

# LÄNS PUMPEN

*sjöfartshistorisk  
tidskrift*

NR 1 2020 80 KR





**Länspumpen** ges ut av »Länspumpen Sjöfartshistorisk Förening« i Göteborg. Årgång 48. Nummer 193 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: Kupeskärsgratan 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 återgivning av signerade artiklar och  
illustrationer erfordras författarens och  
redaktionens tillstånd.*

#### Omslagsbild

*Aase Thordén*, det sista Thordénfartyget som sjösattes vid Uddevallarvarvet. Foto Arne Andersson den 25 maj 1956, Bohusläns museum.

## Innehåll

Lasarettsfartyget <i>Helgoland</i> .....	3
<i>Anders Bergenek</i>	
Gustaf Thordéns svenska rederiverksamhet .....	4
<i>Nils Sjökvist</i>	
Aldrig mer i en livbåt .....	16
<i>Göran Sändare</i>	
Jorden runt med »Totta« .....	20
<i>Thorbjörn Lindberg</i>	
Det tyska segelfartyget <i>Lovis</i> historia .....	28
<i>Krister Bång</i>	
Glochesterskonaren <i>Sceptre</i> av Göteborg .....	34
<i>Jan-Erik Johansson</i>	
<i>Arona</i> – The Grand Old Lady .....	36
<i>Krister Bång</i>	
Skärhamnsredaren Erik Olausson & Son .....	38
<i>Krister Bång</i>	
Från Nederländerna till övre Norrland .....	48
<i>Bengt Westin</i>	
Curt S. Ohlssons bildskatt .....	54
<i>Bertil Söderberg</i>	
Horisonten runt .....	58
<i>Krister Bång</i>	
Böcker på frivakten .....	63
<i>Lennart Bornmalm</i>	

## Redaktionellt

Häromdagen ringde vi till Sjöräddningens gåvotelefon för att skänka pengar. Det blev ett automatsvar: »Det är många som ringer till oss just nu. Du är placerad i kö. Det är tio samtal före dig.« Kanske skulle vi på Länspumpen skaffa ett eget telefonnummer för dem som inte vill stå i kö?

Välkommen till ytterligare ett välmatat nummer av Länspumpen. Det är du som styr innehållet genom att skriva artiklar eller fråga något under Horisonten Runt. Ibland kan du få svar direkt.

Årsmötet kommer i år att äga rum i Karlskrona den 9 maj. Se programmet på sidan 63. Vi har inlett ett samarbete med Sjöhistoriska museet i Stockholm angående detta möte. Vi får utan kostnad tillgång till deras ambitiösa program. Missa för all del inte detta.

Redan den 18 juni kommer nästa nummer. Skicka in frågor och artiklar i god tid innan dess så finns det en chans att de publiceras redan då. Annars blir det till hösten.

När det gäller den utlovade artikeln om motortankern *Palma* kommer den i ett senare nummer eftersom nya intressanta uppgifter har tillkommit som måste beaktas.

Som alla föreningar lider vi av ett minskat medlemsantal på grund av naturliga orsaker. Om du känner någon som gärna läser Länspumpen tveka inte att be denne att skaffa ett eget exemplar.

*Redaktionen*

# Lasaretsfartyget Helgoland



**A**RET ÄR 1966 och Vietnamkriget rasar för fullt. USA begär att landets allierade ska bidra med militära resurser. Detta sätter Västtyskland i en svår situation. Regeringen vill ogärna skicka stridande västtyska soldater utomlands. Lösningen blir att låta tyska Röda Korset skicka ett lasaretsfartyg med uppgift att ge sjukvård till den lidande sydvietnamesiska befolkningen.

Röda korset chartrar HADAG:s *Helgoland*. Fartygets ordinarie rutt har varit Cuxhaven–Helgoland men det har under lågsäsong också varit uthyrt till Skagenlinjen, senare Stena Line. *Helgoland* byggs nu om till lasaretsfartyg med plats för 150 patientsängar. Det finns operationssalar, röntgen och laboratorium. Bemanningen består av tysk medicinsk personal med specialistkunskaper i kirurgi, inre medicin, gynekologi och radiologi. I Vietnam anställs ytterligare vårdpersonal som talar vietnamesiska och kan tolka.

Den 10 augusti 1966 lämnar *Helgoland* Tyskland och den 3 oktober kommer fartyget till Saigon och börjar sin verksamhet. Saigon är dock en militärt utsatt plats och dessutom är staden det enda stället i Vietnam där det finns fungerande sjukvård. Efter cirka ett år flyttas därför *Helgoland* norröver till Da Nang, där hon blir kvar till hösten 1971. Här blir lasaretsfartyget vietnamesernas enda fungerande sjukhus i området. De vandrar i dagar och nätter för att nå dit med sina sjuka, som ibland måste bäras.

I en barack på kajen sorteras vilka som ska ges poliklinisk behandling och vilka som ska tas ombord, det vill säga lägga in. Vietnameserna kallar fartyget för »hoppets skepp«. En gång i månaden kommer ett tyskt lastfartyg och lämnar proviant och mediciner. *Helgoland* är verkligen en västtysk enklav i det krigsdrabbade Vietnam.

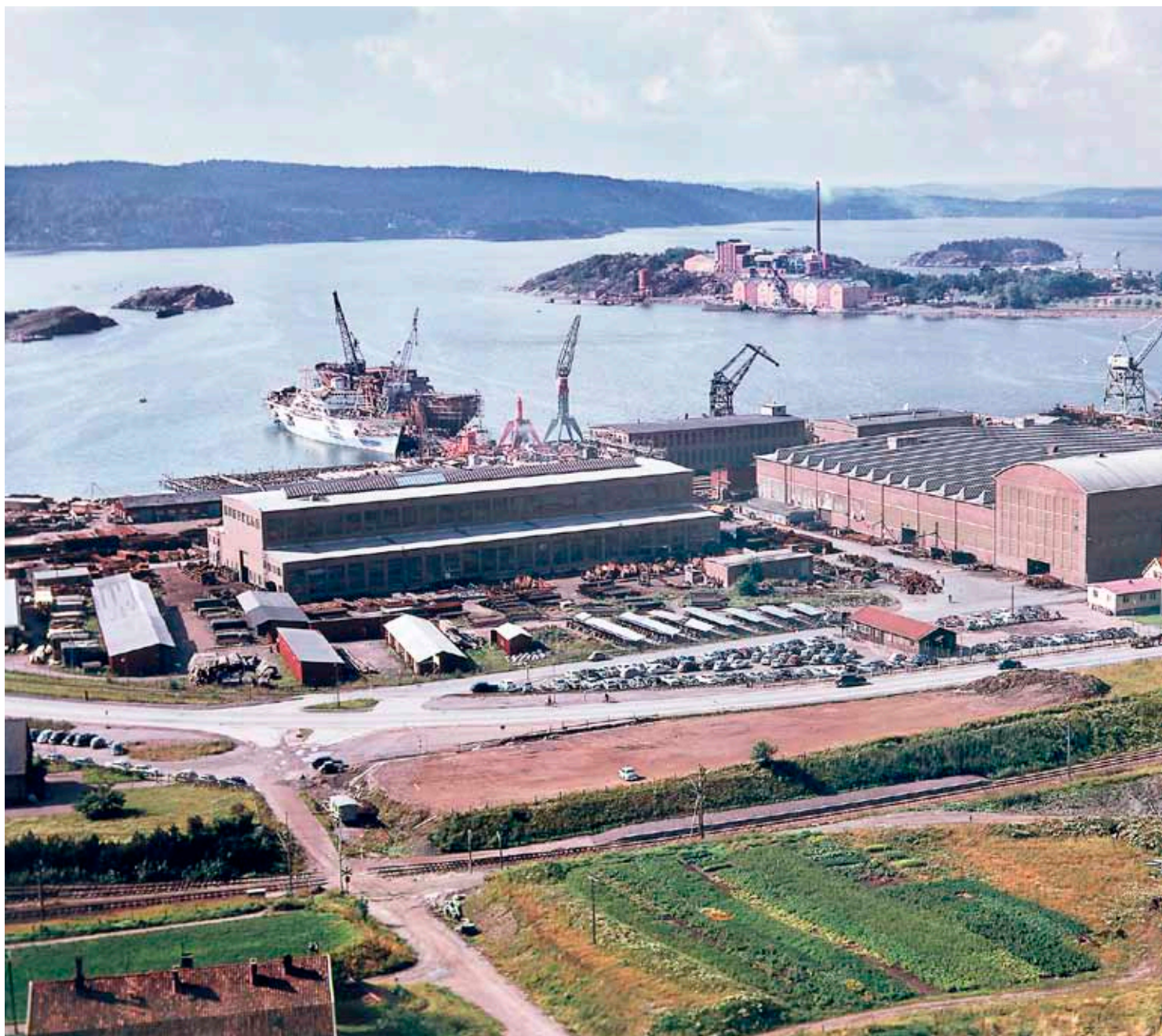
Alla typer av sjuka söker hjälp. Den tyska personalen får se mycket av krigets hemskheter. Det värsta är att ta hand om napalmskadade patienter, ofta barn. Ibland föder skadade kvinnor barn ombord. Alla barn vårdas med extra mycket kärlek av de tyska sjukvårdarna och blir av säkerhetsskäl ofta kvar en längre tid ombord. Det händer att även soldater från gerillan Viet Cong behandlas. Tyskarna frågar inte efter patienternas ursprung. Då soldaterna ska lämna fartyget smugglas de ut via en öppning till köket på sjösidan.

Arbetet är hårt och psykiskt påfrestande. Det är farligt för besättningen att gå i land då de kan misstas för amerikaner. Man lever i stället tätt tillsammans i fartygets små utrymmen. Det lilla passagerarfartyget är inte heller idealiskt som sjukhus med sina trånga korridorer och trapphus. Ibland måste *Helgoland* av säkerhetsskäl ge sig ut till havs. Då fortgår arbetet trots ofta rejäl sjögång.

Resultatet av alla påfrestningar blir ett väldigt gott kamratskap. Den tyska personalen kommer inte att glömma sina upplevelser ombord. För många blir arbetet i Vietnam det svåraste men också det mest meningsfulla de får vara med om. Känslan för landet och inte minst kollegorna blir väldigt stark. Under kommande decennier samlar några in pengar för att hjälpa den vietnamesiska personalen som de arbetade med. Flera reser tillbaka då freden är ett faktum. En flyttar till och med till Vietnam.

Då verksamheten avvecklas 1971 skänks den medicinska utrustningen till den lokala sjukvården. *Helgoland* seglar hem och köps 1972 av Stena Line GmbH och blir *Stena Finlandica* på kryssningslinjen Stockholm–Mariehamn, ett väldigt annorlunda uppdrag.

*Anders Bergenek*



# Gustaf B.Thordéns svenska rederiverksamhet

År 1944 lämnade Gustaf Thordén Finland för att fortsätta sin rederiverksamhet på andra sidan Östersjön. Då hade han redan registrerat Rederi AB Aranäs år 1931 och Thordén Lines AB 1941.

Efter ankomsten till Sverige tillkom Uddevalla Rederi AB, med hemort i staden.

Nils Sjökvist



↑ Uddevallavarvet år 1956. Foto ur Uddevalla Varvs- och Industrihistoriska förenings arkiv.

↑ Det nybyggda rederikontoret i Uddevalla.

Att äga flera fartygsbolag gav honom fördelen att kunna placera och skifta ägarbolag beroende på var det ekonomiska utfallet var bäst. Fartygsförsäljning mellan bolagen gav också möjligheter till eventuella kommissioner. Försöken att föra över de finska fartygen till Sverige 1944 misslyckades men i en överenskommelse med finska myndigheter fick Thordén personligen överta de tillgångar och skulder som det finska rederiet hade utanför Finland. Avsevärda tillgångar som blev grundplåten till det skeppsvarv han ämnade bygga i Uddevalla.

Enligt Gustaf Thordén var det 4 miljoner USD som intjänades under kriget men det var även ersättningar för fartyg som beslagtogs av USA och England under kriget. Det finska rederiet tvingades överlämna två fartyg, *Ingrid Thordén* och *Astrid Thordén*, till Sovjetunionen inom ramen för

krigsersättningsavtalet. Men han var fortfarande ägare till det finska rederiet och utövade även i fortsättningen ett stort inflytande där.

