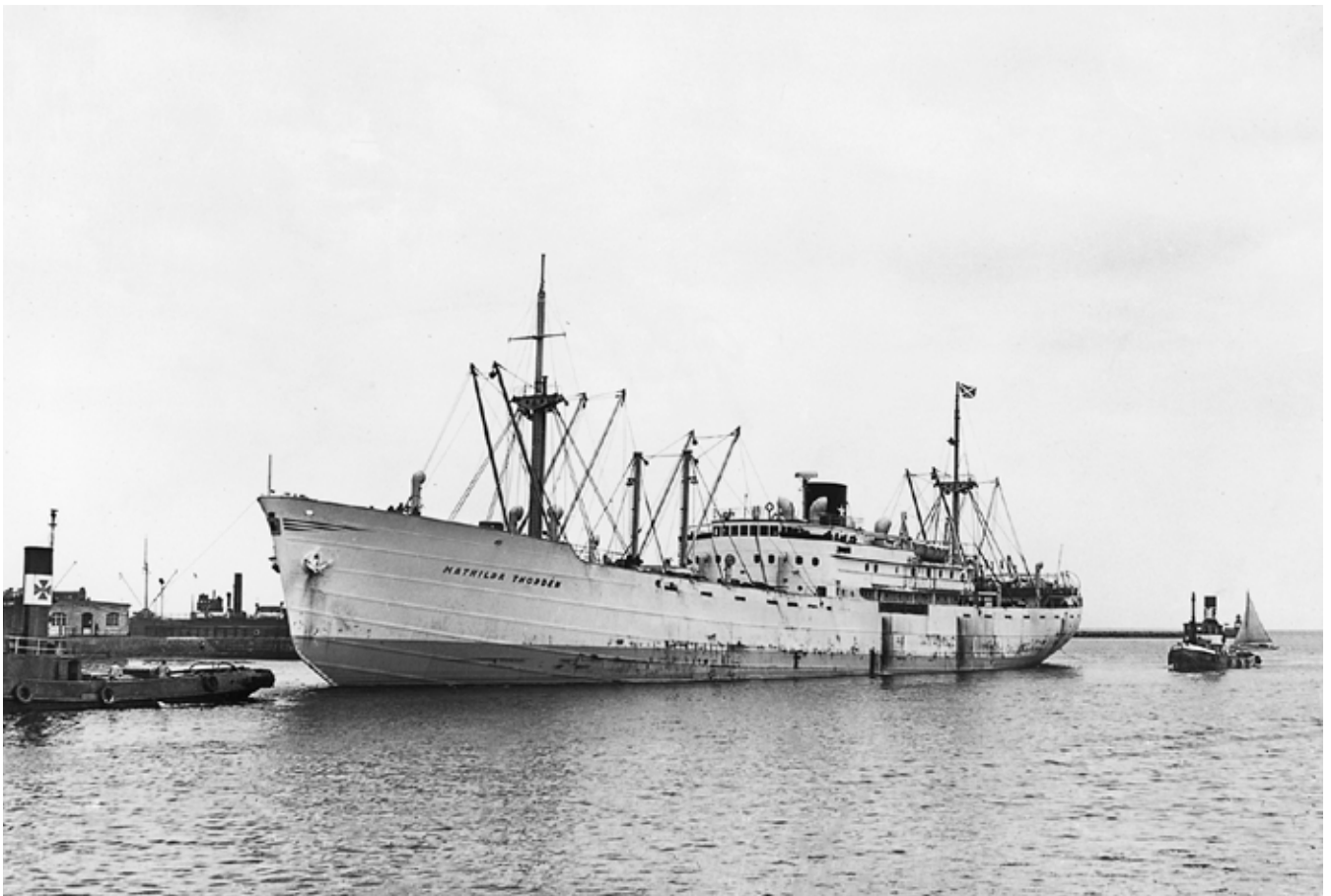
*Selma Thordén i Köpenhamn. Foto ur Sjöhistoriska museets arkiv.*

Gustaf Thordéns svenska rederiverksamhet, medan ett, *Astrid Thordén*, blev kvar i Finland. Thordén Lines bildades i Stockholm men flyttade genast till Uddevalla, vilket också Thordén gjorde. Verksamheten i Finland med Rederi AB Suomi fortsatte sedan i olika kombinationer fram till 1960 då den sista Thordénbåten såldes.

Gustaf Thordén fick tidigt idén att bygga ett skeppsvarv i Uddevalla. Avtalet med de finska myndigheterna inne-

bar att Thordén hade tillgångar infrusna i USA, inte minst gällande beslagtagna fartyg. Han reste till USA och efter långa förhandlingar med Maritime Commission i Washington lyckades han få loss runt 4 miljoner dollar. Med hjälp av dessa kunde han köpa delar av ett skeppsvarv i Providence, Connecticut som byggt Libertyfartyg under kriget men också utrustning från andra nedlagda varv.

Historien om varvet i Uddevalla ligger visserligen utanför denna artikel men den har ändå en koppling till de finskbyggda fartygen. Dessa kom nämligen att användas när utrustningen, inte minst kranarna, skulle transporteras från USA till Uddevalla.



*Mathilda Thordén i Köpenhamn, 1950-talet. Foto ur Sjöhistoriska museets arkiv.*



*Kristina Thordén flaggar över topp för att fira reparationen efter branden. Inbjudna fick en provtur med fest. På bilden t.v. dansar kapten Knud Nordendorph. Foto Arne Andersson/Bohusläningen, Bohusläns museum.*



### Thordéns fem Crichton-Vulcanfartyg och deras öden

*Astrid Thordén* (745) seglade för Rederi AB Suomi med finsk flagg på USA och transporterade bland annat de Brewster Buffalo-plan som från USA skänktes till Finland och som i fortsättningskriget blev ett av finska flygvapnets mest framgångsrika jaktplan. Planen lossades i Norge och sattes ihop hos Saab innan de flögs till Finland. *Astrid Thordén* hann med en resa till Petsamo innan hon lades upp i Limhamn. Hon återvände sedan till Finland och överlämnades vid årsskiftet 1944–1945 i Leningrad till Sovjetunionen som del av krigsskadeståndet. Under namnet *Gribojedov* fanns hon med i Lloyds Register till mitten på 1970-talet. Antagligen skrotades hon senare i Riga.

*Carolina Thordén* (746) fick ett kort liv. Hon var sysselsatt i rederiets USA-trafik och hann med 13 rundresor. Vid den tyska invasionen av Danmark och Norge befann hon sig i Göteborg och kom att bli kvar i Sverige ett halvår innan hon fick lejd och kunde gå till USA. Hon sattes därefter in på Petsamotrafiken till USA men det blev bara en resa. Hon lämnade Petsamo den 22 mars 1940 och tvingades av britterna in till Thorshavn för kontroll av lasten den 26 mars. På utgående från Thorshavn attackerades fartyget av två tyska bombplan med brandbomber och sjönk efter att ha brunnit från för till akter varvid en passagerare omkom. Rederifartyget *Mathilda Thordén* kom till olycksplatsen och kunde ta hand om besättning och passagerare och förbe-

redde en bogsering till Sverige. Men fartyget beslagtogs av britterna som bogserade haveristen till Scapa Flow där hon sänktes som ett hinder vid marinbasen.

Ett liknande öde drabbade för övrigt Thordéns tankfartyg *Josefina Thordén* 1941. På resa Galveston–Petsamo tvingades hon in till Thorshavn av brittiska örlogsfartyg för kontroll. På väg in anfördes hon av tysk flyg och stacks i brand. Hon reparerades sedan och seglade under brittisk flagg innan hon minsprängdes vid Themsens utlopp 1943 och bröts i två delar.

*Mathilda Thordén* (752) sattes in på traden Petsamo–New York och hade många passagerare på resorna. Hon blev ett av de sista fartyget ut från Petsamo efter krigsutbrottet 1941 och beslagtogs samma år i New York av amerikanska myndigheter medan besättningen internerades. Detta trots att Thordén, via ett eget kontrollerat bolag, flaggat om fartyget till Panamaflagg och döpt om henne till *Amazon*.

Hon byggdes om till ett kombinerat underhålls- och lasarettsfartyg, utrustades med nio kanoner, fick amerikansk flagg och bytte namn till *Thunderer*. Hon kom sedan att operera i Stilla Havet med en stor besättning ombord fram till krigsslutet. 1946 återlämnades fartyget i ganska nergånget skick till Thordén och registrerades i Sverige. Hon anlände till Helsingborg med last av 4 000 ton koks och med delar av det varv som Thordén köpt i USA. Efter att ha reparerats och byggts om i Uddevalla registrerades hon på

Thordén Lines och återfick namnet *Mathilda Thordén*. Hon fortsatte sedan för rederiet fram till 1964 då hon såldes till grekiska köpare och fick namnet *Arion*. Hon skrotades 1974 i Jugoslavien.

*Selma Thordén* (757) färdigställdes 1942 och gick därefter till upplag på Åland. Hon flyttades 1944 till Sverige och låg tillsammans med systerfartyget *Kristina Thordén* upplagd vid Gåshaga på Lidingö innan hon registrerades i Sverige med Gustaf Thordén som personlig ägare 1945 och sattes in i rederiets Nordamerikafart, från 1951 i Thordén Lines. Hon var som flera av Thordéns fartyg involverad i transporterna av varvsutrustning till Uddevalla.

Annandag jul 1954, på utgående från Göteborg, grundstötte hon vid Buskär. På grund av ogynnsamt väder tvingades man avvakta med losstagningen och fartyget fick stora bottenkador. Hon förlorade dessutom sitt roder och de flesta propellerbladen. Efter reparation i Uddevalla fortsatte hon för Thordén Lines innan hon 1964 såldes till grekiska ägare, fick grekisk flagg men behöll namnet eftersom Thordén Line chartrat henne. Hon fick nytt namn år 1968, *Alexmar*, och senare *Polinikis* under cypriotisk flagg. På utgående från Bourgas i januari 1971 gick hon på grund och stod kvar på grundet till 1973 då hon bärgades och bogserades till Varna för upphuggning.

*Kristina Thordén* (758) färdigställdes 1943 och levererades till Gustaf Thordén som personlig ägare och gick till upplag på Åland. Efter att 1944 ha flyttats till Sverige registrerades hon och kom i trafik 1945 med svensk flagg. Sedan 1951 ingick hon i Thordén Lines. Hon anlände till Uddevalla i juli 1946 med den första skeppningen av varvsutrustning som Gustaf Thordén köpt.

Senare samma år utbröt en våldsam brand i inredningen när fartyget befann sig på resa till USA. Passagerare och delar av besättningen gick i livbåtarna medan branden bekämpades ombord och till slut kunde släckas. Det tillskyndande passagerarfartyget *Stavangerfjord* räddade besättningen och passagerarna och tog dem till Bergen. Fyra

personer omkom vid branden som startade i en passagerarhytt och som totalt brände ut hela däckshuset. Systerfartyget *Selma Thordén*, som var på resa till Sverige, tog haveristen under bogsering mot Uddevalla och kunde lämna över henne till lokala bogserbåtar vid Pater Noster.

Fartyget blev sedan reparerat som en av de första reparanterna vid varvet i Uddevalla. Hon fortsatte för Thordén Lines till 1964 då hon såldes till ett Liberiabolag men fick behålla namnet då hon chartrats av Thordén Lines. Hon såldes vidare 1968 och fick då namnet *Alexfan* och grekisk flagg. I september samma år kom hon till Durban med eld i lasten. Efter släckning konstaterades skadorna vara så stora att hon kondemnerades. Upphuggen i Durban 1970.

### Vad hände sedan med varvet?

Efter krigsslutet byggdes som krigsskadestånd till Sovjetunionen mängder av bogserbåtar, pråmar, kranfartyg och lastfartyg som ersatte den under kriget skadade marina infrastrukturen. På 1950-talet fortsatte byggandet till Sovjetunionen men nu började Sudoimport att betala för leveranserna. Namnet Crichton-Vulcan försvann 1965 och varvet benämndes Wärtsilä Åbovarvet. Svenska rederier som Ostasiat, Svenska Amerikalinjen och Wallenius blev kunder och även Gustaf Thordén fick 1958 ett lastfartyg på 8 500 ton från varvet, *Anne-Marie Thordén*.

Under 1960- och 1970-talen visade varvet fram imponerande prestationer genom att bygga ett antal nya fartygstyper och specialfartyg i olika storlekar. Redan 1974 hade Wärtsilä börjat bygga ett nytt varv vid Perno, en mil utanför Åbo, och 1988 var all varvsverksamhet i Åbo flyttad dit. Året efter gick Wärtsilä Marine i konkurs men återuppstod som Masa-Yards under ledning av Martin Sarikangas. Sedan har ägandet skiftat flera gånger, Norwegian Kvaerner ASA 1991 blev 2002 Aker Kvaerner Yards för att 2004 bli Aker Finyards. År 2008 blev koreanska STX-gruppen ägare för att 2014 lämna över till tyska Meyer Werft. Varvet heter numera Meyer Turku och är världsberömt för de stora kryssningsfartyg som byggs där.



*Anne-Marie Thordén* upplagd i Byfjorden 1958, tillsammans med Stockholmsfartyget *Transic*. Foto Arne Andersson/Bohusläningen, Bohusläns museum.



*En Marstalare læmnar hamnen. Målning av Benjamin Olsen.*

# ÆRØ OCH MARSTAL SØFARTSMUSEUM

Text och foto Göran Sändare

**Under en semesterresa i Danmark i somras fick jag anledning att besöka den lilla ön Ærø. På denna ö ligger Marstal, välkänd för de flesta sjöfartsintresserade. Orten har sjöfartsanor femhundra år tillbaka i tiden och på deras fantastiska sjöfartsmuseum kan man vandra genom dessa århundraden och lära sig åtskilligt om dansk sjöfart och danska fartyg. Trots att Ærø bara har 6 000 invånare i dag, varav hälften bor i Marstal, har ön haft en dominerande plats i dansk sjöfart. En tid hade denna lilla stad den näst största handelsflottan i Danmark. Bara Köpenhamn hade fler fartyg.**

**D**en riktiga storhetstiden är sedan länge förbi. I dag finns bara några få fartyg registrerade i Marstal, vid sidan om varvsverksamhet och en navigations-skola med 300 elever. Staden har dock blivit en stor turistdestination vilket till stora del kan tillskrivas författaren Carsten Jensen. Han är född och uppvuxen på orten och fick mycket stor uppmärksamhet när hans bok *Vi, de drunknade* kom ut 2006. Här beskriver Jensen i skönlitterär form sjöfolket och sjöfarten under knappt hundra år, från 1848 till 1945. Boken har kommit ut i 600 000 exemplar

och är översatt till 20 språk. Detta bidrar till att Marstal Sjöfartsmuseum är ett mycket välkänt turistmål, med besökare från många olika länder. Under sommarhalvåret har man gratis guidade visningar nästan varje dag och det arrangeras även guidade rundvandringar i Marstal, i Carsten Jensens fotspår.

## Bakgrunden

Men låt oss börja från början. Danmark består av Jylland, de stora öarna Sjælland och Fyn samt ett avsevärt antal mindre öar. Det var därför livsnödvändigt att sjöfarten tidigt utvecklades så att befolkningen på dessa öar kunde kommunicera och handla med varandra. En av de mest intressanta öarna ur sjöfartssynpunkt är Ærø. Här har sjöfarten varit helt dominerande i många århundraden. Ærø ligger i södra Östersjön, strax söder om Fyn.

Två samhällen utvecklades tidigt, Ærøs-købing och Marstal. Ærøskøbing var öns kommersiella och maritima centrum med anor från mitten av 1200-talet. Marstals historia kan spåras tillbaka till 1514 då man i skatteuppbördslistor dokumenterade bebyggelsen »Marstall« med sex gårdar och ett fiskehus. Marstal kom under de närmaste århundradena att gradvis ta över större delen av öns skeppsfart.



i att 75 % av befolkningen röstade för att tillhöra Danmark. Vid en liknande folkomröstning i Sydslesvig i mars 1920 blev resultatet det omvända. Här röstade 80 % av befolkningen för att tillhöra Tyskland. Gränsen mellan Tyskland och Danmark kom därför att dras strax norr om staden Flensburg. En gräns som gäller än i dag. Och än i dag finns både danska och tyska minoriteter på båda sidor om gränsen.



År 1825 fick hamnen i Marstal en välbehövlig upprustning då folket i princip gick man ur huse för att hjälpa till med bygget av en lång stenpir. Den utökades senare med hamnplatser och kajläggnings på landsidan. Ovanstående karta från Wikipedia daterad 1899 visar hamnen med piren och bebyggelsen.

### Marstals andra storhetstid

Kriget år 1864 ledde till att förbindelserna med hertigdömena blev avbrutna eftersom Ærø inte kom att inlemmas med det tyska riket utan i stället överfördes till kungariket Danmark. På så sätt försvann en stor del av avsättningsmarknaden. Marstalskepparna var dock driftiga, de skaffade sig större fartyg och man fann nya marknader genom att börja med långfärdsseglingar.

Nu börjar nästa storhetstid för Marstal som sjöfartsort. Flera skeppsvarv hade anlagts och man byggde större fartyg, såsom tremastade skepp. År 1890 var cirka 330 segelfartyg hemmahörande i den lilla orten som detta år endast hade 3 028 invånare. Ett annat mått på Marstals betydelse som sjöfartscentrum var att dess andel av den samlade danska segelfartygsflottan år 1911, mätt i antal skepp, var hela 24 procent.

Det sista uppsvinget ägde rum omkring sekelskiftet 1900 då man satsade stort på frakt med trä från Kanada och fisk från Newfoundland och Labrador. I början seglade man på Newfoundland bara under sommarperioden men efterhand

under hela året. Fisken från Newfoundland fraktades främst till Spanien, Portugal, Brasilien och Medelhavshamnar. Det var lönande frakter som man fortsatte med fram till andra världskrigets utbrott.

Första världskriget blev en mycket svår tid för Marstals och Ærøs sjöfart. Ön miste 53 sjömän och 42 fartyg, de flesta från Marstal. Under mellankrigstiden 1918 till 1939 fick man kämpa för att överleva. Nu trängdes de stora segelfartygen ut från sina sista rutter av motordrivna större fartyg. Det var egentligen bara Newfoundlandstraden som var olönsam för ångfartygen. Här fortsatte därför en stor del av Marstals två- och tremastade skonare att segla med last av fisk.

Andra världskriget tog över 80 stycken av öns sjöfarare, huvudsakligen från Marstal med omnejd. Från 1945 och framåt har staden varit hemmahamn för många motorsegelare och en stor coasterflotta som ännu 1990 räknade mer än 60 fartyg. Därefter har orten mer och mer blivit en lugn och stilla stad om än med ett stolt förflutet. Hamnen är fortfarande livlig med många skonertanlöp, speciellt holländska charterfartyg.

### Olika fartygstyper

Precis som prästen Dyssel skrev 1763 var de tidiga handelsfartygen enmastade jakter och slupar som byggdes och sjösattes på plats. Ursprunget till jakten var de små öppna »fiskejollarna«, de första båtarna i Marstal. Jakterna hade redan från början den typiska skrovformen med kraftigt språng, runda former och en platt akterspegel. Masten på en jakt är i ett stycke och försedd med gaffelsegel, bredfock och försegel. Den andra typiska fartygstypen var slupen. Den liknade jakten men hade en tvådelad mast.

Under århundradena fanns det nära 900 jakter i Marstal med storlekar varierade mellan 5 och 60 ton. Besättningen uppgick till mellan 2 och 5 man. I takt med att sjöhandeln utvecklades och utvidgades krävdes större fartyg vilket medförde att jakterna förlängdes, ibland både två och tre gånger. Snart började man även förändra riggen genom att lägga till ytterligare en mast. På så sätt skapades galeasen. Av de två masterna är aktermasten kortare. Båda masterna för gaffelsegel och gaffeltoppsegel och förstas försegel.

I Marstal byggdes cirka 100 galeaser, med en lastförmåga normalt 20-30 ton högre än för jakterna. Galeasens skrov är alltså baserad på jaktens, klipperbyggda galeaser är mycket ovanliga. På en av väggarna i museet hänger en mycket instruktiv modell som visar skillnaden mellan ett jaktbyggt skrov och ett klipperbyggt. Där åskådliggörs skillnaden mellan den bulliga Marstaljakten och den mycket smäckrare klippern. Här framgår också Marstaljakten karaktäristiska hjärtformade akterspegel.

Vid slutet av 1700-talet började danska sjöfartsredare skaffa tvåmastade skonorter. Till skillnad från galeasen är den aktersta masten högre än förmasten. Normalt användes klipperbyggda skrov till denna skeppstyp, medan skeppsbyggmästarna i Marstal brukade jaktbyggda skrov till sina skonertbyggen. Senare användes denna skrovtyp även till tremastade fartyg. Utomlands kom denna typ att kallas »Marstaltypen«. Den tvåmastade skonerten kallades också *förenagterskonert* (»för- och akterskonert«). I Marstalflottan fanns det totalt cirka 250 stycken sådana skonorter.



*Den tvåmastade »forenagterskommerten» Bonavista av Marstal.*



*Marstal Sjøfartsmuseum.*

### Marstal Sjøfartsmuseum

Museet grundades redan 1929 och är en helt självägande institution. Det finansieras med stöd från Ærø kommun, kulturministeriet och egna intäkter. De tre museibygnaderna ligger mycket vackert och centralt nere vid hamnen.

Förutom sjöfartsmuseet, med över 30 utställningsrum, finns ett separat motormuseum, arkiv, kontor, bibliotek, magasin och verkstad, och nere vid stranden en sjösättnings-slip och en spantrest skonert. I vattnet ligger flera seglande fartyg och småbåtar. Bland annat Nationalmuseets skonert *Bonavista* och m/s *Samka* som drivs av »Museumsforeningen til bevarelse af m/s Samka«.

Detta stora museum sköts av åtta anställda under ledning av eldsjelen Erik B. Kromann. Dessutom hjälper flera frivilliga till med insatser i det dagliga arbetet. Det kan behövas då man under ett år kan ha mer än 20 000 besökare på själva museet och omkring 50 000 på skeppsbyggnadsområdet.

I en barack nära hamnen finns en fin utställning av fartygs-motorer. På norra Ærø ligger en liten ort, Søby, där man tidigt tillverkade tändkulemotorer, och från starten 1934 tillverkade en liten motorverkstad i Marstal under många år små bensenmotorer. Några frivilliga entusiaster träffas regelbundet i utställningslokalen och kör ofta i gång någon av tändkulemotorerna. Det brukar vara väldigt populärt bland besökarna att få höra dunket och beundra dessa vackra maskiner.

### Museifartygen

Efter ett besök i Marstal år 2012 skrev Eric Hallberg i Läns-pumpen nr 2012:2 en utförlig artikel om själva museet och dess samlingar. Den som är speciellt intresserad kan läsa

denna artikel som bland annat finns på vår hemsida [www.lanspumpen.se](http://www.lanspumpen.se). Jag gör därför bara några aktualiserade till-lägg till denna artikel, speciellt rörande de fartyg som finns i hamnområdet:

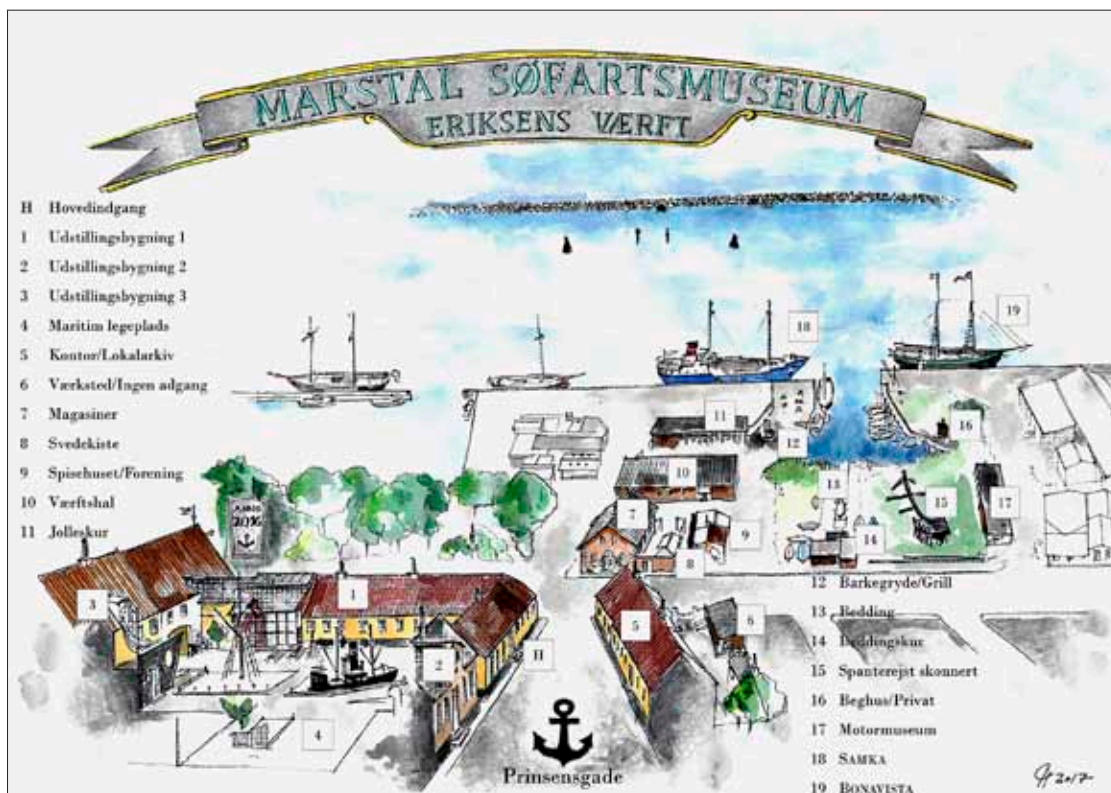
Nere vid hamnen återfinns flera av museets egna farkos-ter. På land ligger ett påbörjat bygge av en spantsträckt skonert vid sidan om en sjösättnings-slip. Vid bryggan nedanför ligger ett antal av museets småbåtar förtöjda. Bland annat ett ursprungligt fiskefartyg, drivkvasen *Anne Karoline*, »slæbe-jollen« *Inge-Lise* och »Frandsenjollen« *Grollen*.

De stora fartygen utgör onekligen den mest betagande synen. När jag besökte Marstal i juli 2019 var det så tursamt att flera av de gamla Marstalfartygen hade samlats i hamnen. Här ligger *Bonavista*, en *forenagterskonnert* som byggdes vid Ludvig Johansens träskeppsvarv år 1914. Hon gick länge i Newfoundlandsskiffart och efter andra världskriget i nordisk fraktfart ända till 1972. När *Bonavista* var på väg att säljas till USA år 2000 lyckades den danska Kulturarvsstyrelsen köpa fartyget och sedan tog Nationalmuseet över. Marstal fick ansvaret för att restaurera henne och från och med innevarande år, 2019, skall hon ge sig ut på seglatser för att förmedla dansk sjöfartshistoria och maritim kultur.

Här ligger också skonerten *Fulton*, byggd 1915 i Marstal. Även hon ägs av Nationalmuseet, liksom skonerten *Marilyn Anne*, byggd 1919 i Marstal. *Marilyn Anne* var en tid från 1939 svenskägdd, som *Westvåg* i Skärhamn. I detta nummer av Läns-pumpen finns en trevlig artikel av Eigil Jacobsen om livet ombord i *Westvåg* år 1951.

Ja, det var en ren fröjd att se dessa gamla fartyg från den en gång så stolta sjöfartsstaden Marstal.





*I entrén till museet finns en stor översigtskarta över området med alla de olika byggnaderna och fartygen markerade.*



*Påbörjat bygge av en spantsträckt skonert.*



*Skonerten Marilyn Anne av Struer, byggd 1919 i Marstal.*



*Skonerten Fulton av Marstal, byggd 1951 i Marstal.*



*Småbåtar tillhörande museet.*



*Frem i Marstal den 7 juni 1919.*

## Historien om Marilyn Anne

Bent Mikkelsen inleder denna artikel om skonnerten *Frem* som byggdes i Marstal och fick Svendborg som första hemort. Efter varierande ägare, både i Danmark och Sverige, kom fartyget tillbaka till Marstal.

Nu med namnet *Marilyn Anne*.

Därefter berättar Eigil Jacobsen om hur han hamnade till sjöss och om några höstmånader ombord på *Marilyn Anne* år 1951, som då bar namnet *Westvåg*.

**S**konnerter med tre master blev søsat 21 februar 1919 hos Erik B. Eriksens værft i Marstal og blev leveret 7 juni samme år til Rederiet Falken A/S med adresse i Svendborg. Skibet havde fået navnet *Frem* og Svendborg som hjemhavn. Skibsreder Albert Rasmussen, Svendborg, blev udpeget til bestyrende reder.

Det gik ikke godt for det nye sejlskib – uden motor – og allerede i november 1923 gik aktieselskabet i konkurs og skibet blev overtaget af et nyt aktieselskab med navnet A/S Det Danske Sejlskibsrederi, som blev stiftet for at »samle« en del af de sejlskibe, som i disse år måtte gå under rent økonomisk. Aktieselskabet havde valgt Marstalrederiet Erik B. Kromann til at være bestyrende reder for skibet, der beholdt sit navn. Krisen for denne type skibe fortsatte og i april 1927 måtte så ejerselskabet give op og gå i likvidation. I december 1927 blev *Frem* solgt til et partrederi der det blev skibsreder Erik B. Kromann, der fortsatte med at være kommer-

ciel reder. De øvrige deltagere var skibsreder Vald. Petersen, Marstal, sagfører H.P. Nielsen, Fru L. Friis, skibsbygmester Erik B. Eriksen, skibshandler B. Bjørch Jensen, København, samt skibsreder A. P. Møller, Hellerup. I maj 1932 blev der installeret den første hjælpemotor, som var en Tuxham 2 cylindret motor, der udviklede 90 hk.

**I marts 1939** blev *Frem* solgt til skibsførerne Axel og Sven Olsson samt Sören Nilsson, alle med adresse i Skärhamn. Skibet fik navnet *Westvåg* og Skärhamn som hjemhavn (SFBI/8335). Hun blev længe i Skärhamn, faktisk helt frem til juli 1957, da hun blev solgt tilbage till Danmark. Køberen var I/S Vesteraa, der var et rederi stiftet af skibsfører Niels Jensen Madsen, Aalborg og skibsfører Christian Andreas Madsen med adresse i Nykøbing Mors. Skibet fik navnet *Vest* og Aalborg som hjemhavn. I 1960 blev *Vest* handlet og kom til skibsfører Mogens Kristian Søgaard Jørgensen i

Nørresundby, som fortsatte med fartøjet uden ændring af navn eller hjemhavn. Hans tid med *Vest* sluttede i juli 1960, da han døde og kort efter blev skibet overtaget af hans enke Mine Elisabeth Svendsen Jørgensen, der hyrede en fremmed skipper ind til at sejle med skibet.

**Det arrangement varede** til september 1968, da der kom et tilbud om køb fra Sir Michael Jan Bruge, der havde adresse i Bart, New Port Beach i Californien, USA. Han overtog skibet i Nørresundby og gav det navnet *Marilyn Anne* med Los Angeles som hjemhavn. Kort efter blev skibet sejlet til Struer Skibsværft for at begynde en ombygning tilbage til det oprindelige med tre master og sejlføring. Efter nogle år flyttede *Marilyn Anne* til Nykøbing Mors, men stadig uden at ombygningen blev gjort færdig. I sommeren 1971 var hun tilbage i Aalborg – stadig ufærdigt. Pengene slap op for den amerikanske ejer og skibet blev reelt efterladt i Struer.

Mens skibet henlå og gik mere og mere i forfald blev det i 1979 købt af Struer Kommune, der ville gøre det til lejrskole-skib for skolebørn. Det skete gennem en ombygning hjemme i Struer, hvor der blev brugt godt otte millioner kroner på at gøre hende i stand med rig og aptering under dæk. I 1985 var opgaven færdig og *Marilyn Anne* sejlede ud på sit første togt. Samtidig blev ejer kredsen udvidet – det er dyrt at holde skibet i drift – så der blev stiftet et selskab, I/S Marilyn Anne, som ejes af Struer Kommune og nabokommunerne Holstebro og Herning i fællesskab.



Jag läste med stort intresse Egon Nilssons artikel i Läns-pumpen 2018:1 om den tremastade skutan *Westvåg*, numera *Marilyn Anne*. Fartyget var min första båt till sjöss och början till ett intresse för sjön och en blivande sjö-manskarriär.

Hösten 1951 hade jag just fyllt 15 år och var trött på Odder Realskole på Jylland. Mitt hem låg 16 kilometer från skolan och jag hade fått en ny cykel mot löfte att vid tjänligt väder, dvs. i princip alltid, utom vid snöfall, cykla de 16 kilometerna fram och lika många tillbaka, för att spara pengar till tåg-biljetter – som vi ändå inte hade råd med. Dessutom fanns kraven från skolan och mina föräldrar på goda studieresultat, som jag alls inte kunde uppfylla. Ytterligare argument som gav mig tillräcklig motivation för att inleda ett snabbt sabbatsår.

Jag hade läst om hula-hulaflickor på sandstränder med vajande palmer och smäktande musik, ständigt solsken med mat och dryck, inget krav på studier. Bara livets goda. Realiteten skulle visa sig vara långt ifrån drömmarna och ett helt annat verklighetsscenario. På biblioteket i Aarhus läste jag bland annat svenska i olika utländska tidningar och eftersom jag var ganska hyggelig på språk, både engelska och tyska, kunde jag finna argument att övertyga främst min mor och få hennes välsignelse att skaffa sjöfartsbok och pass i stället för, som mina föräldrar ville, gå bakom plogen och jobba i lantbruket. Ingen yrkeskarriär kunde vara mig mera främmande.



*Vest av Ålborg i Göteborg. Foto B. Fogelberg 15/6 1966*

I juni 2019 var *Marilyn Anne* »hjemme« i Marstal for at blive fejret på 100 års dagen for leveringen i 1919.

Et lille kuriosum er, at skonnerten i sommeren 1985 kunne ses under navnet *Albatros* af Marstal. Det skete da fartøjet blev hyret til at være statist i en tv-film, hvor det skulle sejle under navnet *Albatros*. Så der blev produceret navnebrædder til for som til agter med »artistnavnet« *Albatros*.

*Bent Mikkelsen*



På somrarna under skolgången jobbade jag på gården och hjälpte byns bönder med diverse jordbruksarbeten, som att mocka hos grisarna, köra in rovor, lasta och lossa, vända hö med högaffel. Men ett sådant liv var ju ingenting för mig. Om jag skulle etablera mig i jordbruket föreställde jag mig själv som godsägare med grön lodenrock, gröna stövlar, hatt och en ridpiska som jag kunde peka med på det arbete som skulle utföras av någon av drängarna. Och med en svart Mercedes som ägorna kunde inspekteras från. Allt detta var ju helt orealistiskt. Det var bättre att gå till sjöss och uppleva äventyr och romantik så fort som möjligt.

Jag packade nödvändiga persedlar, pass och sjöfartsbok, för en resa till Köpenhamn för att kolla läget på olika rederikontor som fanns i huvudstaden. Och jag försäkrade min mor att jag skulle övernatta hos släktingar och söka arbete till sjöss i en nära framtid. Hon räknade nog med att jag skulle komma hem ett par dagar efter min utflykt.