Gustaf Thordén samlade sin rederiverksamhet i Uddevalla under paraplynamnet Thordéns Rederier, med fartygen *Mathilda Thordén*, *Kristina Thordén* och *Selma Thordén* som alla sattes in på trafik mellan Skandinavien och USA:s östkust. Redan 1945 beslöt han sig för att bygga ett stort kontorshus för rederiet vid Strömstadsvägen i Uddevalla.

Huset var färdigt 1947 och påminde till det yttre om hans tidigare kontor på Brändö utanför Helsingfors. I lokalpressen beskrevs det som mycket lyxöst med en elegans som saknade motstycke i Uddevalla. Sett till rederiets storlek 1947 kan man ana att Gustaf Thordén hade stora framtidsplaner och var stadd vid god kassa.



*Selma Thordén på Delawarefloden i USA den 2 februari 1964. Foto ur Rickard Sahlstens arkiv.*

Redan under Helsingforstiden hade Thordén umgåtts med planer på att starta ett varv. Han var av åsikten att redare/varvsledare var en utmärkt kombination. Redaren, om någon, vet hur han vill ha båten, menade han i sin självbiografi *Alla mina skepp*. Om detta kan man ha olika uppfattningar, men klart är att det i uppbyggnadsskedet av det nya varvet i Uddevalla fanns till en början vissa synergieffekter mellan rederiet och varvet.

Reparationen av den brandskadade *Kristina Thordén* blev en av varvets första uppgifter. Trots att man arbetade under primitiva premisser lämnade hon Uddevalla skinande grann 1947. Därefter var det dags för *Mathilda Thordén* att genomgå en omfattande renovering. Den inkluderade även avlägsnande av den krigsutrustning, kanonplattformar och annat, som amerikanerna hade lämnat ombord.

Eftersom Thordéns fartyg till stor del var sysselsatta med att transportera kranar och annan varvsutrustning från USA till Uddevalla blev rederiets ordinarie kunder lidande och

därför behövdes ytterligare tonnage. Och upplagt tonnage fanns att tillgå i USA där en stor del av den amerikanska reservflottan nu låg förtöjd vid bojar. Ett upplagt standardfartyg med beteckningen C1-M-AV1 som låg i Norfolk köptes 1947 snabbt in från US Maritime Commission och bytte namn från *Habersham* till *Rosa Thordén*. Fartyget var ett i en serie av 22 fartyg som byggts vid Walter Butler Shipbuilding i Superior, Wisconsin, beläget långt norrut vid Lake Superior. Dessa fartyg byggdes nästan färdiga vid varvet innan de transporterades på floder och kanaler till Mexikanska golfen där de färdigställdes.

*Habersham* levererades 1944 och hade en tid tjänstgjort som underhålls- och lasaretsfartyg i Stilla havet innan hon blev tagen ur tjänst och lagd i upplag. Hon hade en lite ovanlig profil med ett akterligt däckshus och upphöjd back samt plats för stor besättning. Som huvudmaskin fanns en 6-cylindrig Nordberg Diesel TSM6 på 1750 hk och två hjälpmotorer från samma leverantör på 2x250 kW. Dödvikten



*Mathilda Thordén i Köpenhamn år 1954. Foto Sjöhistoriska museet.*



*Rosa Thordén. Foto C. G. Nyström.*



*Kristina Thordén på Delawarefloden i USA den 26 juni 1964. Foto ur Rickard Sahlstens arkiv.*

var lite över 5 000 ton. Hon registrerades på Thordén Lines som *Rosa Thordén* och togs till Uddevallavarvet för en snabb uppgradering innan hon gick in på Thordéns reguljära USA-trafik. Där fortsatte fartyget till 1952 då hon såldes till Korea. Det kan nämnas att ytterligare tre Cr-M-AVI-fartyg efter kriget hamnade i Sverige, nämligen Lundgren & Börjessons *Skagern*, *Sommen* och *Anten*.

Transporterna av varvsutrustningen till Uddevalla blev kostnadsmässigt mycket förmånliga för varvet. För rederiet blev det emellertid i motsvarande grad negativt eftersom man fick avstå från lönande frakter från det kundunderlag som man under åren upparbetat. Reparationerna på rederiets fartyg representerade med tiden ett beställningsvärde på över 5 miljoner kronor och blev dessutom en viktig utbildningstid för varvets personal.

Redan vid ankomsten till Uddevalla hade Gustaf Thordén lagt beställningar på fartyg på ett annat varv, nämligen Hammarbyverken i Stockholm. Sett till rederiets inrikt-

ning på linjetrafik till USA beställde han en något märklig fartygstyp. Det var tre stycken coasters, små akterladdare med dödvikt runt 1 000 ton. Endast ett fartyg kom att byggas på Hammarbyverken, *Elsa Thordén*, som levererades i slutet av 1947 till Uddevalla Rederi AB men ganska omgående såldes vidare till ett svenskt rederi i Norrland. Enligt uppgift hade varvet tagit beställningen av de tre fartygen till för lågt pris, vilket snart uppdagades. Man kom överens med rederiet om att annullera två av fartygen mot att Hammarbyverken överlämnade en del inköpt material till Thordén och Uddevallavarvet.

Sålunda kom Uddevallavarvets första nybygge att bli en av dessa coasters och 1947 sjösattes *Ally Thordén* för Uddevalla Rederi AB. Inte heller hon blev gammal hos Thordén, efter något år i Nord- och Östersjöfart såldes hon till Brasilien. Det tredje fartyget i serien byggdes också vid Uddevallavarvet men kontraktet övertogs före sjösättningen av Ahlmarks i Karlstad.



*Elsa Thordén. Foto ur Krister Bångs arkiv.*



*Ally Thordén. Foto Sjöhistoriska museet.*



*Clary Thordén i Köpenhamn. Foto Sjöhistoriska museet.*

Varvets första egenprojekterade fartyg fick nybyggnadsnummer 101 och 102 (det är gammal god varvstradition att aldrig göra något för första gången, därav numreringen). Fartygen hade ursprungligen ingen beställare utan var avsedda som ett slags referensbyggen för varvet. Uddevalla Rederi AB övertog ett kontrakt på det första som levererades 1949 och döptes till *Elsie Thordén*. Det var en liten, elegant shelterdäckare med dimensionen 85,5×12,5 meter och med ett djupgående på full last av 5,3 meter. Befålet hade sina hytter i midskeppsbygget medan besättningen huserade akterut.

Hon hade fyra lastrum, två för om däckshuset och två akter om. Dödvikten var blygsamma 2350 ton. Lastrummen var utrustade med fläktsystem som gjorde fartyget lämpligt för transport av frukt. Gustaf Thordén hade vid varvsköpet i USA kommit över två dieselmotorer tillverkade av Gene-

ral Machinery Corporation of Hamilton, Ohio, mera kända som tillverkare av motorer till diesellok. Dessa kom nu väl till pass som huvudmotorer i nybygge 101 och 102. Maskineffekten var 1700 hk vid 180 rpm. *Elsie Thordén* tjänade rederiet i fyra år men havererade vid Magdalenaflodens mynning i Colombia 1953 och blev en totalförlust. Systerbåten, 102:an, togs över av Thordén Lines och döptes till *Birgit Thordén*. Innan leveransen 1951 såldes hon dock vidare till AB Väring i Stockholm och lämnade varvet som *Cali*.

De gamla finska ångarna *Brita Thordén* och *Ester Thordén*, som varit rekvirerade av engelsmännen under kriget, återlämnades 1947. Båda fartygen togs till Uddevallavarvet för uppsnygning och var när de lämnade varvet svenskflaggade och tillhörande Rederi AB Aranäs. De såldes svenska omgående vidare till svenska ägare.



*Elsie Thordén. Foto Arne Andersson, Bohusläningen./Bohusl. museum.*



*Ester Thordén. Foto Sjöhistoriska museet.*



Propeller till Josefina Thordén. Foto Arne Andersson, Bohusläningen/Bohusläns museum.

**Uppstarten av det nya varvet** i Uddevalla blev av naturliga skäl ekonomiskt tung och reparationsuppdragen blev viktiga. Dessutom tvingades Gustaf Thordén själv injicera ytterligare kapital i varvet och 1947 hade han egna fordringar på över 10 miljoner kronor. Något han senare efterskänkte till avskrivningar och täckande av driftförluster.

Omkring år 1950 kan man säga att varvet började komma igång kommersiellt i och med att man fick beställningar på tankfartyg från Argentina och Norge, och ångtrålare till Sovjetunionen.

Gustaf Thordén hade nu fyra fartyg på sin USA-linje och behövde mer tonnage. Han lade därför en beställning på ett torrlastfartyg av liknande storlek som de fartyg Crichton-Vulcan i Åbo tidigare byggt för honom med en dödvikt på runt 7 000 ton. År 1953 levererades *Hjördis Thordén* till Uddevalla Rederi AB, ett stilrent linjefartyg utrustad med en 8-cylindrig Götaverken diesel på 7 500 hk tillverkad på licens av Uddevallavarvet vilket gav det en marschfart på 17 knop. Transporter av kylda laster ökade i linjetrafiken och fartyget utrustades senare med kylrum. Priset var 10,4 miljoner kronor och hon blev kvar i rederiet tills det upphörde 1965.

Ett systerfartyg hade beställts av norska rederiet Odfjell i Bergen men kontraktet övertogs av Thordén Lines AB. Fartyget döptes av Gustaf Thordéns hustru till *Clary Thordén*. Hon levererades i december 1954 och var kvar tills dess att Thordénrederierna övertogs år 1965 av Rederi AB Rex, Stockholm.

Uddevallavarvet hade under första halvan av 1950-talet utvecklats till ett skeppsvarv för tankfartyg och byggde flera sådana i storleken 16–18 000 ton för norska beställare. Gustaf Thordén hade skaffat sig rederierfarenhet av tankfartyg



Reklamansons i Bohusläningen inför Josefina Thordéns sjösättning. Ur Bertil Quirins arkiv.

då han redan på 1930-talet lät bygga ett sådant vid Eriksbergs Mekaniska Verkstad för sitt finska rederi. Under 1951 lade han, via det nystartade bolaget Rederi AB Comitita, en beställning vid Uddevallavarvet på ett avsevärt större tankfartyg om 32 000 dödviktston.

Fartyget kölsträcktes först den 28 september 1953 och den långa byggnadstiden berodde antagligen på att varvet använde detta som ett utjämningsobjekt vid outnyttjad kapacitet. Det döptes av redarens mor till *Josefina Thordén* i samband med sjösättningen den 4 september 1954 och var klart för leverans den 12 februari 1955. Vissa krediter för detta fartyg ordnades med Enskilda Banken som i gengäld krävde omfattande säkerheter i både Uddevallavarvet och rederierna. Man kan redan här ana den brist på eget rörelsekapital som senare blev varvets öde under Thordéns ledning. Priset för fartyget blev lite över 26 miljoner kronor.

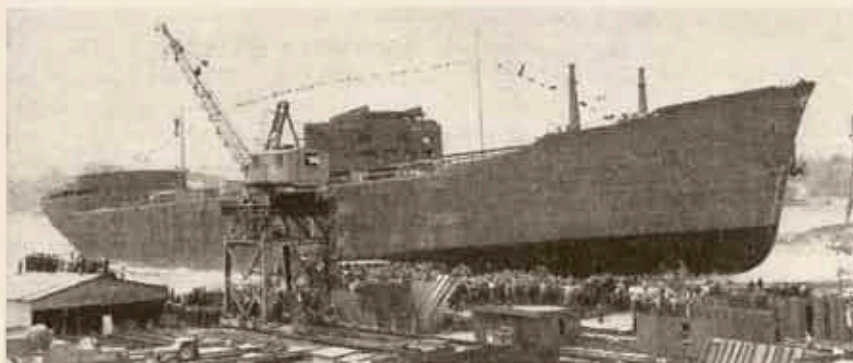


Fig. 1. Turbintankern "Josefina Thordén" (32 000 tdw, 20 000 hk) sjösattes i Uddevalla.

Generatoren blir på 352 000 kVA, 21 000 V och 60 Hz. Ledarna i rotorn och statorn görs ihåliga och kyls invändigt med välgas med 3,2 at tryck (Tekn. T. 1952 s. 885, 1954 s. 634). Utan denna välgaskylning skulle det inte vara möjligt att bygga en så stor generator för 3 600 r/m.

Ångpannan blir en Combustion Engineering-Sulzer-panna, en tvångsgenomströmningspanna av "enrör"-typ. Pannan får dubbeleldstad och hörnbrännare. Återhettningen av ångan regleras med svängbara brännare. Pannan konstrueras för 420 at tryck och 650°C ångtemperatur med ångmängden 700 t/h vid normallast. Över 65 % av den nyttiga värmeeffekten i ångpannan tas upp av överhettaren och de båda återhettarna. En del av överhettarvärmeytorna utgörs av strålningsytor. Förbränningsluften till pannan skall förvärmas i tre Ljungström-förvärmare.

De värmeupptagande rören i pannan har en sammanlagd längd på 240 km. Rördiametern är för de flesta rören 38 mm. Ungefär 80 % av rören är av legerat stål. Högtrycksångledningarna från panna till turbin får endast 150 mm diameter. Ångpannan blir ca 30 m bred, 23 m djup och 40 m hög (enl. Gebrüder Sulzer AG, Winterthur). W/

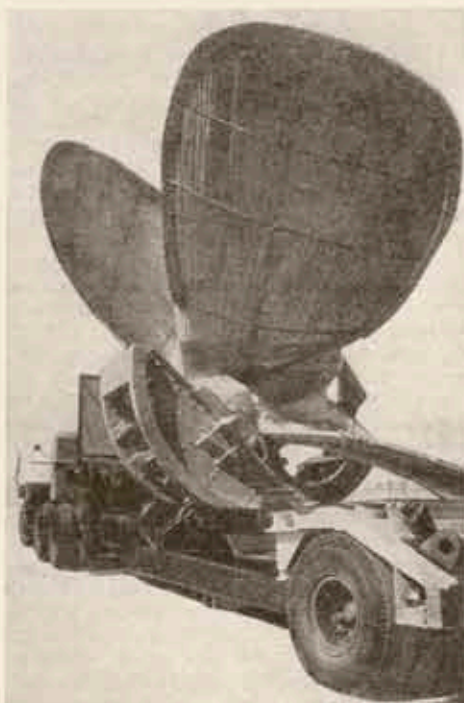


Fig. 2. En propeller, med 7 m diameter och vägande 32 t, under transport från Drunen i Holland till Uddevalla, där den monteras på T/T "Josefina Thordén".

Jättetanker för 18 knop sjösatt i Uddevalla, Svenska skeppsvarv sätter ideligen nya rekord. Medan Eriksbergs Mek. Verkstads AB den 9 juni 1954 levererade Nordens hittills största fartyg, 15½ knops 32 900 tdw motortankern "Bergeboss" (Tekn. T. 1954, s. 683) har Uddevallavarvet den 4 september sjösatt en turbintanker "Josefina Thordén" (fig. 1) om 32 000 tdw, med 18 knops provtursfart.

"Josefina Thordén" är något längre än "Bergeboss", och den höga farten har gjort att proportionerna mellan huvuddimensionerna valts olika för de båda skeppen. Förhållandet längd överallt till bredd är sålunda på "Josefina Thordén" 7,93 mot 7,66 på "Bergeboss", och förhållandet bredd till djupgående 2,42 mot 2,49. "Josefina Thordén" har tio center- och tio vingtankar samt i övrigt följande huvuddata:

längd överallt .....	ca 667'-7" = 203,50 m
mallad bredd .....	84'-0" = 25,60 m
mallad djup .....	46'-9" = 14,25 m
djupgående .....	34'-9" = 10,59 m
lasttankkapacitet .....	ca 1 400 000 eng. kbf
torrströmskapacitet .....	ca 50 000 eng. kbf
bränsletankkapacitet .....	ca 4 000 eng. kbf

Fartyget byggs till högsta klass i Lloyd's Register. Skrovet är helsvetsat med såväl de båda genomgående långskeppsskotten som de många tvärskeppsskotten i korrigerat utförande.

"Josefina Thordén" skall framdrivas med ett de Laval's ångturbinmaskineri, utvecklade 20 000 hk vid 106 propeller varv per min. Ångan levereras av två oljeeldade Foster Wheeler vattenrörpannor med ett arbetstryck av 42 kp/cm<sup>2</sup> och 455°C ångtemperatur. Vid normal fart beräknas maskineriet förbruka ca 62 000 kg/h ånga. Uppvärmningen av lastoljetankarna före lossningen ökar ångförbrukningen ytterligare, och vid infart mot hamnar för lossning räknas 100 000 kg/h ånga åtgå.

Huvudmaskineriet arbetar på en ovanligt stor och tung propeller, vägande ca 32 t (fig. 2). Det kan vara av intresse att erinra om att den på 1850-talet i England byggda jätteångaren "Great Eastern" hade ett 4 800 hk propellermaskineri drivande en fyrbladig propeller med 36 t vikt. Varvtalet var dock lågt, blott 38 r/m.

För alstrande av elenergi installeras tre de Laval ångturbiner var och en kopplad till en 530 kW generator, jämte en 155 kW dieselgenerator. I huvudpumprummet installeras tre turbindrivna lastoljepumpar, var och en med en kapacitet av 1 100 t/h vatten. Styrmaskineriet blir elektrohydrauliskt. Ankarspelet, som väger ca 30 t, blir ångdrivet, likaså tre vinschar, varav två för 20 t och en för 3 t.

Kaptensinredningen anordnas i däckshus på båtdeck midskepps, där även styrmännens hytter förläggas, medan inredning för maskinchef och övriga maskinister liksom manskapet inryms i popen och i däckshus på popdeck.

"Josefina Thordén" är beställd av Rederi AB Comita i Uddevalla samt redan chartrad för oljetransporter i femton år (enl. Uddevallavarvet AB; "Uppfinningarnas Bok" VI, Stockholm 1931 s. 754). N LH



*Josefina Thordén sjösätts. Foto Arne Andersson, Bohusläningen/Bohusläns museum.*



*Josefina Thordén till havs. Foto Lennart Härwi, Bohusläns museum.*

# Ett storvarv stampas ur marken

## Stapelbädd för 100.000 ton

### Köl sträcks nästa sommar



Gustaf Thordén, styrelseordförande för varvsbyggeriet vid Bohuslän och har 18 årtal som styrelseordförande för Bohuslän. Han sträcker sig på sin nya bänk.

Det var nätt och jämnt att böcket kommit ut på underskrifterna av Uddevallarvets nya jättebeställningar innan förberedelserna för varvets storbyggen sattes i gång ute på sjövidslandet. I går förmiddag var en handfull arbetare redan i färd i den jungfruliga terrängen där senast i mitten på nästa år det första 63 000-tonns tankfartyget skall köllsträckas på en av Europas största fartygsbäddar. Där skall bredvid stapelbädden inom kort resa sig en ny grupplagsarbetarstad som blir i det närmaste lika stor som varvets nuvarande. Där skall bli en 200 meter lång och 50 meter bred kajläggning och en enorm materialgård för fartygsplåt. Den stapelbädd som förest byggs på det nya varvsområdet får en längd av 300 meter och en bredd av 45 meter. På denna bädd skall fartyg på upp till 100 000 ton kunna byggas.

### Arbetskraft finns ännu i Bohuslän

**GÖTTEBORG (Bohusläningen):** Uddevallarvets expansion kan bli avgörande till att strömmen växlar för landskapet. De senaste decennierna har medfört en ständigt minskning av arbetsstyrkan, och därför har följt ett fall i utbudet av arbetskraft. Läroverksamheten i området söker därför tillfälligt utströmlösningar i form av varvsindustriens tillväxt. Vi skall göra så gott vi kan, heter det. Forts. på sid. 4.



Gustaf Thordén, styrelseordförande för Bohuslän, tillsammans med några av sina närmaste medarbetare studerar planerna för den stora varvsbyggeriet. Stående från vänster: Ingemar M. Söderberg, överingenjör Sven Åhn och ledarna för den nya byggnaden.

### Gustaf Thordén: Hela Bohuslän hjälper mig att bygga båtar!

Det var ett surr som i en bikupa och en febril verksamhet i Uddevallarvets lilla oansenliga kontorsbyggnad i går eftermiddag. Telefonerna ringde värre än på Bohusläningens idrottsredaktion en söndag när Oddevold är i färd. Det var spring i korridorerna och diskussioner i oändlighet i de små kontorsrummen, och allt rörde sig om varvets utvidgning och de nya beställningarna. I sitt lilla spartanska krypin uppe under snedtakat, med utsikt över cykelställen och parkeringsplatsen, satt mannen bakom storbeställningarna, skeppsredaren Gustaf B. Thordén själv, och tog emot gratulationer i telefon, pratade om fartygsbeställningar och slängde då och då in ett ord om fotboll.

Förstasidesnyheter i Bohusläningen den 2 februari 1957. Ur Bertil Quirins arkiv.

Josefina Thordén var ett konventionellt tankfartyg som lastade olja i tio centertankar och tio vingtankar och med ett pumprum placerat akter om lasttankarna. Som framdrivning fick hon en ångturbinanläggning från AB de Laval på hela 20 000 hk. Fartyget byggdes mot ett 15-årigt tidscerteparti med det amerikanska oljebolaget Cities Service Oil Company som Thordén hade förhandlat fram. Kontakten med detta oljebolag kom att bli viktig för Uddevallarvets senare historia då det i slutet av 1950- och i början av 1960-talet fick bygga fyra 68 000-tonns tankfartyg för samma oljebolag. (Cities Service Oil Company blev

med tiden Citgo med ett stort nät av bensinstationer över hela USA. Senare blev oljebolaget helägt av venezuelanska PDVSA och med dagens bojkott av Venezuela kämpar bolaget numera för att frigöra den amerikanska verksamheten från det venezuelanska ägandet).

Tidscertepartiet påbörjades lite olyckligt då fartyget efter blott ett år råkade ut för ett allvarligt maskin haveri och blev liggande fem månader för reparation i Genua. När den ekonomiska krisen slog till mot Thordéns verksamheter 1959 tvingades han sälja fartyget för ett lågt pris till amerikanska intressen.



Karin Thordén. Foto Arne Andersson, Bohusläningen/Bohusläns museum.

Vid mitten av 1950-talet hade Uddevallarvet svårt att få nybeställningar och marknaden var avvaktande. Kylfartygsmarknaden hade fångat Gustaf Thordéns intresse och han beslutade 1954 att för Rederi AB Aranäs räkning lägga en beställning vid Uddevallarvet på tre kylfartyg avsedda för frukttransporter. Via mäklare fick han förhandlat fram tidscertepartier med Belgian Fruit Line i Antwerpen för de tre fartygen som senare utökades till fyra. Finansieringen av dessa fartyg blev ett allvarligt problem eftersom Thordén ansåg att ett lånelöfte från Enskilda Banken inte uppfylldes. Han hade också beställt två kylfartyg vid Valmet i Finland med avsikten att skroven skulle byggas i Finland och sedan utrustas vid Uddevallarvet.

# Storbanker ger 40 miljoner — statsgaranti på 30

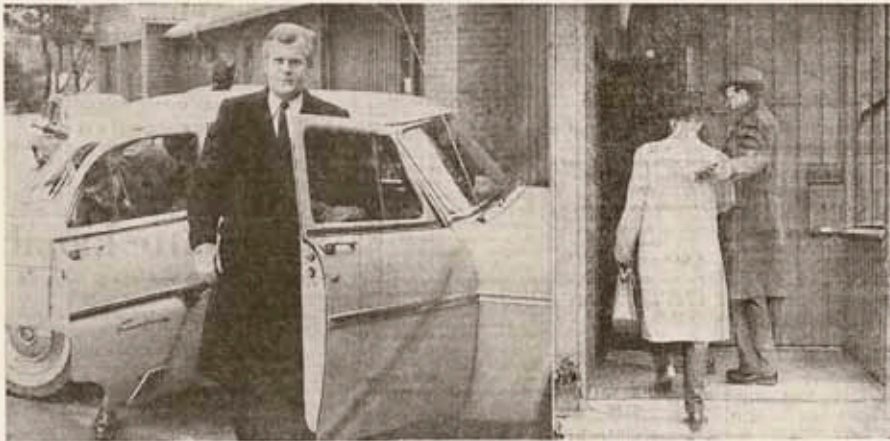
## STIFTELSE ÖVERTAR VARVET

### ÄGER RÄTT ATT SÄLJA FÖRETAGET

STOCKHOLM (TT) Uddevallavarvet med dotterföretag skall övergå från Thordénkoncernen till en nybildad stiftelse. Fyra storbanker skall ge erforderliga krediter på 40 milj. kr. med statsgaranti på 30 milj. och borgen av Uddevalla stad på 10 milj. kr.