**Första dagen i Köpenhamn** började med ett besök på DFDS rederikontor. På den tiden hade de fina rederierna en portier/utkastare och det var precis vad som skedde, han kastade ut mig redan innan jag kommit innanför dörren. Han kunde förmodligen inte se potentialen i den 15-åring som stod framför honom. Han frågade efter mitt ärende, och bad mig därefter väldigt tydligt och ovänligt att försvinna. Efter att ha uppnått samma klena resultat hos J. Lauritzens rederi gav jag upp och sedan skulle jag komma hem med



*Westvåg i Frederikshavn 1947, där man bytt till en ny Alfa-motor. Foto från Ronald Olsson.*

svansen mellan benen, precis som min mor hade anat. Mina besök på Aarhus bibliotek och läsandet av svenska tidningsnotiser hade emellertid upplyst mig om den stora svenska handelsflottan, och alla framgångsrika svenska varv som vid den tiden var 1:a, 2:a eller 3:a i nybyggt fartygstonnage i världen. Helsingborg var bara några restimmar bort, och fortfarande hade inte äventyrlusten avtagit efter det olyckliga Köpenhamnsbesöket. Jag tog tåget till Helsingör, och färjan till Helsingborg, utrustad med frejdigt mod, en koffert och en hoprullad filt under armen, som min förutseende mor tvingat med mig om jag skulle bli tvungen att övernatta på en järnvägsstation.

I Helsingborg tog jag in på Sjömanshemmet på Drottninggatan och förhörde mig om hur man skulle gå tillväga för att söka till sjöss. Oavsett vart färden skulle gå, vilket jobb som helst. Efter att ha fått nödvändiga upplysningar skrevs jag in på Sjömansförmedlingen i Helsingborg. Jag kan inte minnas att några särskilda frågor ställdes efter det att jag visat upp sjöfartsbok, läkarintyg och pass.

Redan dagen därpå, den 21 oktober 1951, kallade föreståndaren på Sjömansförmedlingen in mig på sitt kontor. Han satt och talade med en kapten Sven Olsson i telefon, och med örat mot luren frågade han mig om jag kunde laga mat. Jag sa att jag hade varit med i scouterna och brukade laga mat i mitt scoutteam när vi hade utflykter. Sjömansförmedlaren vidarebefordrade mina besked och i telefonen hörde jag Sven Olssons röst:

– Skicka honom till Åhus!

Just då låg nämligen motorseglaren *Westvåg* där, efter att ha lossat briketter från Östtyskland.

Snart satt jag på tåget och första fasen av mitt sjöäventyr kunde börja. På perrongen i Åhus såg jag en herre i Vegamössa som kunde passa in. Han styrde stegen mot mig och min packning, det var ingen annan som hade en filt under armen. Väl ombord blev jag presenterad för mina skeppskamrater. Det var bästemannen Karl Holmberg, en dansk och en svensk jungman eller lättmatros. Fem personer var hela styrkan, och mitt uppdrag som kock utökades snabbt med att hålla liv i spisen med briketter från lasten i det gemensamma köket/mässen där alla intog sina måltider.

**Strax efter min ankomst** kastade vi loss för en ny resa till Östtyskland och Stralsund. Under de första femton minuterna utanför hamnpirarna i Åhus hamnade jag i en berg-ochdalbana som jag tidigare upplevt på Tivoli i Köpenhamn. Skillnaden var bara att här var det alldeles gratis, vilket det inte var på Tivoli. Därefter började helvetet, med svåra kräkningar. Hade jag kunnat betala för att slippa berg-ochdalbanan och åka hem till mamma hade inget pris varit för högt.

Efter något dygn var vi framme i Stralsund och det verkliga äventyret som jag sett fram emot kunde börja. All sjösjuka var nu som bortbläst. Några hula-hulaflickor såg jag inte till och inte heller hördes någon smäktande musik, däremot framträdde ett slitet hamnområde med ruiner efter andra världskrigets härjningar.

De stora äventyren uteblev också. Jag hade i stället ett hårt arbete med att hålla liv i spisen med lastens briketter, laga mat till fem personer med de råvaror som fanns att tillgå. Det fanns inga kylskåp, men väl isboxar som höll temperaturen nere. För övrigt fanns det torrskaftning, ägg, osv., samt en köttstek per resa som förvarades i segelpåsen i masten för att möras och för att hålla insekterna borta. Mina kockkompetenser var ju begränsade, men bästeman Karl var en hygglig prick som gärna vägledde mig, och han hade ett stort hjärta.

Vid ett tillfälle i hamn i Rostock låg vi och väntade på last av någon anledning som jag nu inte minns, och maten började sina. Det enda jag hittade var salt sill i en tunna, som tydligen fanns kvar efter *Westvågs* Islandsfiske i slutet av 1940-talet, så den var rejält vällagrad och saltad. Jag måste nog säga att stekt salt sill inte var någon särskilt uppskattad matupplevelse.

Hamnuppehållet i Rostock sammanföll med att skepparen Sven Olsson firade sin födelsedag och bästeman Karl Holmberg ville i all välmening överraska med en nybakad sockerkaka som vi anrättade tillsammans. Karl ropade på skepparen att kaffet var serverat, men fick till svar att det ju var onödigt med sockerkaka, det hade väl bara gått åt en massa ägg! Han sade också att om vi skulle bli liggande en dag till så skulle maten ta helt slut och det fanns ju inget att köpa i Östtyskland. Skepparen tog i alla fall en bit av sockerkakan till kaffet.



**Frukosten ombord** var en kulinarisk upplevelse, ofta kokt ägg om det fanns, samt ansjovis i burk, vilket jag aldrig tidigare hade stiftat bekantskap med, men jag rensade i alla fall ansjovisen från ben och inälvor. Sven Olsson ansåg att det var slöseri med mat, han åt sina hela utan rensning tillsammans med ägget. Det var emellertid bara i hamn jag fick delta i måltiderna, till sjöss fick jag stå till rors när de andra hade sin måltidsrast. »Kom hit kockjäväl« var det vanliga tilltalsnamnet, sällan Eigil eller Jacob, när min närvaro påkallades. De kunde ju inte veta att de hade att göra med en blivande sjökaptan och befälhavare, på hav som de aldrig hade fått uppleva.

Mina månader på *Westvåg* under hösten 1951, från oktober till jul när skutan skulle läggas upp för vintern i Skärhamn, gav emellertid mersmak för sjömanlivet och goda erfarenheter som inte fortsatt var lika romantiska som från början, men det är en annan historia.

Jag fick också lära mig ekonomins stora betydelse. Vid avmönstringen blev slutlönen för min arbetsinsats 185 kronor per månad, minus avdrag för fyra tappade tallrikar under arbetets utförande, samt en plåtpyts med tamp som jag hade tappat när jag hivade saltvatten ombord för att koka potatis i. Trots allt blev det några kronor över för att jag, som kock och »allemans jävel«, hade medföljt fartyget på dess resor. Ändå trivdes jag ombord, även om jag ibland tänkte att värre än så här kunde det inte bli.

*Eigil Jacobsen*



*Marilyn Anne* efter renoveringen i Struer 1986. Foto från *I/S Marilyn Anne*.



# Luleås nya bogserbåt

Nils Sjökvist

Luleå hamn, Sveriges största hamn för bulklast, befinner sig i en stor utbyggnadsfas. Genom omfattande muddringsarbeten i farleden in till Luleå, kallat Projekt Norrporten, skall man göra hamnen tillgänglig för större fartyg vilket är viktigt för de stora kunderna: LKAB, med malmexport och SSAB som har en import av bland annat kol och skrot.

Den maximala storleken på ankommande fartyg är cirka 55 000 tdw vilket gör att de bulkfartyg som i dag drar kollar till stålverket ända från Australien måste läktras utanför hamnen innan de kan gå in till kaj. Med ett ökat farledsdjup skall fartyg på upp till 160 000 tdw, Capesize-storlek, kunna anlöpa, nedlastade till ett djupgående på 15 meter. Med större fartyg och åretruntrafik skulle ytterligare bogserbåtskapacitet behövas, inte minst för isbrytning. Luleås bogserbåtar assisterar vintertid även hamnarna i Karlsborg och Piteå.

Den 4 juli i år anlände hamnens nya bogserbåt efter en resa från Spanien där hon byggts. Efter en pristävling vann namnförslaget *Vilja*, ett namn som väl anpassar sig till hamnens namnstil på bogserbåtarna, som är *Valkyria* byggd på Åsiverken 1972, *Victoria* byggd på Åsiverken år 1979 och *Viscaria* byggd i Norge 2000. Alla är konventionella bogserbåtar med isbrytarförmåga, starkast av dem är *Viscaria* med sina 6 000 hästkrafter.

Den nya bogserbåten är en konstruktion från den berömda designbyrån Robert Allen Ltd i Vancouver där tredje generationen av familjen Allen numera konstruerar bogserbåtar till hamnar över hela världen. Och isbrytande bogserbåtar är något man kan i Kanada. *Vilja* bygger på en design benämnd Tundra 3600 och beskrivs som en »Hybrid Ice-breaking ASD Escort Tug« med längd/breddförhållande 36/13 meter. Hon är byggd till klass hos Lloyds Register och dessutom med isklass 1A Super och skall klara att bryta 1 meter tjock is med 3 knops fart.

ASD, som står för Azimut Stern Drive, betyder att fartyget i aktern har två stycken ställbara propellrar i dysa som kan rotera 360 grader runt den vertikala axeln. Det ger en extremt god manöverförmåga i alla riktningar och är den typen av framdrift som numera har ersatt tidigare konventionella propellerinstallationerna på hamnbogserare.

För att ytterligare förbättra manöverförmågan finns en elmagnetdriven bogpropeller levererad av norska Brunvoll. Huvudmaskiner är två Wärtsilä 8L26 dieselmotorer på 2 700 kW vardera som driver de båda propellerinstallationerna levererade av Rolls-Royce och dessutom är en kombinerad axelgenerator/motor kopplad till varje diesel. Som hjälpmotorer finns två Caterpillardieslar på 115 kW. Ett

← *Vilja* demonstrerar sin mångsidighet. Foto från Luleå Hamn AB.



Fartyget sjösattes i oktober 2018. Foto från det spanska Godånvarvet.

batteripaket ombord på 600 kWh kan driva propellrarna antingen var för sig, tillsammans med en dieselmotor, eller också tillsammans med båda dieselmotorerna i så kallad *boost mode* och ger då en effekt på 3 100 kW under begränsad tid. Tanken är att bogserbåten ska kunna gå från kaj på enbart batteridrift och sedan använda dieselmotorer vid bogserassistans. Avancerad automatik för hybriddrift har levererats från Wärtsilä och är det som ger fartyget beteckningen Hybrid. Dragkraften vid dieseldrift är maximalt 89 ton och kan öka till 98 ton i *boost mode*.

**Vilja skall också** eskortera fartyg som extra säkerhet i känsliga områden och passager. Bogserbåten är då kopplad som en extra styrmaskin till det assisterade fartygets akter och har för detta ändamål fått en speciell hydraulisk assistansvinsch placerad på sitt fördäck. Naturligtvis finns den sedvanliga bogserbåtsutrustningen som bogservinsch och hydrauliska towing pins. För brandsläckning är två monitorer installerade, som levererar antingen 1 200 m<sup>3</sup> vatten alternativt 300 m<sup>3</sup> skum per timma.

Navigationsbryggan har, naturligtvis, sikt runtom men även god sikt lodrätt uppåt vilket är viktigt när man är i närkontakt med stora fartyg. Fartyget har kraftiga fendrar med blockfendrar i fören och cylindriska sido- och akterfendrar. Hon bemannas normalt med befälhavare, maskinchef och en matros. Vid resor på över tolv timmar skall besättningen dubbleras.

Varvet som byggt *Vilja* är Astilleros Gondán i Spanien, ett varv som under åren byggt mängder av avancerade specialfartyg, inte minst fiskerifartyg, till norska beställare. Varvet har gedigna meriter och är känt som ett kvalitetsvarv.

Med *Vilja* har Luleå hamn antagligen fått Sveriges mest avancerade och miljövänliga bogserfartyg.





*Taros var ett yankeebygge från 1943. Foto C G Nyström.*

## Paragraffartyg från Tjörn

Vi fortsätter med vår redovisning av de begagnade paragraffartyg som kom till Tjörn fram till slutet av 1960-talet. I kommande nummer berättar vi om fler av dessa kustfartyg och tar samtidigt bort storleksbegränsningen.

Krister Bång

### Taros 1955–1962

ett fartyg med liknande ursprung som *Ranja* (vilket berättades om i LP 2019:3) hade *Taros* som köptes till Sverige 1954. Även detta fartyg byggdes för US Army fast i Madisonville år 1943. Hennes första beteckning var Y26.

Hon byggdes av Equitable Equipment Co Inc som tankfartyg. Madisonville är en liten stad i Louisiana och ligger vid Tchefuncte River ett stycke innanför New Orleans.

När överflödiga enheter ur US Army såldes ut efter kriget hamnade hon, precis som *Tania* (se *Ranja*) hos Cia Maritima Tarralona SA i Puerto Cortes, Honduras. Y26 döptes här om till *Tilda*. Nämnas kan att det honduranska bolaget även köpte ytterligare två tankfartyg från US Army, nämligen *Teresa* och *Tina*, men dessa båda fartyg kom aldrig att få någon anknäpning till Sverige.

År 1951 inköptes *Tilda* av Compagnie Maritime des Transports de Goudron i Rouen, alltså samma bolag som tre år tidigare inköpt *Tania*.

### Till Sverige

I juni 1954 inköptes fartyget av Rederi AB Intertank i Stockholm, ett bolag som direktör Theodor Ahrenberg i Saltsjöbaden och skeppsredare Tore Ulff i Djursholm stod bakom. Hon döptes samtidigt om till *Taros*.

Den 12 januari 1955 kom fartyget i sjönöd utanför Hoek van Holland och begärde assistans. Den holländska bogserbåten *Maas* lyckade bogsera in tankfartyget till Rotterdam. *Taros* var på resa mellan Rotterdam och Middlesbrough.

### Tjörnbåt

Den 20 september 1955 flyttade *Taros* sina bopålar till Rönnäng, inköpt dit av Rederi AB Taros med handlanden Lenart Kristensson som vd. Priset var nu 350 000 kronor.

*Taros* var utrustad med en motor på 400 hk, tillverkad av Enterprise Engine & Foundry Co. Denna fungerade inte så bra och rederiet sneglade åt en ersättare. År 1956 tillverkades den största tändkulemotor som tillverkats i Sverige, en sexcylindrig motor typ 647 FV på 600 hk till Kungliga Sjö-

fartsstyrelsen och insattes i fyrskepp nr 6 *Almagrundet*. Motorn var omkastningsbar, vägde 16 ton och var utvecklad av Seffle Motorfabrik. En likadan monterades 1960 i *Taros* men det blev ingen riktig framgång och fartyget såldes därför efter några år till Irland.

#### *Siste ägaren*

I oktober 1962 inköptes *Taros* för 616 000 kronor av Celtic Coasters Ltd i Dublin, men fick hemort i Cork. Fartyget lämnade Göteborg för sitt nya hemland den 20 oktober och döptes i början av 1963 om till *Elfie H*. År 1970 hade det tjänat ut och skrotades i den lilla orten Passage West, inte långt från Cork.

#### **Scantank/Soltank/Ronja 1963–1989**

De flesta begagnade paragraffartyg som inköptes till Sverige kom från Holland och var även byggda där. Några få kom från broderlandet i väst, Norge, och *Scantank* var ett av dem. Så här började det:

Helge R Myhre från Stavanger stiftade sommaren 1955 Skips AS Vågen. Bland stiftarna märktes skeppsredare Sigval Bergesen d y och skeppsmäklare Inge Steensland. Anledningen till att rederiet bildades var att man ville driva mindre tankfartyg och att rederiet skulle överta en beställning på ett tankfartyg som gjorts den 15 december 1954 vid Seutelvens Mekaniske Verksted i Fredrikstad.

Helge Rein Myhre var inte ny i branschen. Redan på 1930-talet startade han en skeppshandel i Stavanger som med tiden blev regionens största. Han var med och grundade Skips AS Macbeth i början av 1947. Detta bolag inköpte en eskorttrålare från England som dock förliste i oktober 1950.

Skips AS Vågens första fartyg blev nybygget *Hebe*. Hon sjösattes hos Seutelven den 6 december 1955 och kunde levereras den 17 februari 1956 och hade varvets nybyggnadsnummer 61. Hon var ett tankfartyg på 790 tdw, klassat av

Det Norske Veritas och försedd med åtta tankar som kunde lossas med två pumpar, med en samlad kapacitet av 240 kubik i timman. Hon var utrustad med en 4-takts enkelverkande 6-cylindrig motor på 750 hk levererad av Motoren-Werke-Mannheim AG som gav fartyget en fart av 11 knop. Befälhavare ombord var P. Lindtner och efter leveransen gick *Hebe* in i en timecharter för AS Norske Esso. Rederiet gav sina fartyg namn med begynnelsebokstäverna He och *Hebe* symboliserade ungdomens gudinna.

Skips AS Vågen var mycket nöjd med sitt fartyg och beställde ytterligare tre systerfartyg vid varvet: *Hestia* levererades i december 1956, *Tomboy* – som under byggnadstiden sålts till Oslo – levererades 1958 samt Vågens egen *Helice* kom 1960. De erfarenheter som man fått av de tre rederisyrarna gjorde att man våren 1961 beställde en förstorad upplaga med en lastförmåga av 880 tdw för leverans i november 1962. När detta fartyg, som fick namnet *Helen*, levererades blev rederiets första fartyg, *Hebe* till salu.

Källa: John Gramstads artikel publicerad i *Skipet* 1982:3

#### *Varvet*

Seutelvens Mekaniske Verkstad grundades 1917 och var det enda varvet i Glemma kommun (numera inkorporerat med Fredrikstad). Från början var företaget en allsidig mekanisk verkstad som efter andra världskriget kom att inrikta sig på skeppsbyggnad. I början av 1970-talet arbetade omkring 100 personer vid varvet men det kom i svårigheter då man 1972 byggde LNG-fartyget *Leiv Eiriksson*. Varvet såldes och arbetsstyrkan reducerades till 15 man. I dag finns ett industrimuseum på platsen.

Nybyggnadslistan upptar 101 nybyggen. I oktober 1931 levererades den första läktaren till Drammen varefter man mest byggde läktare fram till 1943 då det första lastfartyget levererades.

Källa: Per Sundfær.



*Scantank levererades 1956 som Hebe av Stavanger. Foto i augusti 1956 ur Opedalsamlingen, foreningen Skipet.*



Bilden överst t.v.: Scantank under svensk flagg. Foto Jan-Crister Hall. Bilden överst t.h.: Sista namnet under svensk flagg blev Ronja. Foto den 5 juni 1982 av Jan-Crister Hall. Bilden ovan: Soltank passerar Bohus på väg upp till Vänern. Foto Jan Johansson den 29 september 1979.

#### *Inköpt till Sverige*

Den 28 juni 1963 såldes *Hebe* för 1 850 000 NOK till ett part-rederi i Skärhamn med fabrikör Knut Hermansson (2/15) som huvudredare och med skeppare Ove Hermansson (2/15), ingenjör Åke Hansson (2/15), befraktare Sture Svanström (3/15) och befraktare Börje Nilsson (6/15) som delägare. Till befälhavare utsågs Björn Leiditz. Nyförvärvet fick namnet *Scantank*. Rederiet marknadsförde sig som Oiltanker Rederi AB och i flottan ingick även *Oiltank* och *Redön*. Med tiden utvecklades bolaget till dagens Tarbit Shipping.

#### *Nya äventyr*

I oktober 1976 såldes fartyget för 1 100 000 kronor till Kenneth och Birgitta Norby i Angered som bildade KB Primitus för ägandet och man behöll fartygets namn. Glädjen varade inte länge. *Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning* meddelade: »Kommanditbolaget Primitus försattes i konkurs vid Göteborgs Tingsrätt den 16 januari 1979 på grund av en den 8 september 1978 ingivna ansökan.»

Konkursförvaltaren lyckades den 18 juni 1979 sälja fartyget. Köpare var AB Scan-Safe (Kalju Reesalu) i Partille. Priset var nu nere i 170 000 kronor. I köpeavtalet poängterades att köparen informerats om att konkursboet häftade i skuld till Lloyd's Register och Televerket för obetalda fakturor. Köparen var också medveten om att fartyget, som låg upplagt vid Eriksberg, hade en last av fenolhaltig kreosot och oljeblandat spolvatten vilken köparen påtog sig ansvaret för att på egen bekostnad omhänderta. Köparen hade även upplysts om att fartyget var belagt med nyttjandeförbud av Sjöfartsverket. Med detta sagt gick köpet igenom och fartyget döptes om till *Soltank*.

Säg den glädje som varar. AB Scan-Safe försattes i konkurs vid Mölndals Tingsrätt den 30 november 1981.

#### *Nya köpare*

Denna gång var det lättare att få fartyget sålt. Den 23 februari 1982 köpte tre herrar från Stockholm; Inge Sandén, Jan Lundqvist, och Bo Cederlid, fartyget för 675 000 kronor och döpte om det till *Ronja*. Jan Lundqvist lämnade rederiet i december 1984 och i augusti 1986 bildade de kvarvarande två Bunkerservice i Stockholm AB.

#### *Såld till utlandet*

Hon såldes den 19 april 1989 för USD 80 000 och övertogs den 30 maj av Seabird Shipping Co (Panayotis Tsiliras och George Deligiorgis), Piraeus och omnamnades till *Star A*. Året därpå övertogs hon av Pountentes Naftiki Eteria, Piraeus och döptes om efter bolaget till *Pountentes*.

I februari 1998 såldes fartyget vidare till bekvämlighetsflagg då Navios Puerto de Esmira SA i Belize tog över och döpte om sitt fartyg till *Bananza I*. I maj 2000 blev hon registrerad i La Paz, Bolivia med namnet *Mistral* och i december 2001 blev hemorten San Lorenzo i Honduras.

Den 31 maj 2005 kom det då 49-åriga fartyget till Alang i Indien för upphuggning.

#### **Sandön 1965–1975**

Ett annat fartyg som byggdes i Norge var *Rinto*. Hon byggdes av Gravidals Skipsbyggeri i Sunde, Sundhordland 1959 för Skips A/S Rinto (Erik Kongshavn) i Haugesund. Hon hade en dw på 950 ton och var utrustad med en 4-takts 8-cyl Klöckner-Humboldt-Deutz-diesel på 1 000 hk vilket gav fartyget en fart av 11 knop. När hon var klar för leverans utbröt den 20 september brand ombord i aktern vilket försenade överlämnandet. När reparationen väl var klar levererades hon i februari 1959. Byggkostnaden uppgavs till 2 100 000 NOK.



Bilden överst t.v.: Sandön gick först under norsk flagg som Rinto. Foto 1959 ur Opedalsamlingen, foreningen Skipet. Bilden överst t.h.: Sandön fick ett helt nytt utseende efter ombyggnaden 1970. Foto Rickard Sahlsten 1973. Bilden ovan: Sandön på väg genom Kielkanalen. Foto: Rickard Sahlsten.

### På Tjörn

I Skärhamn gick Folke Patriksson, Göte Axelsson och Sven Karlsson och funderade på att byta upp sig till en större båt. Man hade ju *Sandön*, ett Hollandsbygge från 1949 som lastade 440 ton, men sneglade åt något väsentligt större och modernare. I Kristiansund låg *Rinto* och det skulle vara ett stort steg i rederiets utveckling om man kunde överta detta fartyg. Hon var fem år gammal och lastade 960 ton. Dessutom hade hon en stark maskin. Plötsligt fick man ett bud på gamla *Sandön* på 450 000 kronor och bitarna föll på plats. Av Skandinaviska Banken fick de tre låna till inköp av det nya fartyget, 1 575 000 kronor. I februari 1965 hämtades nyförvärvet i Haugesund och fick då överta namnet *Sandön*.

### Brand ombord

Den 24 augusti 1967 var *Sandön* på resa mellan Teignmouth och Gävle med last av lera och befann sig utanför den holländska kusten då brand utbröt ombord och besättningen fick lämna fartyget hals över huvud. *Wallona*, som låg i närheten, tog upp manskapet och högsjöbogsseraren *Holland* rekvirerades för att försöka släcka branden och föra fartyget i hamn. Då upptäcktes att besättningen från ett polskt fartyg hade lagt beslag på det övergivna fartyget. Men de rättmätiga ägarna kunde så småningom jaga bort inkräktarna och föra fartyget i säkerhet till Harlingen.

Skadorna var mycket stora och egentligen skulle fartyget ha gått till skrot. Men ägarna ville annorlunda. Man infordrade anbud på reparationen och till de holländska varvens stora förtret vann Falkenbergs Varv uppdraget. Anbudet låg på 739 000 kronor, halva båtens värde. Röda Bolaget hämtade vraket och den 11 oktober 1967 förtöjdes det i Falkenberg. Det var ett på många sätt nytt fartyg som återlevererades från varvet den 6 december.

### Förlängd

Ekonomin var god, man ville behålla sitt fartyg och man funderade på att förlänga *Sandön*. Fler redare gick i samma tankar och år 1970 fick Falkenbergs Varv order om förlängning av fyra paragrafare: *Sandön*, Kalmarbyggena *Carita* från Kornö, *Madzy* från Donsö och *Pioneer* från Skärhamn.

*Sandön* förlängdes med sju meter vilket ökade lastförmågan till 1 270 ton. Det gällde att behålla bruttot på 500 eller lägre, men vid en första mätning befanns det vara 525 varför en rad åtgärder vidtogs. Bland annat kallades kockens hytt »förråd«. Denne poängterade att det inte alltid kändes bekvämt att bo i ett sådant. Notan för förlängningen slutade på 430 000 kronor.

### Haveri igen

Den 4 januari 1975 befann sig *Sandön* omkring sju distansminuter öster om Kullagrundet i Östersjön när det utbröt brand i maskinrummet. Åter fick besättningen överge fartyget och sända ut nödsignaler. Ett ryskt örlogsfartyg och en SJ-färja kom fartyget till undsättning. Hela besättningen räddades ombord på *TV256* som gått ut från Ystad. Vid middagstid kom Malmös bogserbåt *Sjollen* ut till haveristen för att försöka bogsera fartyget i hamn. Men det misslyckades. Vid 13-tiden kantrade *Sandön* och sjönk på 18 meters djup omkring 9 sjömil sydost om Ystad. Fartyget var på resa mellan Helsingborg och Vasa.

### Epilog

Vid förlisningen hade *Sandön* enligt Sjöfartsverket 40 ton dieselolja ombord. Med tiden har det blivit en tickande miljöfara. Därför meddelade Havs- och Vattenmyndigheten den 26 oktober 2018 att man kommer att sanera *Sandön*. Till dags dato har dock ingen olja läckt ut.



*Atlantis avslutade sina dagar under namnet Pro-Mar. Foto Fotoflite.*

### Atlantis 1965–1969

*Atlantis* fick inte så lång historia under svensk flagg. Hon kom till Sverige år 1965, i den stora våg av holländare som vi då överöstes med. Redan 1969 förläste fartyget.

#### *Varvet*

Hon tillhörde ett av de få fartyg som byggdes vid Scheepswerf De Beer NV i Zaandam. Varvet var bara verksamt under två år, 1957 och 1958, men hann ändå med att bygga sex fartyg. Trots det fick *Atlantis* byggnadsnummer 1173. Hon sjösattes den 29 mars 1958 och levererades den 11 juli till Atlas & Economic Shipstores NV (K Helios) i Rotterdam med J Vermaas Scheepvaart NV som manager. Hon var en flushdäckad torrlastare på 895 tdw, utrustad med en 2-takts 5-cylindrig motor på 625 hk tillverkad av L Smith & Zoon's Scheeps- & Werkuigbouw i Kinderdijk som gav fartyget en fart av 11 knop. I oktober 1958 övertogs hon av nya ägare, NV Scheepvaart Maats Atlantis (P A J Bedijs) i Rotterdam.

#### *Till Sverige*

I mars 1965 såldes *Atlantis* till ett partrederi i Skärhamn med Stig Gustavsson som huvudredare och med en andel av 3/10, jämte Arne Gustafsson 3/10, Märta Andersson 3/10 och med skeppsmäklaren Victor Eriksson i Stockholm som ägare av 1/10. Priset var 780 000 holländska gulden. Fartyget, som övertogs i juli, fortsatte segla under namnet *Atlantis*.

#### *Förliser*

*Atlantis* hade lastat salt i Delfzijl för Göteborg och lämnade den holländska hamnen med lots ombord den 17 december 1969. Alldeles utanför hamnen, i Eemsmynningen, överraskades fartyget av en dimbank som gjorde sikten minimal. Det brittiska fartyget *Voreda* på 20 000 ton befann sig på provtur i området och de båda fartygen kolliderade varvid *Atlantis* gick till botten. Besättningen på åtta man gick i gummibåten och kunde räddas av *Voreda*. *Atlantis* avfördes som totalförlust.

*Atlantis* sjönk alldeles utanför hamnen i Delfzijl och blockerade all trafik dit. Därför igångsattes omedelbart på uppdrag av den holländska staten bärgningsarbetet och den 15



*Atlantis seglade under svensk flagg i fyra år. Foto C G Nyström.*



*Sappemeer fick ett ganska kort liv. Foto Fotoflite.*

januari 1970 kunde fartyget lyftas undan så att man kunde öppna Delfzijl för sjötrafik igen. Kostnaden för bärgningen uppgick till 100 000 gulden. Fartyget utbjöds till salu på en auktion den 28 februari 1970 as is och med last och det högsta anbudet kom från A Heuvelman i Werkendam som fick överta vraket för 36 000 gulden.

Fartyget var dock inte värre därän än att det kunde repareras och sättas i inre fart. Efter någon tid såldes hon till Compania Maritima Lebanon SA i Panama som i maj 1971 åter klassade fartyget för Nordsjöfart med Scheepvaartkontor Wagerman i Delfzijl som manager. Omdöpt till *Atlantis* Isattes hon in mellan Vlissingen och Hanstholm.

#### *Vidare öden*

I augusti 1977 fick fartyget en ny huvudmotor, en 4-takts 8-cylindrig Caterpillar och i samband med detta såldes hon till Pro-Mar Shipping Co SA i Panama. Hon fick nytt namn, *Pro-Mar*.

I juni 1981 fick fartyget sin sista ägare, Belmar Nav Co SA i Panama. Hon omnamnades till *Belmar* och övertogs i Amsterdam. Hon fortsatte att gå i holländska farvatten. Den 19 juli 1983 kom fartyget till Rotterdam sålt dit för upphuggning. Denna utfördes av Arie Rijdsdijk i Henrik-Ido-Ambacht och var avslutad i april 1984.

#### **Sappemeer 1965–1969**

Denna paragrafare på 685 tdw fick en ganska kort tid i Sverige. Då hon förläste 1969 var hon bara åtta år gammal. *Sappemeer* byggdes 1961 vid Gebr Niestern NV Scheepswerf & Maschinenfabrik i Delfzijl med byggnummer 257. Hon sjösattes den 16 mars 1961 och kunde levereras redan den 5 april till Veenkoloniale Bank voor Hypotheek en Scheepswerf N.V. en Scheepswerf 'De Waal' NV i Groningen med Carebeka NV som manager. Hon var flushdäckad och försedd med två master. Hon utrustades med en 4-takts 6-cylindrig motor på 500 hk tillverkad av Klöckner-Humboldt-Deutz AG i Köln som gav fartyget en fart av 10 knop.

#### *Till Sverige*

Den 9 februari 1965 undertecknades köpeavtalet då de holländska ägarna för 750 000 holländska gulden sålde sitt fartyg till Sören Nilsson (2/5) och sönerna Bengt Arne (2/5) och Egon (1/5) i Skärhamn. Som seden bjöd behöll rederiet dopnamnet på fartyget.

#### *Förlist*

Under befäl av huvudredaren och med åtta mans besättning grundstötte *Sappemeer* den 7 november 1969 vid Rödkläpparna omkring 11 nautiska mil nordost om Huvudskär. Fartyget sprang läck och gick till botten. Besättningen räddades. *Sappemeer* var på resa mellan Storungs på Gotland och Iggesund med 649 ton kalksten.

#### **Thalassa 1965–1974**

Detta fartyg beställdes den 28 oktober 1954 av Jacob & Jan Albert Hoff i Delfzijl vid det nya varvet Appingedam Scheepswerf. Fartyget byggdes i sektioner vid CV Apol i Wirdum strax utanför Appingedam och fraktades på pråmar till det nyanlagda varvet. Detta varv invigdes av borgmästaren i staden den 3 november 1955. Det nya fartyget, som i dopet den 5 januari 1956 fick namnet *Thalassa* levererades den 5 april samma år. Hon var flushdäckad, hade två master och två bommar med en lyftförmåga av vardera 3 ton. Hon utrustades med en 4-takts 6-cylindrig motor på 395 hk tillverkad av NV Appingedammer Bronsmotorenfabriek som gav fartyget en fart av 9 knop.

#### *Till Skärhamn*

Den 21 maj 1965 såldes fartyget för 775 000 kronor till ett partrederi i Skärhamn med Frithiof Andersson, Runar Johansson och Aste Brevik som ägare till var sin tredjedel och det övertogs i Groningen.

I mars 1969 genomfördes en del partförändringar då Frithiof Andersson sålde 1/3 till Runar Johansson och 1/3 till Jan Brevik, Skärhamn.

#### *Iran nästa*

*Thalassa* lämnade den svenska handelsflottan i april 1974 då hon såldes för 650 000 kronor till Gulf Shipping Co SA i Khorramshahr i Iran. Hon avseglade med sitt dopnamn från Göteborg den 25 april men döptes vid framkomsten om till *Setareh Darya*.

År 1978 rapporterades att fartyget bytt motor och fått en 4-takts 8-cylindrig Deutz tillverkad 1960 och som gav fartyget en fart av 10 knop.

Uppgifter från denna del av världen är svåra att få, och ingenting har hörts av detta fartyg sedan dess. Hon kan naturligtvis ännu existera och om någon har sett henne hör gärna av dig till redaktionen.



*Thalassa. Foto C G Nyström.*



*Ett kort tag hörde fartyget hemma i Stockholm som Golden Sea. Foto i Göta älv i juli 1974 av Krister Bång.*

#### **Ellinor/Golden Sea 1965–1976**

Denna coaster om 700 tdw byggdes 1960 hos NV Scheepswerf Kerstholt i Groningen. Hon var av raised quarter deck-typ, hade två master och två bommar med en lyftkapacitet av 4 ton vardera. Hon var utrustad med en 4-takts 8-cylindrig motor av fabrikat D & Joh Boot NV Motorenfabriek De Industri på 600 hk som gav fartyget en fart av 11 knop. Hon sjösattes den 20 februari 1960 och levererades den 31 mars med namnet *Maluca* till Scheepsexploitatie Onderneming Maluca i Rotterdam, ett dotterbolag till Marcel A J Frey Kolenimport NV.

#### *Till Skärhamn*

I juni 1965 inköptes fartyget till Sverige av ett partrederi i Skärhamn med Elon Johansson, huvudredare och Per Arne Elonsson, Bengt Johansson, Rune Bengtsson och Jerker Nestorsson som ägare till 1/5-del var. Hon övertogs i Groningen, döptes om till *Ellinor* och seglade sedan för Skärhamn fram till i april 1974 då hon såldes för 580 000 kronor till Harry OB Olsson AB i Göteborg och fick hemort på

Dyrön. Redan i juni samma år återfanns hon i Stockholm med namnet *Golden Sea* ägd av Rederi AB Abadan (Jan Dahlström). Priset var då 585 000 kronor. Det Stockholmsbase-rade rederiet hade under en kort tid tre fartyg, *Golden Oil* byggt 1935 som *Soya III* och *Golden Sky* byggt som *Bewe* i Höganäs 1956.

#### *Medelhavet nästa*

*Golden Sea* såldes i juni 1976 för 600 000 kronor till Ghassan Nasser Masri i Tripoli, Libanon. Hon övertogs i Kalmar och fick namnet *Nasser*. Nämnas kan att samme redare också köpte *Golden Sky*. Redan samma år uppges *Nasser* ha döpts om till *Ahsan* för samme ägare.