Den uppgräpna som trädfädes på ansökan innehåller i huvudsak följande:  
□ Uddevallavarvet med dotterföretag skänks från Thordénkoncernen och övergår till en nybildad stiftelse.

□ Styrelsen för stiftelsen skall bestå av nio ledamöter, varav åtta tillhör tre, särskilda utvalda, och Uddevalla stad en. De övriga fem utöses av de fyra affärsbankerna.  
Paris, på sid 2



Direktör Bengt Sjölund och styrelseordförande Sven Otto möttes till styrelsemötet i T. A. Högst dagens Tidningen på ett av mötteri i styrelserättens rum.

## Uddevalla drar lättnadens suck

## Thordén fick bistånd av hövdingen

## Blixtkallelse

## Styrelsen går

Förstasidesnyheter i Bohusläningen den 20 mars 1958. Ur Bertil Quirins arkiv.

Finansieringsproblematiken med fruktbåtarna sammanföll med att kostnaderna för det nya varvet i Sörvik skenade långt över de uppgjorda kalkylerna, delvis på grund av att markförhållandena krävde en mer omfattande pålning. Det här grundlade den ekonomiska kris som år 1958 tvingade bort Gustaf Thordén från Uddevallavarvet. Varvets revisorer hade tidigare framfört kritik över att full affärsmässighet inte upprätthölls mellan rederiets och varvets affärer, bland annat lyste kontanta inbetalningar vid kontraktsskrivningar med sin frånvaro.

Varvets portfölj av nybeställningar hade utökats under 1955 varför man beslöt sig för att beställa två av kylfartygsskroven vid Valmet OY i Helsingfors. Det hela slutade med att två båtar byggdes i Uddevalla medan två skrov byggdes i Finland.

Kylfartygen var relativt små (118×16,3 meter) med en dödvikt på 3 500 ton. De var visuellt vackra med fallande stäv och rundade frontskott och övergångar på överbyggnaden. Framdrivningen var en 10-cylindrig Götaverken diesel på 6 250 hk.

Det första fartyget, *Karin Thordén*, levererades 1956 och följdes samma år av *Aase Thordén*. Båda gick omgående in i timechartern för Belgian Fruit Line men redan 1958 tog charterbolaget över ägandet för 8,9 miljoner kronor per fartyg (nybyggnadspriset var 10 miljoner kronor). Det tredje kylfartyget var *Brita Thordén* vars skrov byggdes

vid Valmet i Helsingfors för att därefter bogseras till Uddevallavarvet för utrustning. Också hon gick efter leveransen 1957 in i timecharter för Belgian Fruit Line. Hon drabbades ganska snart av en brand i lasten som också förstörde större delen av inredningen och hon blev därför liggande en längre tid på Eriksbergs varv för reparation. Hon såldes 1963 till Salénrederierna och hette under ett år *Trubadur* innan hon 1964 såldes vidare till Sovjetunionen.

Det fjärde kylfartyget, *Edith Thordén*, byggdes också på Valmet i Helsingfors 1957 och bogserades till Uddevalla för utrustning. Då hade ekonomin både för varvet och rederi-



Brita Thordén. Foto Arne Andersson, Bohusläningen/Bohusläns museum.

verksamheten hamnat i ett så kritiskt läge att Uddevalla-varvet redan innan färdigställandet sålde det till ett konsortium med Blue Star Line och New Zealand Shipping. Fartyget levererades 1957 som *Crusader*. Det hade beställts för 12,8 miljoner och det såldes för 16 miljoner, en vinst som inte gick till rederiet utan till varvet. Ytterligare ett kylfartyg, som döptes till *Saracen*, byggdes på samma sätt på Valmet och utrustades i Uddevalla för samma konsortium. Även detta såldes för 16 miljoner kronor, vilket förmodligen var ännu en god affär för varvet.

Ytterligare ett linjefartyg fanns 1957 i beställning på finska varv. Det var Thordén Lines som ursprungligen beställt två torrlastfartyg på 8 500 ton vid Crichton-Vulcan i Åbo. Det var en fortsättning på en lång serie fartyg som varvet byggt till Sovjetunionen och till Finland-Sydamerika Linjen under 1950-talet. Fartyg med en ovanlig profil med två däckshus midskepps skilda åt av ett lastrum. För framdrivning installerades en Uddevallabyggd Götaverken diesel på 7 500 hk. Ett fartyg avbeställdes medan det andra döptes till *Anne-Marie Thordén* och var klart för leverans i maj 1958.

Rederiets finansiella läge var då pressat och man kunde inte komma överens om slutpriset. Fartyget skulle säljas på auktion i Åbo men man lyckades komma till en överenskommelse och undvika detta. Efter leveransen togs fartyget till Uddevalla där det lades upp och Götabanken tog formellt över ägandet. Efter några månader såldes det till Bonnierföretagen i Stockholm och fick namnet *Charlotte*, med Halmstad som hemort.

Trots alla svårigheter för Uddevalla-varvet under 1950-talet så fortsatte Gustaf Thordén sin rederiverksamhet med

trafik på USA med fem fartyg. Dels de tre fartygen han fört med sig från Finland plus *Hjördis Thordén* och *Clary Thordén*. De finskbyggda båtarna började bli gamla och omödrna och försöket att förnya tonnage genom att beställa två nybyggen från Crichton-Vulcan misslyckades. Samtidigt som han försökte sälja de finskbyggda fartygen måste bolaget chartra in tonnage, bland annat från Gustaf Eriksson i Mariehamn, för att hålla verksamheten igång.

Den finska rederiverksamheten avslutades 1960 i och med att *Mariefors* ex. *Maud Thordén* såldes efter att under 1950-talet varit verksam i trafik på USA/Canada och Stora Sjöarna.

**Den 30 juni 1963** omkom Gustaf Thordén tragiskt genom en drunkningsolycka utanför Hunnebostrand. De finskbyggda svenskflaggade *Kristina Thordén* och *Selma Thordén* såldes båda 1964, och 1965 tog Rederi AB Rex i Stockholm över Thordén Lines trafik mellan Skandinavien och USA, inklusive det inchartrade tonnage där *Marita Thordén* ex grekiska *Arsenal* ingick. *Clary Thordén* och *Hjördis Thordén* såldes omgående medan charterfartygen blev kvar till årsskiftet 1966/67. Därmed var Thordén Lines amerikanska linjetrafik till ända.



#### Källor

Hag, Erik: artikel i *Båtologen*, 1992.

Thordén, Gustaf B.: *Alla mina skepp*. Göteborg, 1962, s. 262.

*Thordén Rederierna*. En krönika i text och bilder, sammanställd av reportage och artiklar i svensk och utländsk press under åren 1945 – 1957. Uddevalla, 1957.



*Hjördis Thordén på Delawarefloden den 8 juni 1965. Foto ur Rickard Sahlstens arkiv.*



*Aase Thordén, det sista Thordénfartyget som sjösattes vid Uddevallavarvet. Foto Arne Andersson den 25 maj 1956, Bohusläns museum.*



Arvid i US Coast Guard 1925

# Aldrig mer i en livbåt

Göran Sändare

**Att hamna i en livbåt eller på en flotte sedan ett fartyg gått till botten är ingen avundsvärd situation. Det finns många skildringar om hur sjömän kämpat för sina liv i en liten farkost efter att deras fartyg sjunkit.**

**Inte minst under de båda världskrigen sänktes stora mängder handelsfartyg och krigsfartyg och hur många människoliv som gått till spillo är omöjligt att uppskatta. Man kan också föreställa sig att de som klarat livhanken måste ha haft skräckfyllda upplevelser innan de räddades.**

**M**in svärmors bror Arvid Andreasson föddes i maj 1899 i Göteborg. Han blev äldst i en syskonskara på sju barn, de övriga var samtliga flickor. Arvids far Karl Otto hade varit till sjöss en kort tid i sin ungdom men sedan gått i land och tjänat sitt uppehälle som diversearbetare och som snickare i Lundbyhamnen. Sonen Arvid hade från tidiga år det pulserande fartygslivet i hamnen på nära håll.

## Ut i världen

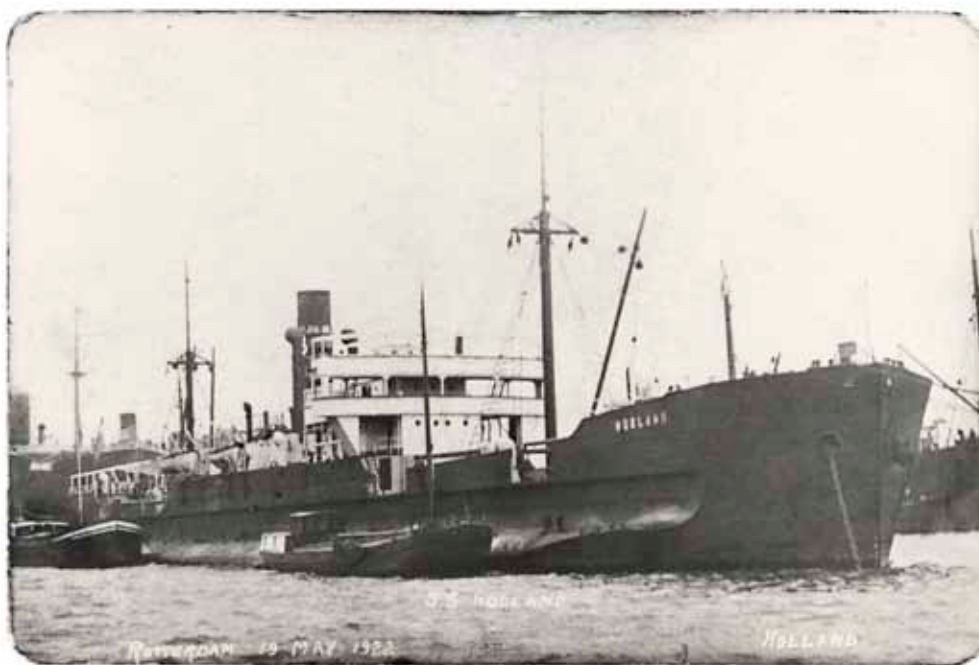
Första världskriget har pågått ett år när Arvid som 16-åring skrivs in vid Göteborgs Sjömanshus den 17 augusti 1915. Eftersom han är omyndig behöver han faderns godkän-

nande och tillstånd, vilket inte stöter på några problem. En månad senare startar Arvid sin sjömansbana då han mönstrar som eldare i maskin på den lilla ångaren *Gothia* om 411 ton. Han har 50 kr i månadshyra.

Strax före jul mönstrar han av i Göteborg och stannar kvar hemma till i maj 1916 då han mönstrar på s/s *Hogland*, ett avsevärt större fartyg på hela 3 236 ton och med 31 mans besättning.

Under tiden på *Gothia* insåg Arvid att eldarejobbet inte är en sinekur, ändå väljer han att återigen mönstra som eldare. Många har berättat om hur hårt det var, bland andra Harry Martinson som var några år yngre än Arvid, men de bör ändå ha varit till sjöss ungefär samtidigt. I en passage i boken *Resor utan mål* har Martinson ingående skildrat vilket fruktansvärt jobb det kunde vara att stå i maskinrummet och skyffla kol:

Varje vakt stodo vi två man på durken och eldade med stora argentinska spannmålsskyfflar. Varje eld skulle ha etthundratjugu skyfflar kol varje påfyrning. Det blev åttahundratjugu skyffeltempon per man för varje matning. (...) Så upprepades de åttahundra armtempona om och om igen – en sorts evig kretsgång i en trampkvarn av järn. Dessemellan kom slaggingarna. När de förestod kände vi oss som tjurar i den sextio grader heta luften. (...) Ett hård-



*S/s Hogland i Rotterdam år 1922.*

fyrat fartyg förföljer en även i sömnen. I nervsjuka drömmar upplever man arbetet; står och eldar och eldar, fortsätter sin vakt i sömnen. Arbetsdrömmen är den värsta av alla skräckdrömmar.