Året därpå, 1987, övertogs hon av Abdelrahman Kadoura i Latakia, Syrien och döptes om till *Ebaa*. Han sålde 1991 fartyget vidare till okända ägare i Syrien som döpte om fartyget till *Issam*. Och här slutar alla spår av detta fartyg. I mars 2012 ströks hon ur registret Equasis utan att man meddelade varför. Troligen har hon fallit offer för någon krigshandling i det oroliga området.



*Ellinor på väg att hämta ny last. Foto ur Kenneth Ohlssons samling.*



*Ellinor med namnet Maluca. Foto ur Krister Bångs samling.*



*Bepie på besök i Helsingborg fotograferad av C-G Lindqvist.*

### **Bepie/Monitor 1966–1982**

Liksom *Ellinor* var *Bepie* byggd vid NV Scheepswerf Kerstholt i Groningen. Året var 1957. Hon sjösattes den 8 oktober och levererades som *Bepie* den 28 november till NV Handelsonderneming v/h Johs Smit i Winschoten, Groningen. Hon var av flushdäcktyp och utrustad med två bommar med en kapacitet av 3 ton styck. Maskinen var en 4-takts 6-cylindrig MWM på 500 hk som gav fartyget en fart av 9 knop.

#### *Till Tjörn*

Den 8 september 1966 undertecknades ett köpebrev vari det stod att Oskar och Bengt Brevik, jämte Folke och Hjalmar Thedin inhandlat *Bepie* för 480 000 kronor. De nya innehavarna ägde 30 % vardera, förutom Hjalmar Thedin som nöjde sig med 10 %. Sedan Hjalmar Thedin avlidit övertogs hans andel av de övriga tre.

#### *Nya äventyr*

I april 1978 såldes hon för 830 000 kronor till ett partrederi i Malmö med Johann Hallhuber som huvudredare och äga-

re av 38 %, Kurt Pässler 27 % och Lothar Stadsfeld 25 %. De nya ägarna döpte om fartyget till *Monitor*. I oktober 1978 sålde Johann Hallhuber sin andel till de övriga två varefter Lothar Stadsfeld blev huvudredare.

Sedan blir det lite av allmänhetens åkning. Den 11 oktober såldes fartyget för 750 000 kr till ett nytt partrederi i Malmö med Johann Hallhuber som huvudredare och ägare till 56% och med Stig Hagström, Tingstäde, 31% och Dieter Linnerth, Skanör, som medintressent till 13%. Den 11 juni 1980 sålde Hagström sin andel för 197 251 kronor till Hallhuber.

Den 26 oktober 1981 såldes hela fartyget för 375 000 kronor till Compagnie Maritime San Pol SA (Rickard Förster) i Panama varvid fartyget fick namnet *Mayo*. San Pol är fartygets siste kände ägare. I september 1988 döptes hon om till *Bella* och fick Hondurasflagg med San Lorenzo som ny hemort. Lite senare uppges att fartygets namn är *Bella I*. Hon ströks ur Lloyd's Register 2001 med motiveringen att fartygets existens är ifrågasatt.



*Bepie med namnet Monitor. Foto Örjan Kronvall.*



*Bepies sista namn blev Bella I. Foto ur Kenneth Ohlssons samling.*



Torpedbåtar av Plejadklass: T 102 - Plejad, T 104 - Pollux, T 103 - Polaris och T 107 - Aldebaran. Foto ur Sjöhistoriska museets arkiv.

# En militärfotografs dilemma

Carsten Peterson

**Jag körde turistbåt i Stockholm det året och fick på sensommaren ett meddelande att jag skulle fullgöra värnplikten. Den jag fått några månaders uppskov ifrån, för studier på sjöbefälsskola. Min pappa ringde från Malmö:**

**– Du ska inställa dig på Berga örlogsskolor och gå ombord på torpedbärgarfartyget *Hägern*. Man har bifogat tåg- och bussbiljett. De vet inte att du huserar i Stockholm.**

**D**etta inträffade vid höstens inträde, då passagerarantalet på turistbåtarna börjat sina, då sommaren sagt sitt och de mörka kvällarna angav att vi gick mot bistrare tider. Då packade jag en kappsäck och for några mil söder om stan till Berga örlogsskolor, hälsade god dag på befälhavaren på Hans Majestäts skepp *Hägern* och bekantade mig med beväringarna ombord.

Befälhavaren var flaggstyrman och blev intresserad då han hörde att jag kom från sjöbefälsskolan och turistbåtarna. Bra, sa han, då ska jag lära dig skärgårdsnavigering. Och det gjorde han.

Några år tidigare hade jag hindrats att mönstra ut igen i handelsflottan. Marinen kallade. Jag kom via Karlskrona till Berga och blev utbildad till signalman. Fick sedan skeppsnummer 3 på jagaren *Holland* och höll till på toppbryggan i ur och skur. Följande sommar tillbringade jag på minbärgarfartyget *Minören* där det kunde bli bråttom att rensa skärgården från minor som *Ålvsnabben* och alla jagarna fällt. Till hösten sökte jag uppskov och satte mig på skolbänken i Malmö och läste navigation och sjömanskap.

Nu hade jag alltså fått kallelse av Kronan att återgälda min skuld. Och det skulle ske på torpedbärgaren *Hägern*. Mitt under brinnande övningskrig.

Vi for omkring och plockade upp torpeder som man sköt iväg lite här och där från torpedbåtar och ubåtar. Det var som att plocka upp minor. Men de här var svårare att se, som sälskallar i marvatten. Lyckligtvis hade någon finurlig människa tänkt till och installerat en liten metallögla längst fram så att vi kunde snara den upprättstående »cigarren«. Men i skumt ljus var det ibland besvärligt.

**Vi hade kajplats** på Gålö intill torpedbåtarna. Därifrån var det lätt att ta sig in till stan på kvällar och helger. Till »hemmet«, till den plats där jag bodde ihop med min kärlek som sedan blev min kära hustru.

Trängfartyget *Hägern* var nästan tjuugoåttio meter långt och hade styrhytten placerad på fördäck för att möjliggöra god hantering av långa torpeder akterut. Hon var byggd på Kalmar varv 1951 som HMS *Torpedbärgaren*, men omnamnades senare till HMS *Hägern*.

Vi förflyttade oss med makliga tio knop längs med kusten och mådde inte illa av det. Jag vill minnas att vi var sex man ombord. Det fanns en byssa också, men ingen kock. Vi fick förlita oss på en av beväringarna som hade kunskaper i matlagningskonst. Oftast låg vi vid hemmakaj under nätterna och det var lunchmaten som behövde tillagas på båten. Sedan vi förtöjt på kvällen var det tomt ombord efter några minuter.

Höstövningen gick av stapeln nere i Kalmarsund. Vad det gällde minns jag inte, men antagligen var det invasions-spöket från öster som stod på dagordningen. Efter fina höstdagar i Stockholms södra skärgård gick vi ner till Bergkvara, med strandhugg i Västervik. Vindarna var svaga och solen lyste matt gul från sin höstnivå. Vi trivdes, vi kunde egentligen inte göra annat.

Det var dagar med lugn och ro, och det var dagar då det sköts torpeder från alla håll. Då blev aktiviteten febril. Då gällde det att hitta alla »sälkallarna« innan mörkrets inbrott, snara den upprättstående rundade konen, kroka i och vinscha ombord, lägga ner den långa cigarren lugnt, behärskat och behändigt, och stuva undan för nästa. Och då gällde det att alla kunde sitt sjömanskap och att vädergudarna stod oss bi.

**Efter några dagar** med övningar vid Bergkvara och söder om Öland gick vi upp till Kalmar och tog ombord en fotograf. Vi skulle samöva med torpedbåtsflottiljen, och kustflottan ville ha skarpa bilder av engagemanget. Skarpa i meningen äventyrligt vassa. Och så blev de, om nu framkallningen lyckades. Om detta fick vi tyvärr inget veta, i alla fall inte jag. Det här var ljusår före digitalkamerornas inträde och fotoapparaterna var rätt stora till växten. Och tunga.

Vi satt på akterdäck, då en försiktig och tystlåten figur i uniform äntrade vår landgång och presenterade sig som fotograf, vilket vi genast hade förstått av alla kameror han var nedhängd med. Han skulle göra ett reportage. Befälhavaren visade oss ett meddelande från staben. Ni får fräscha upp er, sa han med ett leende, så att ni ser bra ut på bild.

Det var en solig och kav lugn höstdag. Hans värv ombord skulle bestå i att fotografera torpedbåtar i slagläge mellan Öland och fastlandet. Han beställde vart vi skulle gå och var vi skulle lägga oss för bästa bilderna. Naturligtvis efter lite diskussion med vår befälhavare. Fotografen kunde egentligen inte ha valt en bättre dag. Vattenytan var som en spegel och soldiset gav en mytisk inramning. Kustlinje och himmel flöt ihop i ett skuggigt töcken och det såg ut som om havet rämnade då vi klöv den platta ytan.

**Kursen gick ut** i sundet och kommunikationen med torpedbåtsflottiljen satte igång. Fotografen tog några bilder på håll, då torpedbåtar av Plejadklassen körde norrut för att ansluta till de övriga som samlade sig några distansminuter uppöver i sundet inför klartecken. Fotografen tänkte sig ett anlöp med åtta torpedbåtar. En armada med full fart mot oss, och passage med fyra båtar på varje sida. Kommunikationen fördes vidare och ordern tycktes vara uppfattad där borta i töcknet. Vi instämde med fotografen och alla ombord flockade sig vid styrhytten i avvaktan på händelseförloppets inledning.

Fartyget låg stilla som i is. Strömmen verkade också ha kommit av sig. Vi ansåg alla att det bildmässigt skulle bli helt förträffligt med det arrangemang som den stillsamme fotografen hade tänkt ut. Vi nickade och försökte få honom att känna sig nöjd redan i inledningen. Att vi deltog så aktivt i hans förberedelser berodde på att vi inte hade något annat att göra. Trots detta, eller kanske på grund av detta, så missade vi det centrala i förfarandet.

Vi pekade mot stammen och han gick de få stegen fram till fören och ställde sig beredd. Lite bredbent och med magen tryckt mot räcknet som var svagt rundat där längst fram. Han gjorde klart sina kameror, provsiktade och vände sig om mot oss borta vid styrhytten. Han nickade klartecken, och vår skeppare meddelade detta över radion. Vi låg orörliga i det lika orörliga havet och såg krattan med de åtta torpedbåtarna dyka upp ur diset föröver.

**Det var illustrativt**, det var mäktigt och det gick fort. Fartygen reste sig framför oss som en mindre vägg. Vi såg hur de girade babord respektive styrbord en aning för att inte komma allt för nära. Och fotografen fotograferade förbrinnande livet. Vi hörde mullret från de åtta snabbgående farkosterna och vi såg dem plöja rännor genom såväl det svaga diset som havsytan.

Plötsligt såg vi något som inte fotografen såg. Plötsligt blev vi varse en problemställning. Plötsligt befarade vi att det här kommer att gå åt pipan. Plötsligt förstod vi att det här var för sent att åtgärda. Vi såg vad inte fotografen såg. Vi såg häckvågen. Vi såg monstervågen vräka in emot oss från de åtta torpedbåtarna.

Häckvågen för helvetel!, skrek någon, då torpedbåtarna dundrade förbi oss på ömse sidor i nästan fyrtio knop. Vi vrålade till fotografen och försökte överrösta danet.

– Håll dig fast i räcknet! HÅLL DIG FAST!

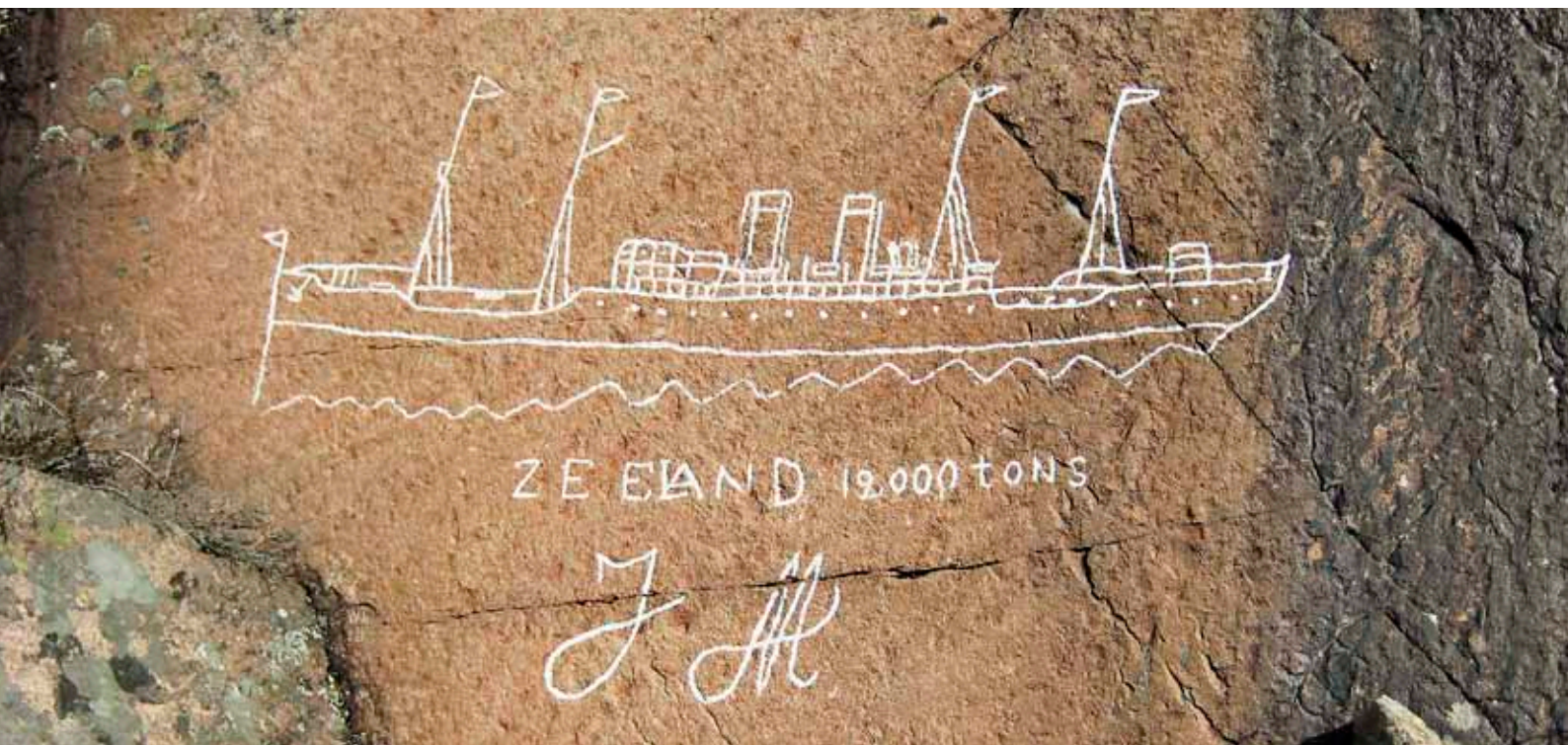
Så stängde vi raskt dörrarna in till styrhytten. Sekunden därpå kom vågen.

*Hägers* stäv dök rakt ner mot djupet och fotografen framme i fören försvann i en enorm vattenkaskad. Så kom stäven upp igen och pekade ett tag halvvägs mot himlen. Vi spanade förtvivlat ut genom rutorna. Fanns han kvar ombord? Nej. Jo, han stod där. Han var kvar. Vad skönt, ropade någon. Han höll sig krampaktigt i räcknet. Han såg villrådig ut. Det guppade lite, sedan blev det helt lugnt igen.

Vi gick fram till honom och nickade beklagande. Han var våt som en nyligen sköljd disktrasa. Kamerorna hängde om halsen. Det droppade om dem och det rann om honom. Han såg rädd och förtvivlad ut. Vi tog in honom i skansen och lånade ut torra kläder. Försökte muntra upp och lyckades till slut vända bedrövelsen till att han upplevt en äventyrlig händelse. Något att berätta för barn och barnbarn. Vi hoppades för hans skull att kamerorna var täta och att bilderna skulle bli bra. Efter en kopp kaffe fortsatte han sitt värv. Efter löften från oss att meddela faromomenten.



HMS Hägern. Foto Kalmar varv, ur Kalmar Sjöfartsmuseums arkiv.



# Två tidiga båtologer

## Om skeppsristningarna i Lysekil

Text och foto Göran Sändare

År 1914 stod två femtonåriga pojkar och ristade och högg in bilder på några bergssidor i Långeviksdalen i Lysekil. Gossarna var Just Malmström, född 1899 på Malmön, och Sven Hård, född 1899 i Lyse utanför Lysekil. Parentiskt kan nämnas att även William Matson, den berömda amerikanske skeppsredaren, var född i den lilla byn Lyse.

De två pojkarna hade tidigt utvecklat ett brinnande intresse, dels för fartyg, dels för USA. Dessa intressen yttrade sig bland annat genom att de högg in bilder på två existerande fartyg, s/s *Zeeland* och s/s *Cymric*. Bilderna är ganska detaljrika och man kan förmoda att de hade med sig fotografier på fartygen. De hade säkerligen inte sett dem i verkligheten. På bilden ovan ser vi ristningen av *Zeeland*. Av signaturen att döma är det Just Malmström som stått för den och han har dessutom angett fartygets bruttotonnage, 12 000 ton.

Ristningen är, som man ser, riktigt skarp. Anledningen är att föreningen Lysekils vänner på senare år har bekostat framtagningen av dem, därefter har personal från Vitlycke museum år 2006 konturmålat dem.

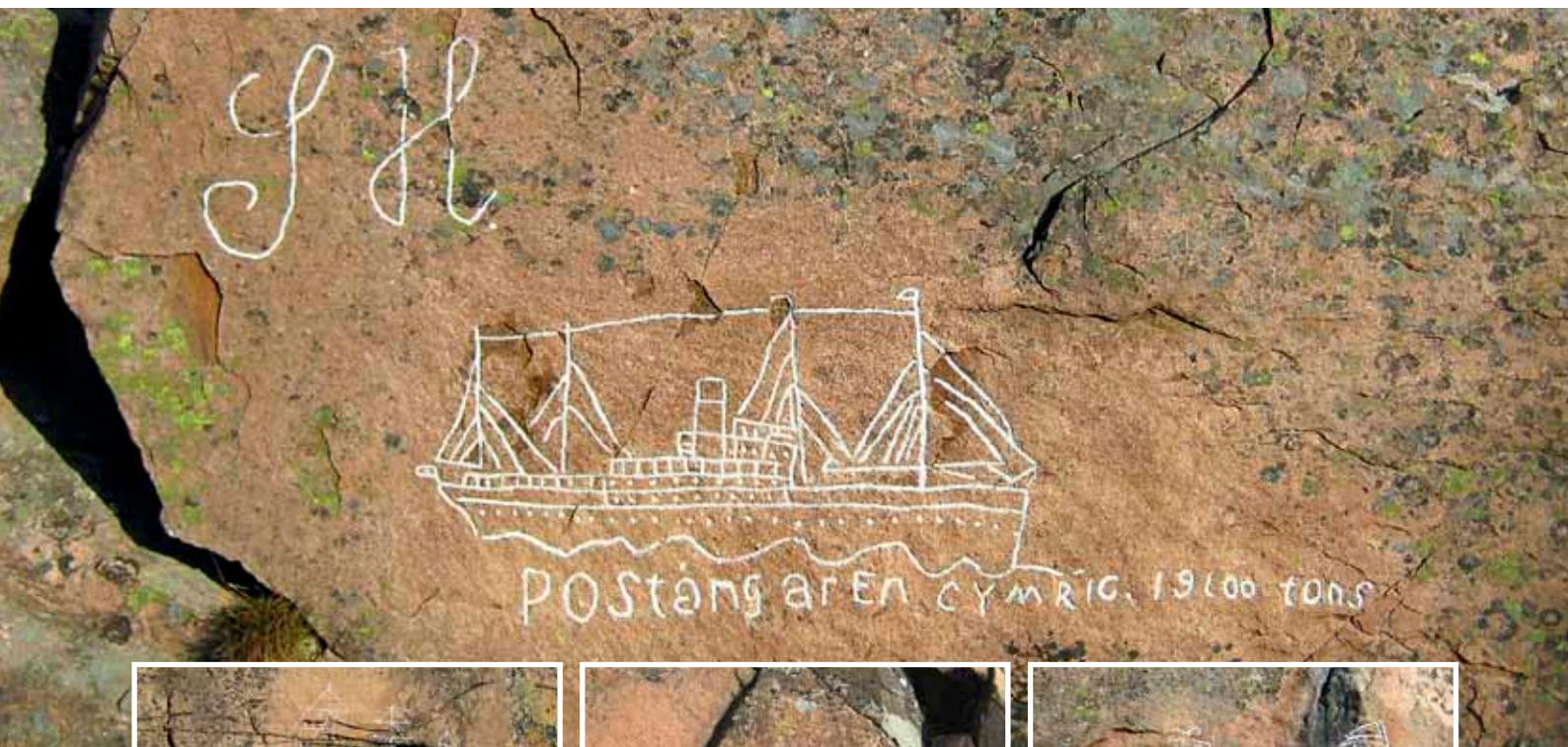
Det verkliga fartyget s/s *Zeeland* byggdes år 1900 på John Brown & Companys varv i Clydebank, Skottland. Hon var en brittisk och belgisk oceanångare ägd av International Mercantile Marine Co. Under första världskriget ändrades hennes namn från det tyskklingande *Zeeland* till det mer neu-



*S/s Zeeland, i Red Star Lines flotta. Vykort från Wikipedia.*

trala s/s *Northland*. Efter krigsslutet byttes namnet åter tillbaka till *Zeeland*, för att mot slutet av hennes karriär ändras till *Minnesota*.

*Zeeland* var på 11 905 bruttoton, 171 x 18 meter och kunde göra 15 knop. Under hela sin aktiva tid seglade hon med passagerare över Atlanten, oftast för Red Star Line men också som chartrad av White Star Line, American Line och Atlantic Transport Line. Hon kunde ta närmare 1 200 passagerare och hade en besättning på 120 personer. Mestadels gick hon från Liverpool till amerikanska och kanadensiska hamnar, men de sista åren från London till New York. Hon skrotades 1930.



**Den andra fartygsinristningen**, på s/s *Cymric*, gjordes som man kan se av initialerna, av Sven Hård. Båda pojkarna reste till USA. Sven reste år 1924 och stannade till 1931 då han återvände hem till Sverige och bland annat arbetade som stenhuggare. Just Malmström reste till USA 1926 och blev kvar resten av livet. Just blev med tiden en ganska berömd skulptör och konstnär.

S/s *Cymric* byggdes av Harland and Wolff i Belfast och sjösattes 1897. Hon kom, liksom *Zeeland*, att segla i White Star Lines flotta. Hon var ursprungligen avsedd att transportera både passagerare och boskap, men man märkte snart att detta inte var särskilt populärt bland passagerarna varför hon byggdes om till att enbart transportera passagerare. Under större delen av sin tid som aktivt fartyg seglade hon mellan Liverpool och Boston. *Cymric* var på 12 552 bruttoton, 178x20 meter och kunde göra 15 knop. Hon hade kapacitet för 1300 passagerare. (Sven Hård har felaktigt angivit *Cymrics* storlek till 19 100 ton.)

När Boerkriget bröt ut 1899 rekvirerades hon som trupptransportfartyg, liksom under första världskriget. Här gjorde hon bland annat den dittills största transporten av krigsmaterial då hon i augusti 1915 forslade 17 000 ton ammunition från New York till Liverpool. Den 8 maj 1916 torpederades hon utanför Irlands kust av den tyska ubåten *U-20*, som året innan hade sänkt *Lusitania*. *Cymric* hade vid sänkningen 112 personers besättning, alla utom fem klarade sig.



*S/s Cymric. Foto från Wikipedia.*

Förutom de två fartygsbilderna ristade pojkarna också in en bild på ett tremastat segelfartyg med tackel och tåg, och sina drömmar om Amerika visade de bland annat genom några bilder på indianer, cowboys och hästar. Att de inte var mer än 15 år kan man förstå genom flera lite lätt skabrösa bilder av pinkande män och gossar.

De som är intresserade kan med fördel besöka Långeviksdalen i Lysekil och med egna ögon bese de lite annorlunda exemplen på hur två tidiga båtologer ville föreviga de fartyg som de var intresserade av.





# Mitt Karlskrona vår årsmötesstad

*Befästningstornet på skäret Godnatt.*

Jag besöker ofta Karlskrona. Jag trivs där. De trevliga människorna, lukten från havet, hamnen och historien lockar. Och inte minst de positiva vibbarna från min tid som rekryt.

Text och foto **Krister Bång**

**U**nder sommaren 1963 tillbringade jag fyra månader på Bataljon Sparre för utbildning innan det var dags att gå till sjöss. Varje onsdag morgon marscherade vi runt på innergården under ledning av Flottans Musikkår. Här sparades det inte på krutet. Jag minns hur Björn Hellberg och jag skrev små reportage i Laholms-tidningen om kaféverksamheten ombord på forna fullriggaren *Jarramas* och gjorde intervjuer med fnittriga tjejer. Och jag minns hur grabbarna på min lucka lurade mig att ta simborgarmärket...

I marknadsföringen talar Karlskrona gärna om sig som Örlogsstaden Karlskrona. Staden är sedan 1998 upptagen på Unescos världsarvslista med motiveringen: *Karlskrona är ett utomordentligt väl bevarat exempel på en planerad europeisk örlogsstad, som influerats av äldre anläggningar i andra länder. Karlskrona har i sin tur tjänat som förebild för efterföljande städer med liknande uppgifter. Örlogsbaser spelade en viktig roll un-*

*der de århundraden när storleken på ett lands flottstyrka var en avgörande faktor i europeisk realpolitik och Karlskrona är den bäst bevarade och mest kompletta av dem som finns kvar.*

Blekinge blev svenskt 1658 vid freden i Roskilde. För att kontrollera detta nyvunna område använde man flottan och 1680 grundade Karl XI Karlskrona, som blev huvudbas för flottan. Nu byggdes fästningar och andra försvarsanläggningar. Folk strömmade till staden som ett tag var Sveriges tredje största.

Varv anlades. Fredrik Henrik af Chapman utvecklade varvet och byggde många uppmärksammade örlogsfartyg. För sina bedrifter utnämndes han till konteramiral och varvsamiral. Chapman var dock infödd göteborgare, född 1721 som son till engelsmannen Thomas Chapman och hans hustru Susanna. Fredrik Henrik adlades 1772 och det var då »af« kom till. Chapman avled år 1808, vid en ålder av närmare 87 år.



Utanför Amiralitetskyrkan står gubben Rosenbom.

En sevärdhet vid inloppet till Karlskrona är det befästningstorn som 1857–63 byggdes på skäret Godnatt. Tornet ändrades 1879 till fyr och var verksam som bemannad sådan fram till 1921. Numera kan man få en guidad tur runt tornet om man i god tid kontaktar turistbyrån i Karlskrona.

**Stadens centrum** ligger på ön Trossö. Den ägdes av bonden Wittus Andersson. När Karl XI skulle anlägga staden ville han köpa marken av Wittus, men denne vägrade att sälja. Då fängslades han och marken tvångsinlöstes. När han efter ett år släpptes från kastelet i Karlshamn fick han 1 000 riksdaler som ersättning.

Denne Wittus har förblivit ganska okänd men det har funnits några skärgårdsbåtar med hans namn. Mellan åren 1878 och 1881 trafikerade ångaren *Wittus* Karlskronas östra skärgård. Denna ångare finns kvar än i dag som *Riskafjord II* i Stavanger. Under åren 1884–1891 gick det en ångslup med detta namn mellan Karlskrona och Nättraby.

Den som inte vill förlora sig i historiens vingslag kan åka med dagens *Wittus*. Det är ett modernt fartyg, byggt 1974 i Öregrund som *Mysing*. Hon kom till Karlskrona 1979 och går i dag under sommaren två-tre turer om dagen mellan Karlskrona och dess yttre östra skärgård. Det är en fin färd som bland annat går till In- och Utlängan samt Stenshamn.



Karlskrona marinemuseum på Stumholmen.

Karlskrona har ett stort utbud av båttrafik. Den äldsta är den mellan Nättraby och Karlskrona som inleddes 1884 med slupen *Wittus*. Den betjänas i dag av *Axel*, döpt efter lantbrukaren och ångbåtspionjären Axel E Lindvall. Sedan år 2018 bedriver staden »hop on/hop off-trafik« och för detta ändamål används *Annaskär* och *Gåsefjärden*. Sedan 2019 trafikerar även nybyggda *Ljungskär* närskärgården.

Men den största sevärdheten i Karlskrona är ändå Marinmuseum. Detta museum ligger sedan i juni 1997 på Stumholmen. Det är statligt och ingår i Statens Maritima Museer tillsammans med Sjöhistoriska Museet och Wasamuseet i Stockholm. Museet har mycket fina samlingar, som t.ex. Galjonshallen, där olika galjonsfigurer ställs ut. Det har också fina samlingslokaler och det är där Läns pumpen tillsammans med Sjöhistoriska Museet och dess Varvsforum skall ha sitt årsmöte den 9 maj 2020. Då hoppas jag att du skall få lära känna Karlskrona ännu bättre än genom denna korta beskrivning.

Kanske går du också till Amiralitetskyrkan och besöker gubben Rosenbom. Om du lyfter på hatten kan du stoppa ner en liten penning, som går till de behövande i staden. Rosenbom själv var en tiggare som frös ihjäl utanför kyrkan på nyårsafton 1717. Selma Lagerlöf har uppmärksammat händelsen i sin bok *Nils Holgerssons underbara resa*. 🌀



Wittus gör dagligen turer till Karlskronas östra yttre skärgård.

# Horisonten runt

Redaktör Krister Bång



*Silja Symphony på Finska Viken, den 30 september 2019. Foto Krister Bång.*

## Svar från läsekretsen

### Vem är Lovis?

Detta frågade Göran Olsson i nummer 2019:3. Ja, det är ett fartyg med intressant historia. Hon var från början lotsverkets tjänsteångare *Malmö*, byggd 1897 vid Göteborgs Mekaniska Verksstad, sedermera Götaverken. Hon godkändes inte vid leveransen i september eftersom hon hade för stort djupgående och inte gjorde den fart som var kontrakterad. Dessa fel rättades snabbt till och när *Trelleborgstidningen* den 19 oktober 1897 var ombord konstaterade rapportern: *Ångaren är inredd med nästan furstlig lyx och har betingat ett pris av 90 000 kronor.* Det poängterades också att fartyget var av ungefär samma konstruktion som den tidigare levererade lotsångaren *Göteborg*.

Fartyget användes vid byte av olika sjömärken, bojar, prickar etc., samt för att förse distriktets fyrskepp med olika förnödenheter. Befälhavare vid resorna längs kusten var oftast lotsdirektören eller lotsinspektören och som reserv även distriktsfyrmästaren. Dessa befattningar är numera avskaffade.

*Malmö* gjorde som första fartyg en inspektionstur genom Falsterbokanalen den 1 augusti 1941. Med på resan var representanter från Per Albin Hanssons regering. Farleden var helt färdigbyggd ett år senare. I filmen om bygget av Falsterbokanalen, som är drygt 40 min lång, kan man mot slutet, ca 35 min in i filmen, se hur lotsångaren stolt glider fram genom den nybyggda kanalen.

I juni 1938 meddelades att *Malmö* inte längre var sjövärdig men hon användes ändå. Lotsverket beställde ett nytt lotstjänstefartyg vid Helsingborgs Varv som överlät skrovbygget till Lödöse Varf. Detta fartyg levererades i december 1943, varvid den gamla ångaren togs ur drift och döptes om till *Virgo*. Hon kom i trafik med liknande uppgifter vid något annat distrikt. Lotsverket hade sitt förråd vid Hullkajen i Malmö och där blev *Virgo* liggande då hon inte användes.

Ännu 1959 var hon i trafik, men förrådet vid Hullkajen försvann 1961 då man byggde Saltimporten på samma

ställe. *Virgo* lades upp i Klagshamn och där slutar alla spår. År 1970 fick lotsverket en annan *Virgo* så »vårt fartyg« måste ha försvunnit innan dess. Säkert kan någon ur läsekretsen komma till hjälp?

År 1998 hittades fartyget på land på en dansk ö, där det stått i årtal. Några tyska ungdomar köpte vraket för sex danska kronor. Ett mödosamt arbete vidtog att göra fartyget sjövärdigt igen och fartyget låg också en tid vid varv i Szczecin. Efter fyra år kunde det till *Lovis* omdöpta fartyget tas i bruk. Då hade hon blivit ett tvåmastat segelfartyg. Hon hör sedan dess hemma i den gamla universitetsstaden Greifswald.

Hon används nu som skolfartyg, till kryssningar och seminarier för ungdomar. På föreningens hemsida [www.lovis.de](http://www.lovis.de) kan man se att hon varit i sydsvenska hamnar relativt frekvent de senaste åren.

Man har omväxlande program ombord som verkar ligga rätt i tiden. Kreativa workshops med tema *Frauen-Lesben-Trans-Inter*. Andra teman är klimat,



*Lotsångaren Malmö ger sig iväg med Hamnpaviljongen i bakgrunden. Foto före 1943. Ur Åke Perssons samlingar.*



*Sista kända bilden av lotsångaren Virgo upplagd i Klagshamn. Foto på 1960-talet av Walter Nilsson.*



*Lovis av Greifswald i rännan mellan Skåne och Hven, september 2016. Foto Bo Sjögren.*

Östersjön, musik, måleri osv. År 2020 planeras en kryssning till Brest och Douarnenez i Frankrike där man ska driva en antirasistkampanj för att protestera mot kriminalisering av migration, och brist på medmänsklighet.

*Lovis* är ett *Traditionsschiff* och tydligen har det kommit strängare säkerhetskrav på sådana fartyg i Tyskland, något som man protesterat mot på ministeriet och som nu hotar föreningens framtida verksamhet.

*Nils Sjökvist/Krister Bång*



*Den »okända danska ångaren« Oceana skrotades i Göteborg år 1933, med namnet Alfheim.*

### Okänd dansk ångare

I Länsumpen nr 2019:2 frågade Tore Olsson på sidan 61 om en dansk lastångare. Mitt bästa förslag är ØKs *Oceana* men fotot är för litet för att jag skall kunna avgöra det med 100-procentig säkerhet. Jag bifogar hennes historia från boken *ØKs skibe*:

Bygget 1895 af Alexander Stephens & Sons, Glasgow til Oceana Steamship Co,

Glasgow som Oceana. Købt uden navnændring 1904 til Det Sydafrikanske Handelskompagni.

Passagerer 6 st. 5 500 tdw, 3 445 gt, 2 740 nt; 330' x 45'1" x 28'9"; damp. 1 375 ihk, 8,5 knob.

Overtaget af ØK 15.12.1915. Solgt 21.3.1916 til L Harboe Jensen, Oslo og omdøbt *Basis*. Vidaresolgt til A/S Asker, Haugesund 1919. Solgt 1923 til ER Retzlaff, Stettin og omdøbt *Alfheim*. 1931 solgt til Sedina Schiffahrtsgesellschaft, Darmstadt. Solgt 1933 til Göteborg for opbygning. *Hans-Henrik Fentz*

### Tulljakten i Klagshamn

Roland Wahlfrid frågade i Länsumpen 2019:2 om tulljakten TV 28 liggande i Klagshamn. Denna jakt är en pionjär. Det var den första som Djupviks Varv byggde i aluminium och den blev stilbildare. I nr 2017:2 finns en utförlig artikel där Lennart Bornmalm och Christine Fredriksen lägger ut texten om denna jakt. *Redaktören*

### Mera om Lax

Per Iko frågade i nr 2019:2 om slupen *Lax* som under kriget gick i fart för tyskarna. Vi har nu fått in ytterligare några detaljer om detta fartyg. Atle Wimar skriver:

Ägare 1941: P Finjord i Ballingen. 24 brutto. Hon rekvirerades av tyskarna den 31 oktober 1941 men gick med norsk besättning och norsk redare.