Efter att ha anlöpt några hamnar i Holland och Belgien går *Hogland* över till USA för att lossa. Vid ankomsten till Philadelphia, den 11 augusti 1916, rymmer Arvid från fartyget. Och han är inte ensam. Hela femton man ur besättningen rymmer, dels i Philadelphia, dels i Baltimore.

Rymningar var inte helt ovanliga vid den här tiden. Särskilt på äldre fartyg kunde förhållandena vara olidliga. Var dessutom befälens hårda och krävande var det lätt hänt att sjömännen lade benen på ryggen i närmaste hamn. Kan detta ha varit orsaken till att den sjuttonårige Arvid inte såg någon annan möjlighet än att följa sina kamrater och lämna fartyget?

Att vara till sjöss under första världskriget var dessutom oerhört riskfyllt. Tyskland hade redan från februari 1915 proklamerat det oinskränkta ubåtskriget, dvs. de anföll inte bara örlogsfartyg utan också handelsfartyg i brittiska vatten. Även fartyg från neutrala stater kunde anfallas utan förvarning. Senare upphörde dessa attacker, men från februari 1917 återupptogs det oinskränkta ubåtskriget vilket blev en av anledningarna till att även USA gick med i kriget.

Arvid verkar ändå inte ha blivit avskräckt från sjömansjobbet. Snart tar han sig tillbaka till Europa och det mitt under brinnande krig. Det blir en resa som kommer att fylla den unge sjömännen med fasa. För sina anhöriga berättade han senare att hans fartyg blev torpederat och att besättningen nödgades tillbringa en hel vecka i livbåtarna innan de till slut räddades av ett brittiskt örlogsfartyg. Denna vecka satte djupa spår i Arvid och han konstaterade ofta lakoniskt att han *aldrig mera ville sätta sin fot i en livbåt*.

Men driften att fortsätta till sjöss verkar ändå ha övervunnit rädslan. Arvid lämnar Liverpool med s/s *Pannonia*

den 25 sept 1917 och anländer till New York efter en ny Atlantresa. Han kommer nu att vara till sjöss i flera år och vistas även en längre tid i USA. Under hamnbesöken bor han ofta på Scandinavian Sailor's Home i Brooklyn.

Den 5 okt 1920 mönstrar Arvid på s/s *Phoenix* som *trimmer* i Baltimore. Den engelska termen *trimmer* betyder kollämpare, dvs. man skyfflar fram kolet från kolboxarna till ångpannorna där eldarna hivar in kolen i elden.

Vid samma tillfälle ansöker Arvid för första gången om att bli amerikansk medborgare och lämnar in en naturaliseringsansökan till rätten i Eastern District of Virginia. I ansökan nämner han att han är 21 år gammal, vit, ljushårig, har blå ögon och är 5 fot och 7 inches. Han anger *fireman* som yrke, dvs. eldare, och att han är anställd på s/s *Phoenix* som ligger i Norfolk, Virginia. Strax efter att ansökan lämnats in avgår *Phoenix* till Palo Alto i Mexiko. När Arvid återvänder till USA och New York får han meddelande om att hans ansökan om medborgarskap har avslagits.

Hösten året därpå mönstrar han som *trimmer* på det svenska fartyget s/s *Hibernia*, fört av sjökapt. Martin Thore. Fartyget går mellan USA och Kuba och efter två resor fram och tillbaka mellan Kuba och New York mönstrar Arvid av på julafton 1921.



*S/S Hibernia i Göteborg 1920. Foto Göteborgs Historiska museum.*



Arvid bland sina systrar och föräldrar.

Sjömanslivet fortsätter att locka den nu 23-årige ungen från Göteborg. Han har bland annat varit mönstrad som *oiler* på det amerikanska skeppet *s/s Neponset* på en resa från Vancouver, British Columbia, Kanada, den 26 januari 1923.

Knappt två år senare lämnar han för andra gången in en ansökan om amerikanskt medborgarskap. Nu arbetar han som kustbevakningsman och har fast adress: 141 Falcon Street, E. Boston, Massachusetts. I ansökan uppger han att han enrullerades i US Coast Guard den 4 april 1924. Tydligt kan man få anställning i den amerikanska kustbevakningen utan att vara amerikansk medborgare, och ändå sorterar US Coast Guard under USA:s krigsmakt. Det finns från den här tiden ett foto av Arvid i amerikansk sjömansuniform. Att döma av Rödakorsmärket på uniformen har Arvid förmodligen fått utbildning i sjukvård.

Som stöd för Arvids ansökan om medborgarskap vittnar två av hans vänner – John N. Anderson, asbestarbetare, boende på samma adress som Arvid, och Karl Edstrom, målare – om hans förtjänster: *The said petitioner is a person of good moral character, attached to the principles of the Constitution of the United States. The petitioner is in every way qualified to be admitted a citizen of the United States.* Även denna ansökan



Arvid studerar till övermaskinist 1938.

avslås dock i november 1925 av The Superior Court of New London, Connecticut, med motiveringen: *No legal residence in US.*

Men Arvid ger inte upp. Tredje gången han ansöker om medborgarskap är i maj 1928. Nu lever han i New York med adressen 25, South Street. Återigen har han två vänner som vittnar till hans fördel. De är alla kustbevakningsmän ombord på USS *Raritan*, New York. Nu blir det ett godkännande från rätten. Arvid blir äntligen amerikansk medborgare.

### Tillbaka till Sverige

När Arvid får meddelande om att hans mor Hilda avlidit i maj 1929 beslutar han sig för att resa tillbaka hem till Sverige. Med i »bagaget« har han ett vittnesbörd från sjömanslivet som hans mor förmodligen inte skulle ha uppskattat.

Hon var mycket orolig när hennes ende son skulle gå till sjöss och hon förmanade honom särskilt att han inte skulle tatuera sig. Men hon talade för döva öron. När Arvid återkom till Sverige hade han ändå låtit tatuera sig. Och det var inte vilka tatueringar som helst. Runt båda bröstvårtorna hade två grishuvuden placerats, med själva vårtorna som trycken! Och förutom grisarna var hans underarm utsmyckad med den amerikanska flaggan.

Arvid skaffar sig ett arbete i Sverige, men han vill också studera. Han börjar på Sjöbefälsskolan i Göteborg och tar maskinistexamen den 13 maj 1935. Ett år senare blir han återinskriven på Göteborgs Sjömanshus, nu med nr 817. Sedan en tid har Arvid haft sällskap med Lilly och de gifter sig den 7 november 1936.

Arvids första arbete som maskinbefäl blir på *s/s Westkusten*, Nya Ångfartygs AB, där han mönstrar som maskinist den 16 maj 1936. Han mönstrar av ett halvår senare men stannar bara hemma några dagar innan han åter mönstrar på, i Helsingborg, nu som tredjemaskinist i *s/s Atland*, Tirfing. Efter avmönstring och ny påmönstring har han avancerat till andremaskinist i ångfartyget *Halvard Bratt*.

Efter ny avmönstring sätter Arvid sig återigen på skolbänken och den 31 maj 1938 avlägger han examen som övermaskinist. När sommaren börjar lida mot sitt slut utö-



*Ångaren Flandria var krigsmälad även under första världskriget.*

kas familjen med dottern Mariann som föds i Karl Johans församling. Efter examen mönstrar Arvid på som tredjemaskinist på det större fartyget m/s *Scandinavia*. Här stannar han kvar till den 5 april 1939 då han mönstrar av i Härnösand.

Hans sista arbete ombord i en båt blir i s/s *Flandria*, där han mönstrar som andremaskinist den 27 april 1939. Efter krigsutbrottet får han tillfälle att vara hemma några veckor på hösten, innan han återvänder till båten. Det råder krigsstämning och total mörkläggning då hans systrar och hustru följer honom ner till hamnen i Göteborg. Vid avskedet tar han av sig sin klocka och räcker över den till Lilly. Anar Arvid redan nu att hans sjömansbana snart kommer att vara över?

*Flandria*, på 1178 bruttoton, var Götharederiets äldsta fartyg, byggt 1898 i Helsingör. I 42 år gick fartyget på bolagets linje på Frankrike och Holland utan några större haverier. Hon klarade hela första världskriget utan annat missöde än en kollision med en engelsk patrullbåt vid visitering. Påskdagen 1924 strandade *Flandria* på Jyllandskusten, utan större skador. Besättningen och de åtta passagerarna räddades och några dagar senare drogs fartyget flott.

### Flandria torpederas

Torsdagen den 18 januari 1940 är en svart dag för Sveriges handelsflotta. Tre fartyg förliser denna dag; m/s *Pajala*, s/s *Foxen* och s/s *Flandria* varvid 34 personer omkommer.

*Flandria* är på resa från Göteborg till Amsterdam med last av papper och gatsten. Natten den 18 januari, då fartyget befinner sig på ett avstånd av 95 sjömil från IJmuiden, inträffar en våldsam explosion, varvid bryggan, däckshuset midskepps och skorstenen smulas sönder och försvinner. Även livbåtarna pulvriskas. Några sekunder senare följer ytterligare en explosion, nu i ångpannan. Arvid befinner sig med all säkerhet i maskin och han, liksom de övriga som är under däck, omkommer omedelbart vid de våldsamma explosionerna.

Det tar inte mer än 25 sekunder från detonationerna till dess att *Flandria* går till botten. Timmerman S.O. Bengts-

son, som befinner sig på bryggan för att ta över rodret då den första explosionen inträffar, kastas ut i vattnet där han tar sig upp på den ena av de två flottor som slungats i sjön akter om fartyget. Efter honom lyckas också lättmatrosen B. Wallman, jungmannen W. Johansson och eldaren Waslow, en statslös ryss, komma upp på samma flotte.

Matrosen Malm, en 65-årig man, försöker också ta sig upp i det ögonblick som *Flandria* går under, men han suggs ned av virvlarerna. Flera nödrop hörs från nödställda, men i det rådande mörkret kan man från flottan inte komma dem till undsättning. Den tyska u-båten *U9* är ansvarig för torpederingen och det är även *U9* som några timmar senare torpederar s/s *Patria*, då 19 personer av en besättning på 23 omkommer.

Wolfgang Lüth, *Kapitän zur See*, hade befälet på *U9* den 30 december 1939 och han utförde sex operationer med henne. Resultatet blev åtta torpederade fartyg, varav *Flandria* och *Patria* blev de första. Lüth var ubåtskapten i hela fem år, men blev 1944 chef för Marineschule i Flensburg. Den 13 maj 1945, alltså efter krigsslutet, sköts han under oklara omständigheter till döds vid skolan där han var chef.

De fyra männen från *Flandria* tillbringade två dygn på flottan i snöstorm och kyla utan mat. Ficklamporna kom att bli deras räddning. Två dygn efter torpederingen observerades deras signaler av ångaren *Balzac* av Oslo som undsätte de fyra överlevande och tog med dem till Amsterdam.

Bland de 17 omkomna befann sig Lillys man Arvid Andreasson, som *aldrig skulle behöva sätta sig i en livbåt igen*.



*Wolfgang Lüth.*



# Jorden runt med »Totta«

Thorbjörn Lindberg

Det tremastade segelfartyget *Ugglan* ligger redo för avgång i Helsingborgs hamn i slutet av september 1882. Kapten ombord är Jean August Kinnman. Hans hustru och två av döttrarna finns sedan två dagar ombord för att ta avsked.

Det som är speciellt är att en av döttrarna, Charlotta »Totta«, 14 år gammal, efter avslutad folkskola skall få följa med fartyget på en jordenruntresa. En resa som går via Australien och Nya Zeeland.

**T**otta tycker naturligtvis att det är spännande att få följa med sin far men samtidigt känns det ledsamt att lämna mamman och syskonen under så lång tid. Hon börjar omgående skriva dagbok för att i brevform informera de sina om vardag och äventyr ombord på *Ugglan*. Själva avresan från Helsingborg nämner hon inte mycket om. Inte hur ankaret hivades eller hur seglen sattes. Tankarna finns i stället hos de nära och kära som hon tagit avsked av.