*Lax* fortsatte sin charter för tyskarna med bas i Narvik mellan den 15 november 1943 och 12 maj 1945. Troligen ombyggd, för bruttot anges nu till 30, dödvikten till 48 ton och med en besättning av tre man.



*Sumatra. Foto ur Krister Bångs samlingar.*

### Sumatras haveri 1939

Anna Lindén frågade i förra numret om Ostasiats ångare *Sumatra*. Hon förläste 1939 och *Svensk Sjöfarts Tidning* hade endast en kort notis om haveriet: *Strandat söndagen den 12 november 1939 på utgående från Calcutta på baren utanför Calcutta*. Lite mer utförligt skildras haveriet så här:

Under befäl av K. Löthman och 40 mans besättning på resa Calcutta–Manilla med kollast söndagen den 12 november 1939 kl 10.50 f.m. strandade fartyget vid Mojatore. Vädret var vindstilla med god sikt. Avseglade kl 7.45 den 12 november från Garden Reets och fortsatte resan under ledning av lots nerför Hugli River. När fartyget kommit ner i närheten av

Delila Point och passerat därvarande lysboj företog flodlotsen en gir som förorsakade fartygets grundstötning. Kl 11.30 f.m. anlände en i floden stationerad sandsugare som gjorde flera försök att flottaga fartyget, men då tidvattnet var sjunkande avslutades flottagningsförsöken kl 4.30 e.m. Under tiden anlände bogserbåten *Activ* och kabelutläggaren *Sir Frederick Domayne* till strandningsplatsen. Det beslöts att dessa tre fartyg skulle göra en gemensam ansträngning vid nästa högvatten. Kl 5.00 e.m. konstaterades att fartyget som stod midskepps på den av tidvattnet mycket utsatta baren höll på att brytas av i jämnhöjd med treans lucka.

Ett par timmar senare beordrades en del av besättningen med sina tillhörigheter lämna fartyget, som nu hade sprungit svårt läck, och kl 9.40 e.m. rapporterade övermaskinisten att maskinrummet höll på att vattenfyllas. Omkring en timme därefter tvingades resten av besättningen förutom befälhavaren och lotsen att övergiva fartyget som var i sjunkande tillstånd. Kl 11 e.m. avhämtade en bogserbåt de båda männen och landsatte dem i Calcutta. Fartyget sjönk en kvarts timme senare.

*Sumatra* var en stor linjeångare på omkring 10 000 ton som 1914 byggdes vid Earle's Co Ltd i Hull för AB Svenska Ostasiatiska Kompaniet i Göteborg. Hon tillhörde hela sitt liv detta bolag.

*Krister Bång*

### Okänd trälare i Västervik

I nummer 2019:2 undrade jag om någon kände till en okänd trälare i Västervik. Under hand har det meddelats mig att det är *Släggö*. Hon sjönk för övrigt den 8 juli 2016 utanför den polska kusten då hon var på resa dit för renovering.

*Tore Olsson*



*Okänd skuta vid Björnö Gård, Norrtälje.*

### Fartyget vid Björnö Gård

I nummer 2018:3 undrade Tore Olsson om ett fartyg som ligger vid Björnö Gård utanför Norrtälje. Detta foto är taget 1943 eller tidigare. Jag har i min samling ett likadant foto som är poststämplat den 5 juni 1943. I nr 2019:3 har mitt namn tyvärr blivit fel. (Tryckfelsniss har varit framme, beklagar detta. *Red anm.*)

Jag har också ett annat vykort på en skuta taget vid samma plats. Finns det någon som kan identifiera den?

*Christer Sundberg*

I nr 2019:3 kom ett förslag om att fartyget vid Björnö Gård kunde vara *Lilly* (5840). Men det är det inte. Det är *Greta* som byggdes 1914 vid Eriksberg.

I mars 1941 fick hon hemort i Västervik med namnet *Inez* vilket i augusti år 1948 förlängdes till *Inez Hans*. I april 1951 fick hon sitt sista namn, *Underås Sandtag IV*. Hon togs ur trafik i början 1990-talet.

*Torsten Hagnéus*

### Ångträlaren GG 48

Tore Olsson frågade i förra numret om ångträlaren GG48. Hon var byggd 1905 av Schiffswerft Janssen & Schmilian-sky i Hamburg som *Jupiter* för Hochseefischerei Nordstern AG i Geestemünde. År 1907 blev hon *Senator Brandt* för Cuxhavener Hochseefischerei AG i Cuxhaven.

Hon blev svensk 1926 då hon köptes av Trawl AB Skagen i Göteborg bakom vilket bolag skeppsredaren Albert Billner stod. Namnet ändrades till *Ska-gen* (GG48). Fartyget blev aldrig registrerat i Sverige men finns kvar till 1950 då det troligen skrotades. Uppgifter om slutet mottages med största tacksamhet.

Albert Billner ägde också trålångaren *Viros* som tragiskt blev minsprängd utanför Hirtshals den 3 september 1942, varvid tio man fick sätta livet till.

*Krister Bång*

## Nya frågor

### Okänd passagerarbåt

Jag gjorde lumpen i Stockholm år 1973 och undrar vad denna lilla passagerarbåt heter?

*Leif Friman*

### Okänd minsvepare brunnen

I »Pirathamnen« nedanför Södersjukhuset i Stockholm ligger sedan en tid en utbränd minsvepare. Är det någon som kan identifiera henne? Ett kvalificerat förslag är M 26 men går det att få bekräftat? Den 16 september bogserades hon bort, men vart?

*Anders Winter*

### Örlogsbesök i Uddevalla

Känner någon till något om ett tyskt örlogsbesök som ska ha ägt rum i Uddevalla år 1912?

*Jan Dahl*



*Okänd passagerarbåt. Ur Leif Frimans arkiv.*



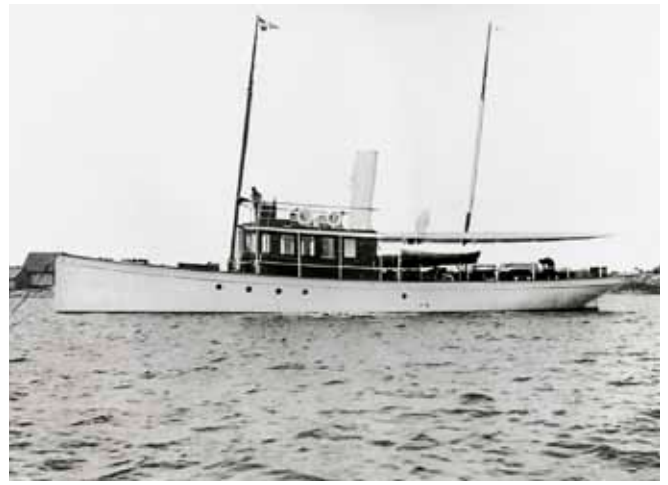
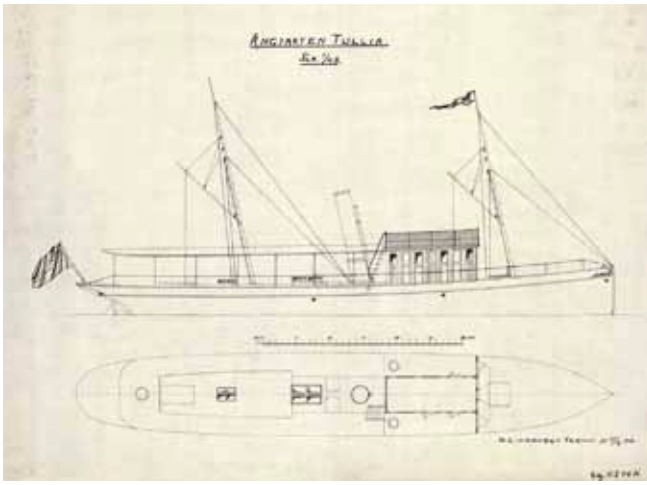
*Okänd minsvepare. Foto Anders Winter.*

### Ångjakten Tullia

Först och främst ett stort tack för er fina tidskrift. Ett stort nöje varje gång den dimper ner i brevlådan!

Jag såg först idag på er facebook-sida att ni tar emot frågor om allt möjligt inom sjöfart. Då har jag en klurig fråga till, som nog inte är lätt att reda ut eftersom det rör sig om ett oregistrerat fartyg. Men jag misstänker att om någon ska kunna hjälpa till så är det ni.

Det gäller yachten *Tullia* som 1891 levererades av Södra varvet i Stockholm till »snuskungen« Knut Ljunglöf, som var en av dåtidens mest förmögna personer. *Tullia* var bland annat någon form av stabsfartyg på flera av KSSS-regattor.



Ritning – gjord 1902 – och foto av jakten Tullia. Hon är ganska lik Arona som fortfarande finns i Stockholmsområdet. Ur Andreas Häglunds samlingar.

När Ljunglöf dog år 1920 överlämnade änkan båten till KSSS. *Tullia* övertog snart av Henrik Granholm, även han en hängiven medlem i KSSS.

Efter Granholms död köpte Gotlandsbolaget 1934 den lilla ångyachten för att sätta in den i trafik på Karlsöarna. Det visade sig dock att köpet var förhastat eftersom stora ombyggnader krävdes för att få henne godkänd för denna trafik. Det tog flera år att bli av med henne, men 1938 verkar VD ha

lyckats sälja *Tullia* för 800 kronor. Men vart tog hon vägen?

Nästa spår dyker upp i en tidningsartikel från år 1950 då hon ligger vid Rålambshov i Stockholm. Överbyggnaden är då riven och det finns planer på att förse henne med segelrigg och att använda henne för en »Atlantexpedition«. Därefter är alla spår borta.

Lyckas ni reda ut vem som skulle bygga om henne och vad som hände med det ambitiösa projektet? Jag bifo-

gar några bilder på henne, bland annat från tidningsartikeln med bortriven överbyggnad.

Jag startade vid nyår en blogg där jag publicerar berättelser om gotländska och Gotlandsägda fartyg. *Tullia* kommer så småningom att redovisas på den bloggen och det vore kul att ha ett mer komplett öde att redovisa för henne. ([www.gotlandsbatar.com](http://www.gotlandsbatar.com))

Andreas Häglund

## Övrigt



I Länsypumpen 2018:2 behandlades Getterötrafiken. Jag hittade nyligen ett foto av *Britty* som gick i den trafiken. *Andreas Ingvarsson*

### Enös förlisning

I nr 2019:3 rapporterade Krister Bång i den intressanta artikeln om Paragraffartyg från Tjörn om *Enös* förlisning. Artikelförfattaren har blandat ihop hög sjö med måttlig dyning vilken är stor skillnad. Jag var fartygschef på min-

sveparen HMS *Viksten* som låg 5–6 distansminuter från haveriplatsen. Vi bärgade senare en flotte med tre man ombord, varav en avled. Enligt rapporten från *Viksten* var det en vind på 7–9 m/s, dyning med bedömd höjd på ca 1,5 m och god sikt. *Kjell Jönsson*

Jag tackar för dessa klarläggande uppgifter. Eftersom jag av förklarliga skäl inte själv var tillstädes använde jag en notis ur *Barometern* den 8 juni 1983 där det stod: »...drabbades fartyget av en jättestor brytvåg». *Krister Bång*



*Fjällbackaträlaren Naima skrotas på ön Krk i Kroatien.*

### Naima av Fjällbacka skrotad

Fiskefartyget *Naima*, i många år hemmahörande i Fjällbacka avgick 1978 till Jugoslavien för att gå i chartertrafik. Under 1980-talet utrustades hon med en Mercedes diesel. Men intresset svalnade och fartyget blev liggande i Punat på ön Krk. På grund av bristande underhåll och omsorg sjönk hon där och skrotades på det lokala varvet Brodogradiliste Punat under augusti 2004.

Vi tackar Christian Ekelund för uppgifter och bilder av fartyget.

### Mera om Ranja

I artikeln om Paragraffartyg från Tjörn i 209:3 skriver Krister Bång att *Ranja* byggdes för US Navy. Beställare var i själva verket US Army.

Det kaliforniska varvet byggde elva likadana kusttankers som alla levererades under perioden januari till juni 1944. De hette Y 28 – Y 35 samt Y 44 till Y 46.

*Torsten Hagnéus*

### City of St Petersburg

I augusti passerade jag Älvsborgshamnen och fick då syn på bilfartyget *City of St Petersburg*, som väckte min nyfikenhet. Hon var av helt ny design och såg nästan ut som en stor Boeing 747 i fören. Det visade sig vara ett mycket



*City of St Petersburg lämnar Göteborg den 14 augusti 2019. Foto Göran Sändare.*

internationellt fartyg. Hon byggdes i Shimonoseki i Japan och levererades den 22 december 2010 som *City of St Petersburg*, avsett för transporter av japanska bilar och med en kapacitet av 2 000 st. Fartyget ägs av Mizuho Sanyo i Imabari, Japan, är registrerad på Fair Wind Navigation SA i Panama vars moderbolag ligger i Vancouver, Kanada. Hon opereras dock av Euro Marine Carriers i Amsterdam vilket man kan se i skorstenmärket som har initialerna EMC. Hon går i trafik i norra Europa, distribuerar bilar till olika länder och ses då och då i Göteborg.

*Göran Sändare*

### En fundering

Krister Bång skriver i Horisonten Runt om ångträlaren *Falken* och uppger att hon fick en hemort i Karlstad. Troligen stod det Säffle i aktern. Tulldistriktet var visserligen Karlstad men rederiets hemvist var ju Säffle. Skutorna *Lennart*, *Fylgia* och *Elise* var alla på Islandsfiske och alla hade LG-nummer som i Lidköping. Men hemorten var Mariestad.

*Torsten Hagnéus*

### Apropå Nanny 100 år

Vi ägde *Nanny* mellan åren 1987 och 2005. När vi tog hand om henne var hon på väg att bli kondemnerad. Motorn var låst till nästan tomgång eftersom topplockspackningen var felmonterad. Slå back fick man göra i maskinrummet. I salongen fanns barlast av järnmalm och ventilation saknades helt. Skansen var full av trasor och gammalt skräp.

När vi lyfte styrhytten för att byta däcksplankorna på durken var två av däcksbalkarna uppruttna. Två fönster i styrhytten gick dessutom sönder. De

bestod av enbart tvåmillimeters fönsterglas. Hytten satt fast i däckets med två rostiga bultar i kallasfalt.

Vi bytte ut motorn, monterade nya däcksplankor och däcksbalkar. Dessutom fick vi byta ut ett 30-tal bordläggningsplankor, sanera alla utrymmen, installera ventilation och nya bord och bänkar. Förutom detta fick vi lägga in ny barlast, renovera och plasta styrhyttstaket och sätta in nya fönster. Slutligen fick vi nytt certifikat för 165 passagerare. Allt detta är en viktig anledning till att *Nanny* har fyllt 100 år.

*Bengt-Arne Bursöheim*  
F. d. Väderöbåtarna

### Hercules

Cool historie med *Hercules* i Göteborg. Mon der er nogen der husker at båten faktisk har været i Danmark? I maj och juni 1976 var *Hercules* - den gang stavet C - en tur på Limfjorden slæbende på en pram med grej til bygning af Sallingsundbroen. Pram og bugserbåd fik et par dage langs kaj i Løgstør, da vinden var før kraftig til at sejle gennem Aggersundbroen. Tog en bild på *Hercules* med et lille Dannebrog i for masten, men inte på prammen. Men den kom i tidningen *Løgstør Avis*.

*Bent Mikkelsen*



*Hercules var i Danmark 1976, fotograferad av Bent Mikkelsen.*



*Deltagarna i Fartygsforum 2019 ombord på den K-märkta bogserbåten Nalle. Foto Hans-Lennart Ohlsson.*

## Fartygsforum 2019 i Oskarshamn

**S**JÖHISTORISKA MUSEET, numera en del av Statens maritima och transporthistoriska museer, anordnade helgen 12–13 oktober Fartygsforum i Oskarshamn med ett berikande, trevligt och omväxlande program. Men så har man ju en viss vana. Det var nittonde gången myndigheten höll i trådarna för dessa möten, som alltså inleddes år 2000. Det ersatte då Ångbåtsforum som hade dragit igång några år tidigare. Ångbåtsforum var museets sätt att samla företrädarna för just ångfartygen som inte hade någon riktig motsvarighet till Sveriges Segelfartygsförening. Men år 1999 breddades forumet för att gälla alla historiska fartyg, även segelfartyg.

Oskarshamns Sjöfartsförening och Föreningen SS Nalle stod värdar för mötet som samlade över 30 deltagare. Förutom inbjudna gäster och värdfolk kom gästerna både från segelfartyg, ångbåtar och museer. Länsgruppen var naturligtvis också där med två representanter. För oss är det viktigt att ha ett stort nätverk och att hålla oss uppdaterade på vad som händer inom det maritima kulturarvet.

Det var många prominenta föreläsare på mötet. Chefsjurist Fredrik Hellsberg från Transportstyrelsen, verksamhetsansvarig Peter Henricson vid Strömma och Jasna Hanesic

från Arbetets museum. Det var alltså juridik, marknadsföring och finansiering som stod på programmet. Anders Berg rapporterade om internationella bestämmelser för besök av traditionsfartyg i utländska hamnar och Eva Helmersson från ångaren *Bohuslän* redogjorde med ett uppmärksammat anförande för hur denna förening säljer biljetter genom olika ombud.

Man minns också alla trevliga och förtroliga samtal med flera av de församlade delegaterna. Detta utgör grunden för ett fortsatt gott kunskapsutbyte. Chefen på Sjöhistoriska, Hans-Lennart Ohlsson, hälsade redan alla varmt välkomna till Fartygsforum 2020. Då blir det jubileum med tårta, förutspådde han.

På lördagskvällen var det middag på Hotel Corallen som bjöd på en förträfflig anrättning. Till kaffet höll historikern Thomas Gren ett intressant anförande om Oskarshamn och dess merkantila utveckling, inte minst hamnens.

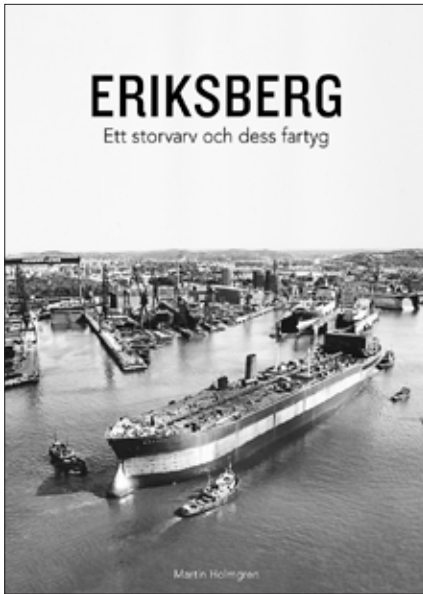
För oss som arbetar ideellt är det mycket viktigt att ha ett gemensamt forum att samlas kring. Vi tackar Sjöhistoriska museet som tagit initiativet till denna betydelsefulla verksamhet.

*Krister Bång*



## Böcker på frivakten

Redaktör Lennart Bornmalm



### Eriksberg

*Ett storvarv och dess fartyg*

Av Martin Holmgren.

Förlag: Breakwater Publishing AB, Göteborg.

Omfång: 499 sidor, rikt illustrerad.

DETTA ÄR EN riktigt omfattande varvsbok. Den består i huvudsak av två större partier: först Eriksbergs Mekaniska Verkstads historia och därefter en beskrivning av de fartyg som byggdes vid varvet. Den första delen omfattar cirka 80 sidor, fartygsdelen får betydligt mer utrymme med sina 380 sidor.

Eriksbergs Mekaniska Verkstad grundades redan år 1850 som en galvaniseringsverkstad, men det tog tid innan verksamheten övergick på skeppsbyggnad, då de första båtarna färdigställdes 1873. Redan 1915 blev Broströmskoncernen ägare av Eriksbergs Mekaniska Verkstad, och under Broströms tid kom skeppsvarvet att bli mycket väl ansett världen över.

Broströmskoncernen ägde och drev Eriksberg fram till 1975. Då hade varvet genomgått ett flertal ekonomiska upp- och nedgångar beroende på såväl sjöfartens utveckling och verksamhet som på andra faktorer, exempelvis tillgång på arbetskraft och valutaförhåll-

landen. En viktig faktor var händelser inom världspolitiken där världskriget självklart hade en enorm genomslagskraft på sjöfarten och varvsindustrin. Svenska varv drog nytta av att Sverige inte direkt var indraget, vilket medförde att de omedelbart efter krigsslutet var redo att sätta i gång med hög produktion av fartyg.

En faktor som begränsade varvens arbete under kriget, men också därmed, var tillgången på fartygsplåt. Andra konflikter skapade också förändrade förutsättningar. Stängningen av Suezkanalen både 1956–1957 och 1967–1975 medförde att skeppsvarven världen över kunde öka fartygsbyggnationen kraftigt. När Suezkanalen väl öppnades igen 1975 blev många tankfartyg upplagda. En annan viktig faktor var de japanska skeppsvarvens kraftigt ökade fartygsproduktion under åren efter andra världskriget. Till skillnad mot de svenska skeppsvarven fick de japanska finansiell hjälp av staten. Dessutom var de japanska lönerna betydligt lägre. Till slut kunde Eriksbergs Mekaniska Verkstad inte drivas vidare under Broströms ägandeskap, och 1975 övertogs det anrika Eriksbergs Mekaniska Verkstad av svenska staten till en kostnad av 1 000 kronor. Jag minns att man reagerade rejält på beloppet. Ett tusen kronor för en så fin inrättning!

Genomgången av Eriksbergs Mekaniska Verkstad och den svenska varvspolitiken är mycket väl genomförd och behandlas som tidigare nämnts i inledningen av boken. Presentationerna av Eriksbergs fartygsbyggen upptar den största delen och utgör en synnerligen omväxlande sammanställning försedd med illustrativa bilder. Det finns också mindre omfattande inslag i boken som bland annat behandlar Eriksbergs Mekaniska Verkstad som arbetsplats och vad som hänt med varvet och varvsområdet under senare år. Det är synnerligen en tungt vägande bok, både innehållsmässigt och viktigt!

*Eric Hallberg*



### Öar

*Världshavens unika utposter*

Av Peter Hanneberg.

Förlag: Max Ström, Stockholm.

Omfång: 320 sidor, rikt illustrerad.

I BOKEN ÖAR får vi följa med på en resa till de mest exotiska platserna i de tre världsoceanerna, där samtliga större hav och klimatzoner är representerade: från Arktis via tropikerna till Antarktis, från Östersjön, Nordsjön och Atlanten via Indiska oceanen till Stilla havet. Med sina rika berättelser om natur, kultur och historia är det en slags visuell världsomsegling, alltifrån Haparanda Sandskär i Bottenviken till Alexanderarkipelagen i norra Stilla havet via Svalbard, Lofoten, Island, Saint Kilda, Capri, Santorini, Kap Verde, Sydgeorgien, Aldabra, Seychellerna, Bali, Borneo, Bandaöarna, Nya Guinea, Sydön, Fiji, Tahiti, Galápagos och Påskön med flera. Totalt besöks 19 öar i Atlanten, 4 i Medelhavet, 8 i Indiska oceanen och 19 i Stilla havet.

Författaren, tillika fotografen, Hanneberg bjuder läsaren genom sina fina bilder på fantastiska naturscenerier och möte med många olika exotiska djur i dess naturliga miljö. Bilderna är på alla sätt storslagna och med inträngande texter berättas om naturnära ökulturer, deras historia och traditioner, samt

hur dessa inverkat på de unika arterna i naturen. Vi besöker även Tristan da Cunha, vilken är världens mest isolerade bebodda ö – 2 800 kilometer från närmaste granne.

Det är en så kallad *coffee table book*, så den kräver sitt utrymme vid läsningen. Författaren har tidigare givit ut bokverket *Världsarv – Människans mästerverk*, på samma förlag. Båda böckerna är mycket läsvärda.

Lennart Bornmalm



### Längs Göteborgs kuster, kajer och kanaler

Av Ted Knapp.

Förlag: Breakwater Publishing, Gbg.  
Omfång: 383 sidor, illustrerad, häftad.

FÖRELIGGANDE BOK är en nytgåva om Göteborg, som först utkom 2009. Den nya versionen innehåller aktuell statistik och namnuppdateringar. I övrigt inga direkta ändringar.

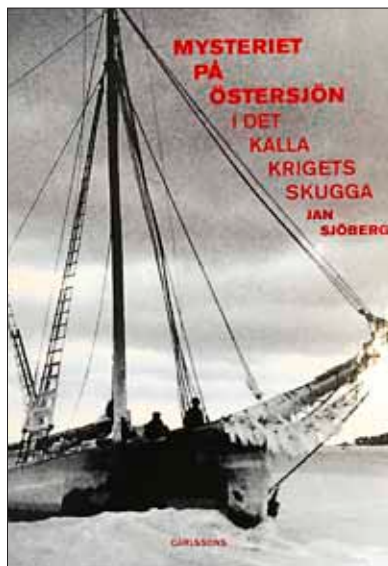
För många göteborgare som är födda under 1930-, 1940- och 1950-talen eller tidigare är Göteborg förknippat med den pulserande hamnmiljön och de stora skeppsvarven. Med andra ord en dynamisk maritim miljö. Under de senaste årtiondena har denna bild av Göteborgs inre hamn, dvs. öster om Älvsborgsbron, förändrats radikalt.

Denna bok utgörs av sex olika avsnitt där vi på ett roande sätt i ord och bild (teckningar) får ta del av en ny samling skrönor, historier och fakta med Brännöarna, älvstranden och stapelstaden Göteborg i blickpunkten.

Första avsnittet behandlar Brännöarna som i stort utgör hela Göteborgs södra skärgård i historiskt och kulturellt perspektiv. Därefter följer avsnitten Västra Frölunda–Åskim, Älvstränderna till Älvsborgsbron, Älvsborgsbron–Rosenlundskanalen, Rosenlundskanalen–Lärje och slutligen avsnittet Runt Vallgraven. Här blandas gammalt och nytt och det kan vara allt från företag som har verkat eller verkar inom det aktuella området, historiska händelser såväl roliga som tragiska, olika byggnader och dess historia, varför Lilla torget heter just så etc.

Boken avslutas med ett register över handelsmän, redare och donatorer som lämnat avtryck i staden. I korthet kan vi bland annat läsa om familjen Broström med dess tre centralpersoner, om familjen Keiller, Hugo Hammar, Sten Allan Olsson, familjen Röhss, Torsten Söderberg med flera. Boken har en hel del maritimt intressant information och är en utmärkt guidebok att ha med sig i båten, bilen, på cykeln etc. vid kryssningen genom Göteborg och dess omgivningar.

Lennart Bornmalm



### Mysteriet på Östersjön i det kalla krigets skugga

Av Jan Sjöberg.

Förlag: Carlsson Bokförlag, Stockholm.  
Omfång: 535 sidor, sparsamt ill.

ITITELN STÅR DET »Mysteriet« i singular form, men boken skildrar flera gåtfulla händelser i vilka svenska fartyg varit inblandade efter andra världskri-

gets slut, där det mest kända fallet är Thunbåten *Kinnekulle* som hittades drivande utanför Mön i Danmark i februari 1948. Av besättningen fanns inte ett spår, och fartyget hade blivit eld-  
härjat. Givetvis startade spekulationer i att *Kinnekulle* varit inblandad i flyktingtransport då hon utnyttjades för koltransporter från Polen, att detta upptäckts och att besättningen blivit förd till fängelse i Polen.

Under den här tiden började järnriddan etableras och det var generellt svårt att komma i kontakt med myndigheterna i Öststaterna, men många rykten uppstod i samband med händelsen och den svenska dagspressen var inte sen att följa upp detta. Dels i samband med olyckan, dels ungefär 15 år efteråt då spekulationerna tog ny fart. Det svenska konsulatet och den svenska ambassaden i Polen försökte också ta reda på besättningens öde. Mer eller mindre pålitliga vittnesmål från olika sagesmän presenterades, ofta återgivna i andra eller tredje hand. Även anhöriga till de försvunna sjömännen startade en stiftelse för att kunna få fram fakta när det gällde *Kinnekulles* öde. Ledande person i denna stiftelse var Mary Johansson, maka till fartygets befälhavare Bertil Johansson.

Jan Sjöberg har gjort en detaljerad kronologisk genomgång av kända fakta, både publicerade och icke-publicerade. Det är en synnerligen ingående genomgång av tillgängliga uppgifter och det måste ha tagit avsevärd tid att sammanställa och utvärdera alla fakta.

Förutom *Kinnekulle* behandlas andra fartyg, främst *Iwan*, som tillhörde ett rederi i Limhamn. *Iwan* lämnade hamnen i Utska med en kollast för Oskarshamn alldeles efter det att *Kinnekulle* avgått. *Iwan* sjönk uppenbarligen med man och allt i södra Östersjön. Orsaken till förlisningen är gåtfull.

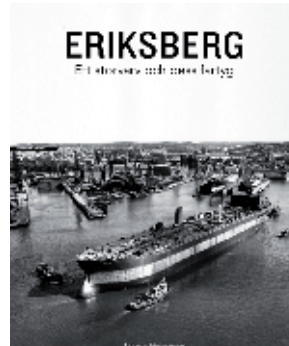
Något definitivt svar på vad som hände med *Kinnekulle* och *Iwan* har inte kunnat säkerställas, men bokens text avslutas med Jan Sjöbergs slutsatser om vad som verkligen utspelades på Östersjön då fartygen råkade ut för dessa katastrofala händelser. Jag tänker inte avslöja vad författaren kommer fram till, då förstör man den fascinerande resan genom en logiskt uppbyggd text.

Eric Hallberg

# ERIKSBERG – ETT STORVARV OCH DESS FARTYG

Boken beskriver inte bara Eriksbergs historia, utan även historien om vart och ett av de över 600 fartyg som byggdes på varvet: från små nitade bogserbåtar med ångmaskin till enorma turbindrivna supertankers vars storlek överträffade Nya Ullevi.

Här finns berättelsen om båten som blev fånge i Röda Havet under Suezkrisen, och båten som gick av på mitten två gånger och till slut lappades ihop med ett annat halvt Eriksbergsbygge. Om fascinerande krigstidsöden och spektakulära ombyggnader, om båtar som gjorde sina ägare lyckliga och fartyg som ruinerade sina redare. Om kampen att kunna förse en omätlig kundkrets med tillräckligt med fartyg i goda tider, alternativt kunna leverera ett fartyg till en ägare som inte längre vill ha det när konjunkturen är i botten. Historien om Eriksbergs varv är historien om över 100 år av uppgång och fem år av fall. När Eriksberg står på sin topp i mitten av 1970-talet sysselsätter man över 6 000 anställda och är ett storvarv i internationell klass; när 1980-talet inträder existerar varvet inte längre.



395:-

Man har överlevt världskrig, konjunkturer och depressioner för att upp-leva sina mest turbulenta år på 1970-talet. Men Eriksbergs historia är också historien om politisk omvälvning, prestige och den kanske mest utstuderade och mångfacetterade krisen en bransch utsatts för. I boken framkommer nya rön till varför den svenska varvsindustrin, en gång en av våra största industrigrenar, kunde helt försvinna på så kort tid.

## LEGENDERNA: FOLKBÅTEN OCH IF-BÅTEN

Hur kunde Folkbåten nå en sådan upphöjd position och hur gick det till vid tillkomsten? Båten var ju tänkt som nordisk men blev lika ursvensk som internationell och spridd långt utanför landets gränser.

Först nu – snart 80 år efter Folkbåtens tillkomst 1941 ges svaren och sanningen om nordiska Folkbåtens minst sagt märkliga historia där skeppsredaren Sven Saléns visioner om en båt som kunde bli hela folkets borde skapas. Sven Salén var Sveriges främste seglare under 1920- och 30-talen och vän med både Evert Taube och statsminister Per-Albin Hansson, vars kända folkhemstanke var Saléns förebild. Folkbåten skulle vara "en hela folkets båt." Salén kappseglade med en båt ritad

av båtkonstruktören Tord Sundén som precis stigit fram som den skickligaste och mest framgångsrika i Sverige. Personliga relationer till Sundén skulle leda till succé men också till stora problem för Salén att hålla sina löften om en båt som hela Norden skulle stå bakom genom en gemensam konstruktionstävling. Av 58 bidrag kunde bara två andrapristagare utses.



195:-

*Sinnebilden för den svenska fritidsbåten*  
– Sjöhistoriska museet

## ÖAR – VÄRLDSHAVENS UNIKA UTPOSTER

Det här är den största och mest heltäckande fotoboken om världens öar som någonsin har skapats i Sverige. Peter Hanneberg har under tio års tid rest till 50 av jordens allra mest fascinerande öar.

Peter har även rest till mindre öar som Lofoten, Påskön, Fiji och Mnemba Island. Boken visar i storslagna bilder och inträngande texter hur vackra, unika och sårbara öar kan vara. **Pris: 305 kr**

## SVENSKA FYRAR, KALENDER 2020



En vacker och påkostad väggkalender med illustrationer av svenska fyrar. Framtagen med tonvikt på fyrarna kring ostkusten.

**Pris: 195 kr**

2019 års succén är tillbaka! Originalritningar hämtade från boken Sveriges Fyrar där författaren och fyrforskaren Anders Hedin gått på skattjakt i arkiven. **Format: 328 x 405 mm.**

## BESTÄLL SÅ HÄR

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

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



# 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'

## FOTOARKIVET • Ur Klubb Maritims-Göteborg samling • Offert 030

Fartygen är alla tagna under gång med fri bakgrund, och alla seglar under svensk flagg



Fotoformat 10x15 (12 kr/st) eller 21x31 (120 kr/st).

Se alla fotografier på hemsidan:  
klubbmaritimbg.se/foto-offerter

**Tillkommer porto och expeditionskostnad 30 kr, utlandet 50 kr.**  
Betaling vid leverans. Vid betaling från utlandet endast kontant.

Antal: 10x15 .....  
21x31 .....

Aida	Stockholm	10717	Chiquita	Stocksund	9834	Halland	Göteborg	8693
Albert Thore	Jonstorp	8693	Coolaroo	Göteborg	9640	Ingrid Gorthon	Helsingborg	9321
Almen	Helsingborg	9507	Elektra	Stockholm	10494	Ivan Gorthon	Helsingborg	9582
Almeria	Göteborg	9617	Enaren	Göteborg	9480	Jupiter	Stockholm	8104
Aniara	Stockholm	10446	Erik Banck	Helsingborg	9334	Koster	Edshultshall	10065
Astrid	Helsingborg	9370	Falstaff	Stockholm	9946	Kungsten	Skärhamn	10732
Atomena	Stockholm	10211	Figaro	Stockholm	9943	Lovisa Gorthon	Helsingborg	9446
Avasaksa	Stockholm	9764	Finland	Göteborg	8761	Margita	Nyköping	8689
Axeline Brodin	Stockholm	9768	Fjaugen	Slite	10140	Massilia	Göteborg	9712
Baltic Sea	Göteborg	10038	Frans Gorthon	Helsingborg	9692	Monica Smith	Stockholm	9339
Baltica	Visby	10009	Frey	Stockholm	9547	Nordanö	Härnösand	8814
Bel Mare	Göteborg	9410	Frigg	Stockholm	10652	Oberon	Stockholm	10474
Bo Viking	Göteborg	10773	Grim	Stockholm	10303			
Cap York	Stockholm	9914	Gudur	Stockholm	10564			

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

Namn .....

Adress .....

Beställning via e-post: [bsg.soderberg@telia.com](mailto:bsg.soderberg@telia.com)

Sista beställningsdag är  
den 10 januari 2020  
därefter leverans inom 8 veckor