Familjen består av fadern, född 1839, och den sju år yngre modern Hilda samt hennes fem syskon, Erik, Gunhilda, John, Naemi och Signe. Vid denna tid var det inte ovanligt

att någon familjemedlem fick följa med ombord, då hänvisad till att fungera i fartygets miljö, isolerad från andra nära och kära. Vidskepligheten var utbredd och det sågs av vissa sjömän som riskabelt att ha en kvinna ombord. Flickan välkomnades ändå, för att hon var så ung. Efter två månader skriver hon det första brevet hem.

*Den 15 november 1882.*

Dyra älskade mamma!

Barmhärtig och nådelig är Herren, tålig och med stor mildhet. Vi passerade linien på söndag kväll och jag vill nu börja på att skriva för att tala om det märkvärdigaste som hänt. Jag stod så länge jag kunde och såg efter mamma och Gunhilda, den dagen då ni seglade i land. Och sedan på dagen hade vi vackert väder, lotsen lämnade oss utanför Helsingör kl. 3.

Den 29/9 pepprade pappa in mina och hans kläder som inte begagnades och lade dem i lådan under sängkammarsoffan. På kvällen foro vi förbi Orkneyöarna och jag såg fyren på dem.

Den 1/10 regnade det men vi hade god vind liksom alla de andra dagarna, men på kvällen kl. 8 fingo vi orkan av sydlig vind och måste göra fast alla segel och ligga bi. En ruta i skylightet blåste sönder. O, det var förfärligt vad det

bläste, det måste vara två man vid roret. Timmerman höll på att falla öfverbord, men det var några plankor uppsatta där så att inte jag skulle falla öfver bord när jag gick där, som tog emot men han hade bägge benen ute. Sjön vräkte öfver så att vaden som låg här akter spolades öfverbord och några flöto omkring. Jag hade just gått och lagt mig då det började blåsa kl. 7 och jag låg och tänkte på det språket som mamma gav mig: Vågorna i hafvet fräsa grufveliga men Herren i himmelen är större än dem. Men Herren bevarade utan någon fara, stormen började avtaga. Vid kl. 5 på natten hade 3 segel blåst sönder.

Den 2/10 hade vi blåst och jag var sjösjuk. Vi hade motvind och drevos tillbaka till Färöarna och blevo liggande där till 6/10. Då slaktade vi den största grisen, som vägde 13 pund och 7 skålpund.

För Totta blir inledningen på resan dramatisk med orkanvindar och grov sjögång, vilket skrämmer henne. Fadern är till stor del upptagen med *Ugglan*s manövrerande. Hon nämnde ofta ovädret längre fram i livet.

De följande tio dagarna skriver hon om fångandet av en albatross, att hon leker med pappersdockor och om läxläsning med pappan. Hon får även håret klippt av sin far, så att hon »icke kunde fleta« det. Den 15–16 oktober provar man att signalera till mötande fartyg som skulle rapportera att man mött *Ugglan*. Totta får besked av fadern att hålla sig i hytten vid dåligt väder, för att inte råka ut för en olycka. Hon skriver också dagbok.

Den 20/10

Började timmerman på med att göra en balja till mig för att bada i.

Den 23/10

Var jag uppe och såg en komet med lång svans. Pappa började med att bada ute på däck och jag tog på mig sommarklänning för att det var så vackert väder, och pappa skref ett schema åt mig. Jag läser geografi, svensk historia, naturkunnighet, engelska och läser högt för pappa, skrifer och räknar, men jag läser inte tyska. Jack (skeppshunden) klipptes i dag och han ser så lifvad ut.

Den 24/10

Fick jag min balja färdig, som är hvitmålad inuti och fernissad utanpå. På eftermiddagen var jag sjuk, ej sjösjuk.

Den 25/10

Såg jag ön Porto Canto, då fingo vi riktigt akterlig vind och jag såg två seglare som lågo samma väg som vi. Det var början på nordostpassaden.

Den 26/10

Tvättade jag några av mina kläder, det var så roligt och jag såg öarna Maderia och Desertas.

Den 28/10

På lördag badade jag första gången i baljan som var ställd i skåpet bredvid korridoren. Vattnet i sjön är 23 grader och nu är det 26 grader.

Den 30/10

Sågo vi efter huru mycket jag hade växt på en månad, vi hafva märken på mahognyväggen, och jag hade växt 1/8-dels tum.

*Ugglan* möter andra fartyg. Totta berättar att hon sett en fullriggare, hon stryker kläder och ser flygfiskar och springare för första gången. Hon berättar även att skeppskatten gärna tar hand om flygfiskarna som hamnar på däck, vilket irriterar stuerten som i fiskarna ser ett sätt att dryga ut dieten.

Den 13/11

Kom Neptun för att raka alla som inte hade passerat linien, rakborsten är en stor målarpensel, rakkremen är av zink-



vitt och såplödder, barberarstolen är på en plankan öfver ett vattenfat, när rakkniven av 1/2 meter trä skrapat av rakkremen dras plankan bort, så man doppas hel i sköljvattnet. Sedan alla blifvit rakade började de på att ösa vatten öfver varandra, sedan kommo de hit akter med pytsar fulla med vatten för att ösa öfver styrman Backer, men han sprang bort och jag stod där så att jag fick det i stället men det var litet, jag slapp att rakas. Jag var så redd för Nep-

tun för han såg så förfärlig ut, det var bossman som var Neptun, timmerman var den som rakade och matros Bernsson var tvålare.

Den 14/11

Foro vi förbi Fernando Noronah, vi gingo så nära att man kunde mycket väl se träden och husen utan kikare. En brasiliansk ångbåt sågo vi äfven. Det var så trefligt att se land och träd.

Totta får vissa rutinuppdrag, där handhavande av kläder är en viktig del, men som hon tycker är »tråkigt«. Sjömansarbeten, som att exempelvis måla stormlejdaren och block, är roligare. Läxläsningen går som en röd tråd genom dagarna.

Resan går vidare, Totta fortsätter att arbeta med många skeppsgöromål, observerar fåglar som hon aldrig sett förut, och man ser ett flertal skepp. Hon hjälper timmerman med Signebåten och får måla. Bernsson fångar en albatross som är 9 1/2 fot mellan vingspetsarna, Totta beskriver kroken man använder för att fånga fågeln.

Bernsson och stuert fångar en »capdufva« som de stoppar upp och ger till Totta. Hon beundrar springare och är med när man fiskar. Det börjar nu bli kallt, bara 11 grader, så hon slutar bada i tunnan.

*Ugglan* seglar under en vecka nära ett annat segelfartyg som heter *Aristos*. Runt juletiden får hon vara i hytten några dagar för sjön går grov. Totta fungerar bra ombord. Hon ägnar sig åt läxläsning och olika förströelser, hon syr även flera famnar söm på segel. Tropikernas sol är flödande varm, och ibland sveper dimman in fartyget. Vid regn samlas det dyrbara vattnet i baljor och tunnor till dryck och tvätt. Fle- ra av besättningen uppskattar hennes positiva framtoning.

Vid slutet av året gör Totta en summering om sig själv där hon konstaterar att hon varit ganska frisk och bara haft ont i ryggen ett par gånger. Totta läser ur bibeln för sin far och tackar Gud för det lyckosamma gångna året. Hon skriver följande dagboks-brev hem.



*Den 19 november 1882*

Dyra älskade mamma!

Söndag natt kom det en flygfisk ombord och den fick Bernsson tag i innan katten hann att taga den och jag fick den. Då klippte vi av vingarna och pappa lade den i press. Stuvvert stekte fisken åt oss till frukost och den smakade ganska bra. Och på middagen fångade styrman Valander en fogel med så förfärligt långa ben, troligen en vadare, och vi satte honom i bur. Nu slutar jag för denna gång, jag skall bara tala några ord om hur jag har haft det annars. Mina blå strumpor har jag börjat sticka vid, men det är så lite, för när jag har läsningen från kl. ½ 10 till kl. 2 och läxor att läsa på och så är det annat att laga och lappa, stoppa både mina och pappas strumpor o.s.v. m.m. så blir det ej mycket tid öfver att vara på däck några timmar.

Jag går barfota äfven på däck nu medan det är så varmt, jag badar 2 gånger om dagen. Först på morgonen kl. 6 så bär det af rett ur kojens och i tunnan och sedan dricker jag lemonjuicevatten och socker och äter kakor till, det smakar bra, jag dricker äfven lemonjuice på frukost. Och så badar jag på middagarna strakst före jag äter middag.

Hvarje morgon läser jag ur nya testamentet för pappa. Gud har bevarat mig hela resan så att ingen olycka har händt mig och jag har sluppigt att vara mycket sjösjuk, det är bara 2 gånger. Den ena gången var dagen efter den där förfärligt svåra stormen där uppe vid Färöarna. Min snufva är alldeles bra nu, men det rinner fortfarande ur munnen mamma vet, som det gjorde när jag var hemma.

Jag tänker att ni sitter vid brasan därhemma om qvel-larna och språkar om huru vi har det nu, och vi ha det så varmt så att det är 23° varmt här inne där jag sitter. Där ute är det ungefär detsamma i skuggan. Gunhilda och Erik de skola upp så tidigt om morgnarna och i skolan och de taga allt på sig när de gå till skolan. Naemi och Signe ha allt glömt av Totta, men John kommer allt ihåg mig.

Pappa tänker att vi ej kunna hinna fram till jul, hvad det skall bli tråkigt, då få vi kallt och ruskigt. Jag ville så gärna göra en liten titt dit hemma i rummena och se huru ni ha det, och jag hoppas att ni ha det allt gott och bra.

Nu får Erik och Gunhilda snart jullof. Jag har haft lof den här sista veckan för tvätt och strykning så att jag får inget jullof för det, men jag får väl när vi komma fram till Melbourne. Nu slutar jag för den här gången och väntar till med att skriva till den 24/12 julafton 1882.

Julaftonsbrevet blir säkert en fortsättning på det tidigare och förmodligen kommer Totta att posta båda dessa epistlar när *Ugglan* kommer till Melbourne.

Men Herrens nåd varar ifrån evighet till evighet öfver dem som frukta honom. Latitud S 51,5 grader och longitud O 80 grader. Nu är det julafton och jag vill så gärna skriva till mamma och jag önskar er en glad jul. O, vad jag gärna ville vara hemma och jag längtar så förfärligt.

Vi äro 4½ timma före er så att när jag skrifer är kl. här 9, och vi hafva just ätit kväll, och där hemma är kl. ½ 5. Syskonen ha väl just nu kanhända kommit in och dricka kaffe i salen där julgranen är. Och sedan längre fram på aftonen tändes julgranen först och sedan kommer mamma med julklapps-korjen, o vad jag gärna ville vara hemma. Julgranen tänd och alla gaslågorna brinna, syskonens små ljusstakar brinna. O vad det måtte vara ljus och trevligt. Mamma sitter väl vid orgeln och alla syskonen stå omkring och vänta på att deras namn skall nämnas.

Jag har äfven fått julklappar, först dem som jag fick af mamma och pappa i Köpenhamn, tack snälla mamma för dem, fick jag också blyertspennor af pappa, ett stort vackert syskrin af timmerman och bokmärken af Charles. Och jag gaf pappa en liten hatt att ha på kikaren för att det ej skulle damma på glasena. Den sydde jag af hvitt tyg med en blå rand af silke som jag sydde i kråkspark. Timmerman fick en tobakspung som var sydd lika den som pappas men af röd flanell med svart silke. Styrman Bacher fick en stickad klockdyna samt stuver Charles och Axel också en klockdyna som jag hade sytt af röd flanell.

Vi hade allt som brukas på julkväll, färsk gris, gröt, fisk, mjukt bröd och knäckebröd, ost och potatis. Vi hade ganska ljust på qvällen då vi åto så att man knappast kunde märka ljusena.

**När år 1883 börjar** har *Ugglan* fortfarande några dagar kvar till Australien. Så här skriver hon dagarna före ankomsten i dagboken.

*Den 4/1*

Föll den lilla svarta skeppskatten öfverbord och albatrosserna slog ned på den.

*Den 9/1*

Slaktade vi den sista grisen.

*Den 11/1*

Målade jag ekan utanpå, och vi foro förbi Kings island och fyren Cap Wickom och en udde på fastlandet Cape Ostway.

*Den 12/1*

Vi hade motvind hela natten men på förmiddagen fingo vi god vind och på eftermiddagen fingo vi lots kl. 5 och det var trevligt.

*Den 13/1*

Ankrade vi klockan 6 i Melbourne. Jag och pappa gingo i land kl 9.



Resan till Melbourne, som tidvis varit både spännande och jobbig för Totta, förlöpte utan större motgångar. När de äntligen är framme efter en sjöresa på 109 dagar är det en underbar känsla för Totta att komma i land, handla, äta jordgubbar med grädde. Hon får brev hemifrån och presenter av sin far. Hon kommenterar breven hon fått av sin mor. Hon avslutar hälsningen till modern med: »Beder mammans tillgifna och lydiga dotter Charlotta«.

I Australien lossade fartyget sin last. Kinnman var ofta i land för att ordna ny last, och var mycket upptagen. Han ordnade så att Totta under tiden fick bo hos en engelsk fa-

milj i flera veckor där hon lärde sig hur det var att leva *down under*. Ovant och spännande, och bra träning för engelskan dagligen. Totta skriver även brev till modern från Australien och Nya Zeeland.

Kinnman lyckas till slut få last till England från Christchurch och Timaru på Nya Zeeland. Under uppehållet i Nya Zeeland kolliderar *Ugglan* med ett norskt fartyg där *Ugglan* får skador och bogsprötet knäcks. Det förlänger hamnbesöket väsentligt, med reparation och rättegång om skulden till olyckan. Kapten Kinnman för fartygets talan så väl att det till och med ger eko till *Göteborgs Handelstidning*.



Kinnman ordnar också så att Totta får bo hos en nyzeeländsk familj i Timaru under denna tid, och där fyller hon 15 år. Slutligen är lastningen och domstolsförhandlingarna avslutade och resan mot Europa kan påbörjas. *Ugglan* tillbringar sammanlagt fyra månader i Australien och Nya Zeeland. Totta skriver ännu ett brev till modern.

Den 15 maj 1883

Dyra älskade mamma!

Jag blev hämtad av pappa med båten den 13/5, för vädret skulle bli sämre, annars skulle det bli svårt att gå ombord i *Ugglan*. På eftermiddagen mulnade det till i en hast och det blev en svår storm. Den 14/5 fick jag gå i land, när vi kommo i land gick vi till stationen för att säga adjö till Mr. Darling, han hade varit i Timaru för några dagar, sedan gick jag till Mrs. Ashland, pappa kom dit till qvällen.

Pappa var inte färdig att segla på qvällen och det såg ut att bli fint väder, så jag fick stanna i land men pappa gick ombord. I dag vid middagstid gick pappa och jag ombord för att inte mera på den här resan gå i land i Timaru. På natten fingo vi litet vind, då lättade vi ankar och gingo till segels från Timaru.

Då hade vi varit där i nio veckor, en sådan lång tid. Ni hade kunnat skriva ett brev sedan vi kommo dit, om vi bara hade vetat att vi skulle ligga där så länge, men tänk så bra för pappa och mig att jag fick bo i land. Pappa var bissi varje dag, var upp till Christchurch en vecka, han hade nästan aldrig kunnat vara med mig om dagarna mycket, men nu hade han just som ett hem där, han var då uppe på qvällarna och satt där, men han bodde på ett hotell.

På de dagarna han var i Christchurch så när han skulle resa ned igen var jernvegsbron gången sönder så han hade att vänta ett par dagar på ett annat ställe. Jag minns inte vad det hette, men vi visste inte när pappa skulle komma och då brukade Mrs. Ashland sätta in mat till pappa i ugnen för han skulle ha när han kom hem, för tåget kom kl. 8 och vi åt kl. 6.

Men pappa hade mycket träkit i Timaru, mamma kan inte känna igen pappa nu, han har blifvit gråskäggig och mycket mera flintskallig. Det kom en svensk bark från Göteborg som hette *Aurora*, hon låg här bara i 3 veckor.

Den 19/5 hade vi 2 lördagar i en vecka, det har jag aldrig haft förut.

Den 20/5 mätte pappa mig för att se hur mycket jag växt på 3 månader, 6 mm.

Den 26/5 slaktade stuert ett får. Pappa köpte 10 får och 24 höns i Timaru, så vi bruka hava kurri på höns 2 gånger i veckan.

Den 31/5 är det lilla Naemi's födelsedag, 4 år. Hon blir alldeles stor tills jag kommer hem Vill mamma vara snäll och gratulera henne och giva henne en kyss från mig.

Under resan från Nya Zeeland får Totta ofta stanna i hytten på grund av kraftig vind och grov sjö, som värst en vecka i sträck. *Ugglan* fick även ligga bi för två öar, Bounty och Antipodes. Besättningen fångar ibland albatrosser. Det är början av juni och kallt. Totta har svårt att läsa på grund av den kraftiga sjögången, hon drabbas även av sjösjuka. En resa vintertid i *the roaring forties*, *the furious fifties* eller *the scree-*



*ming sixties*, innebär oftast mycket dåligt väder, vilket för Tottas del innebär stora påkänningar, isolering i hytten och långtråkighet. Tufft för en 15-åring, men hon klarar det galandant. Hon börjar bli befaren. Så här skildrar hon i sin dagbok hur man rundar Kap Horn.

Den 12/6

Kväll kl. 9 sågo vi öarna Diego Ramirez i månlyuset. Hade det inte varit månlyst hade vi seglat rätt på ön för strömmen hade satt oss 18 minuter nordligare än vad pappa hade räknat på 2 vakter. Man kan se hur Gud var med oss och lät det vara klart då, för det är sällan klart väder om Kap Horn, vi hade seglat rätt på land om det inte varit månlyst, vi voro mycket nära land när vi sågo det.

Den 13/6

Kl. 9 passerade vi Kap Horn. Om mamma minns skrev jag från Timaru att en man brutit begge benen av sig och blev fördd till sjukhuset genast. Han fick gå med oss hem igen, han börjar på att gå nu litet. Vi äro nu förbi Kap Horn och hava om onsdag varit ute i 5 veckor. Den tråkigaste delen av resan är nu över. Jag har knappast varit på deck någonting sedan vi gingo från Nya Zeeland för det har jemmt kommit vatten ombord. När vi voro under Kap Horn hade vi 4 grader kallt och mycket snö, decket var alldeles vitt av snö och på ledstängerna hängde stora istappar. Jag har aldrig haft vinter i juni och sommar i januari.

Den 15/6

Passerade vi Falklandsöarna, och på natten blåste det nästan storm.

Mellan raderna i dagboken framstår känslan för unga Totta som tidvis jobbig, men sysselsättningarna ombord gläder henne mycket, förkovran med läxläsning och sjömansarbeten förgyller vardagen. Hon gör en stor insats med att tvätta kläder, stryka och stoppa strumpor, arbetsuppgifter som hon ibland tycker blir för mycket, men arbetet hon gör är samtidigt en stor hjälp för andra ombord. Vid olika tillfällen ger hon presenter som hon gjort till olika besättningsmän, vilket uppskattas mycket.

Den 4/6

På midsommarafton var det alldeles stillt, det var just att vi kunde få värme, 15 1/2 grader varmt.

Den 25/6

Blåste det ganska hårt, vi hade fast röjlar, bramsegel och refvade märsegel.

Den 27/6

Började jag att bada, vattnet var då 20 grader varmt.



*Syskonen Kinnman på gamla dagar. Bilden är tagen i Källered omkring år 1950. Från vänster: John, Signe, Nena, Charlotta »Totta« och Erik. Vilhelm saknas på bilden.*

*Den 20/6*

Mötte vi en seglare och pappa signalerade till men han kunde inte signalera, han var en holländare.

*Den 3/7*

Vi sågo 3 seglare 2 lågo emot oss, ett skonertskepp och en fullriggare. Pappa signalerade till fullriggaren han var en amerikaner. En liten skonare låg emot oss och seglade förbi oss.

*Den 4/7*

På morgonen hade vi regn det var så det öste ner, på fm såg vi en seglare som signalerade till oss och bad pappa skulle rapportera honom, han var en engelsman och kom från Liverpool och skulle till Calcutta.

*Den 7/7*

Eftermiddagen fingo vi sigte på ön Fernando Norhona och sågo en seglare.

*Den 9/7*

Stärkte och strök jag 2 af pappas skjortor. Båtsman sydde en hengmatta, jag låg i den på natten men sof inte mycket, jag vaknade bara någon gick på däck.

*Den 16-17/7*

Styrmännen, Bacher och Valander, togo flygfiskar på natten.

*Den 23/7*

Målade jag en stol och såg en seglare på morgonen. Stillt.

*Den 30/7*

På kvällen gick solen klart ned, jag har inte sett den gå så klart ned på hela hemresan. Det var så vackert med färgerna.

*Den 31/7*

Seglade vi förbi ett vrak, vi gingo så nära att vi kunde mycket väl se det, ventilerna i kajutan voro alla utslagna, rodret af och ratten hängde där isönder, lastrumsluckorna voro öppna och skutan var full med vatten, vattnet kom in på begge sidor fast det var så sjöstillt. Hu det var så ruskit att se.

Totta tänker på syskonen därhemma och nämner att hon varit hemifrån nästan ett år. Enligt planerna skall *Ugglan* anlända till Falmouth, England om 10–12 dagar. Totta fortsätter med sina arbetsuppgifter och sin läsläsning. Hon noterar att hon nästan dagligen ser ångbåtar och seglare. Hängmattan har varit hennes säng i fyra veckor, men hon flyttar nu in eftersom det börjar bli kallt. Hatten hon fick i Melbourne blåste överbord, och gick inte att bärga.

*Den 14/8*

Såg en seglare på f.m. och på qvällen kl. 8 fingo vi sigte på firskeppet Bishop Rock och St. Agnes på Schilly Island, ½11 sigte på Wolf Rock.

*Den 15/8*

Morgon kl. 3 fingo vi lots ombord och kl. 6 ankrade vi på Falmouths redd. Det har gått så lyckligt och bra hela resan och huru mycken tack äro vi icke skyldiga vår käre Jesus, tänk vi hafva inte haft någon egentlig storm, ingen alls har skadat sig, alla hafva fått varit friska.

Att slutligen, efter 92 sjödygn, komma fram till destinationen gör att Totta glömmet dåligt väder och motgångar. Hon följer med sin far i land i Falmouth och får flera presenter, men inga brev hemifrån. Hon reser med sin far till London, han skulle dit i affärer. Där skiljs pappan och dottern åt, han fortsätter med *Ugglan* och Tottas hemresa från London blir den 27/8 1883 med ångfartyg. Efter drygt 11 månaders bortavaro återförenas Totta med sin mor och sina syskon.

Resan satte outplånliga spår hos Totta. Hon berättade ofta för släkt och vänner om sin resa med *Ugglan* och händelser hon varit med om. När hon besökte Stockholm på äldre dagar och såg utgrävningarna för tunnelbanan kunde hon säga: »Precis så här såg det ut i London när jag var där första gången 1883.« Efter fullbordad utbildning till Rödakorssystemer och tjänstgöring i Falköping kom Totta tillbaka till sjölivet som sjuksyster i Svenska Amerika Liniens passagerarfartyg m/s *Drottningholm*, där hon tjänstgjorde i över tio år. Totta avled, 84 år gammal, i Källered på juldagen 1952.

## Jean August Kinnman

Jean August (J.A.) Kinnman föddes i Falun 1839. Fadern var brukspatron och ångbåtskommissionär. Efter utbildning och praktik fick J.A. anställning som kapten ombord på s/s *Gustaf Vasa* på Storsjön i Jämtland. J.A. gifte sig med Gunhilda (Hilda) Burman i Östersund 1866, samtidigt som hans äldre broder gifte sig med Hildas syster.

Vid början av 1870-talet blev J.A. befälhavare ombord i Evangeliska fosterlandsstiftelsens seglande ångfartyg *Ansgarius*. Hon byggdes i Karlskrona av ek och fur, hade blygsamma dimensionen 397 ton och en ångmaskin på 52 hästkrafter. Hon sjösattes nyårsafton 1872. *Ansgarius* sysselsattes med missionsresor till Afrika och tog även laster på flera trader. År 1876 fick J.A.:s gravida hustru Hilda följa med på en resa. I juni föddes sonen John Erik i Kapstaden, men redan i oktober samma år dog han i Bombay. Under hela 1870-talet rådde en kraftig lågkonjunktur varför Evangeliska Fosterlandsstiftelsen av ekonomiska skäl tvingades sälja *Ansgarius* till Norge år 1879.

Rederi AB Örnen blev därefter J.A.:s arbetsgivare. Han blev befälhavare i segelfartyget *Ugglan*, och det är här vi möter honom i dottern Tottas dagboks-brev från 1882 och 1883.

I början av 1890-talet blev J.A. VD i Rederi AB Örnen och 1894 blev han ordförande i Göteborgs Nya Ångslups AB. Dessutom var han ordförande i Fartygsbefälhavareföreningen och undervisade i ånglära på Navigationsskolan i Göteborg. I slutet av århundradet engagerar sig J.A. i Liberala samlingspartiet i Göteborg och blir i januari 1900 invald till riksdagens andra kammare där han stannar till 1902. Hans stora intresse i riksdagsarbetet var sjöfartsfrågor.

Under senare delen av sitt liv var J.A. och familjen bosatta i Göteborg. De bodde på Taubegatan no. 3, i våningen under Evert Taubes föräldrar. J.A. och hustrun fick sex barn som uppnådde vuxen ålder. Jean August avlider i slutet av december 1908. En stor sjöfartsprofil gick då ur tiden.

## Rederi AB Örnen, Sveriges största rederi

Rederiet bildades år 1873 av sjökapten J.F. Strömberg som även var huvudredare. Vid bildandet fanns 53 aktieägare. Aktiekapitalet var en miljon kronor, vilket man med åren

var tvungna att öka till 1,8 miljoner. Lån till rederiet vid starten gavs av Skandinaviska Kredit AB och stadsmäklare. När rederiet var som störst drev det 17 segelfartyg. Örnen köpte även in varvet Kusten och egendomarna Bellevue och Gibraltar. Tanken var att bygga fartyg och utföra reparationer åt egna och andras fartyg. Rederiets samlade tonnage var som störst 11 224 nettoton, vilket innebar att det var det största rederiet i Sverige.

Rederi AB Örnen var aldrig någon bra affär, dels på grund av marknaden och dels på grund av ångfartygen, som snart blev svåra konkurrenter till segelfartygen. Redan 1883 började man sälja ut fartyg. Från 1892 var J.A. VD i rederiet, men redan året därpå återstod bara fem fartyg, vilka köptes av G.D. Kennedy och John E. Olsson (huvudredare). Örnen-rederiets avveckling fick som följd att handelsfirman G.H. Hegardt och stadsmäklare J.M. Möller gick i konkurs.

Segelfartyget *Ugglan* var ett av fartygen i Rederi AB Örnen. Hon var byggd i Genua 1873, och inköpt till Sverige år 1876. Hon mätte först 905 ton, senare 895 ton. Resan med *Ugglan* gav Totta minnen för livet, men för rederiet var det ingen lönsam affär.



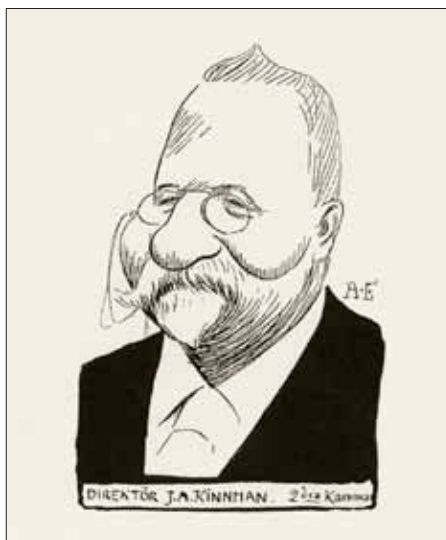
## Skribentens tack

En del av faktaunderlaget till artikeln har jag hämtat från Internet. För övrig information vill jag rikta ett stort tack till familjen Kinnman och Leif Lundqvist, samt till Anders Svensson som har sammanställt fakta om Rederi AB Örnen.

## Bertil Quirins kommentar angående bildtexter

På grund av svårigheten att hitta bilder på fartyget *Ugglan* till denna artikel har jag letat fram fotografier tagna på liknande fartyg i likartade situationer. Detta för att illustrera texten på ett så autentiskt vis som möjligt. Här följer bildtexter till dessa bilder:

- Sid 20: Barken *Garthsnaid* på väg från Chile till Mozambique med last av nitrat. Foto Alexander H. Turner, State Library Victoria.
- Sid 21: Fyrmastbarken *Svithiod* som senare blev skolskeppet *Beatrice*. Foto Sjöhistoriska museet.
- Sid 22: Flygfisk ombord på s/s *Margit*. Foto Sjöhistoriska museet.
- Sid 23: Korsningen Collins Street/ Elizabeth Street i Melbourne. Foto State Library Victoria.
- Sid 24: Skolskeppet *Beatrice* lastar ullbalar i Melbourne. Foto Sam Svensson, Sjöhistoriska museet.
- Sid 24: Port Melbourne Pier. Foto N.J. Caire, State Library Victoria.
- Sid 25: Albatross på skolfartyget *Beatrice*. Foto Eric Hallberg sr.



J.A. Ur »Riksdagsgubbar« av Albert Engström.



Lotsångaren Malmö lämnar hemmahamnen. Foto ur Åke Perssons arkiv.

# Det tyska segelfartyget Lovis historia

En till synes enkel fråga från en av våra läsare, om det tyska segelfartyget Lovis i Horisonten runt nr 2019:3, satte igång en febril aktivitet bland en »stab av båtologer«. Här följer resultatet av våra ansträngningar.

Krister Bång

Segelfartyget *Lovis* byggdes år 1897 som lotsångaren *Malmö* vid Göteborgs Mekaniska Verkstad, sedermera Götaverken, till ett pris av 90 000 kronor. Hon var beställd av Kungliga Lotsstyrelsen för tjänstgöring i Malmö. Ångaren gick på leveranstur i september 1897 men godkändes inte av beställaren eftersom hon hade för stort djupgående. Dessutom gjorde hon inte den fart hon skulle göra enligt kontraktet. Efter en del justeringar kunde hon senare samma månad överlämnas till beställaren.

Nybygget var av ungefär samma konstruktion som den tidigare levererade lotsångaren *Göteborg*. Nybygget *Malmö* kom att få en lång och intressant historia. Vid leveransen ersatte hon den endast tolv år gamla företrädaren med samma namn, som byggts vid Södra Varvet i Stockholm 1885. Detta fartyg döptes då om till *Skanör*.

## Fartygsbeskrivning

I »Liggare öfver fartyg och båtar inom Malmö Lotsfördelning 1897-1910«, förvarad på Landsarkivet i Lund beskrev Lotsverket sin ångare så här:

»Chefsångare *Malmö*, byggd af jern på klink, längd öfver stäv 28,62 m, största bredd 5,50 m, djupgående 2,30 m. Tackling: Två master. Byggnadssätt och inredning: Hus på däck innehållande styrhytt, maskin- och pannkapp samt navigationshytt. Under däck: förut skans, styrmanshytt, kök och penter; förom maskinrummet: salong och två hytter; akterom maskinrummet: maskinshytt och en reservhytt samt längst akterut förrådsrum.«

*Trelleborgstidningen* besökte fartyget den 19 oktober 1897 och konstaterade då att: »Ångaren är inredd med nästan furstlig lyx«.

Fartyget användes vid byte av olika sjömärken, bojar, prickar etcetera, samt för att förse distriktets olika fyrskepp med förnödenheter. Man levererade också gas till fyrrar och fyrskepp, vilket kunde vara nog så riskfyllt. Befälhavare vid resorna längs kusten var oftast lotsdirektören eller lotsinspektören och som reserv även distriktsfyrmästaren. Dessa befattningar är numera avskaffade.

Vid ett tillfälle, då båten endast varit i trafik i tre år, kolliderade *Malmö* med *Malmö* i Malmö. Under en hård nordvästlig vind drev den nybyggda tåg färjan *Malmö* den 20 december 1900 på lotsångaren *Malmö* som låg förtöjd i hamnen. Lotsångaren blev åtskilligt, men inte allvarligt, skadad och måste tas in på Kockums för reparation.

### Lotsångaren ersätts

Det var ett krävande arbete som väntade det nya fartyget. Det var lätt att slå sidan i bojar och prickar. Fartyget slets hårt och i juni 1938 meddelades att *Malmö* inte längre var sjövärdig. Trots det kom hon att användas. Lotsverket beställde ett nytt lotstjänstefartyg vid Helsingborgs Varv som överlät skrovbygget till Lödöse Varf. Det tog lite tid innan ersättaren levererades. Inte förrän i december 1943 inträdde hon i tjänst och övertog namnet *Malmö*. Den gamla ångaren togs därmed ur drift och döptes om till *Virgo*.

Innan dess hade trotjänaren som första fartyg gjort en inspektionstur genom Falsterbokanalerna den 1 augusti 1941 med flera statsråd ur Per Albin Hanssons regering närvarande. Ett år senare invigdes kanalen.

Sedan det nya fartyget tagit över uppgifterna i södra lotsdistriktet lades företrädaren *Virgo* upp som reservfartyg. Hon tjänstgjorde också vid andra lotsdistrikt när det ordinarie fartyget var på varv. Då hon inte användes låg hon vid Hullkajen i Malmö där lotsverket hade sitt förråd. Sommaren 1959 utförde den gamla trotjänaren ett av de sista uppdragen då hon ersatte tjänstefartyget *Göteborg* som gått in till Eriksbergs Varv för översyn. Sejouren varade i tre månader och därefter vände *Virgo* stäven mot Malmö för uppläggning. Besättningen uppgick under denna tjänstgöring till nio man.

### Siste skepparen

Den siste ordinarie skepparen ombord på *Virgo* blev lotsdirektör David Magnusson. Denne borne Västerviksbo blev lotsdirektör i Malmö 1947. Han är säkert glömd av de flesta men han hade en liten egenhet. Tjänsternas sommartid på sydostkusten slutade ofta med ankring utanför Kivik där han med utombordaren tog sig in till Kiviks hamn. Där hämtades han av sin gode vän Fritiof Nilsson Piraten, inbjuden till en stund i Piratens trädgård för intag av lämpliga läskedrycker.

### Virgo säljs

Omkring 1961 försvann lotsverkets förråd vid Nyhamnen i Malmö. Flytten gick till Höllviken vid den gamla lotsstationen på norr. I samma veva försvann också *Virgo*. Hösten 1962 utbjöds hon till salu av Kungliga Sjöfartsstyrelsen, som Sjöfartsverket hette då, och den 17 december 1962 antogs ett anbud från skrotföretaget AB Avfallsråvaror i Ystad. Sedan pengarna kommit Sjöfartsstyrelsen tillhanda den 4 januari 1963 försvann fartyget från statens kontroll.



*Virgo* i Klagshamn. Foto Tomas Johannesson den 28 september 1969.

*Virgo* var i det närmaste skrotfärdig men Avfallsråvaror lyckades ändå i maj 1963 hitta en köpare till det gamla fartyget. Det var Ulrich Öunapuu, en estländare som kommit till Sverige som flykting 1946. Denne man var egentligen utbildad porträttmålare vid en skola i Leningrad men han var också en tusenkonstnär. Han arbetade då och då för Skandinaviska Etuifabriken i Malmö.

Efter övertagandet köpte Öunapuu från Persöner i Ystad två begagnade dieselmotorer som suttit i rälsbussar. Dessa installerades ombord på *Virgo*. Där kolboxarna hade stått byggde han en verkstad med svarv, fräs, bormaskin och klipp. När detta var klart 1971 drogs den forna lotsångaren



Anders Stens teckning av David Magnusson, i samband med hans pensionering 1955.



*Fauna, ex Virgo och Malmö, vid fortet Trekroner i Köpenhamns inlopp 1990. Foto Hans Petersen.*

av bogseraren *Pelle* till Stege på ön Møn i Danmark för slip-tagning och bottenmålning. Öunapuu hade nämligen inte någon behörighet att själv framföra sitt fartyg.

Efter sliptagningen i Stege uppenbarade sig vissa svårigheter. Det fanns ingen hamn som ville ta emot fartyget. Till sist lyckades han lägga sitt fartyg i Brunnsbüttel vid Kielkanalens utlopp i Elbe. Där fick fartyget ligga i sju år medan Öunapuu pendlade till jobbet.

### Virgo och myndigheterna

Hemma i Sverige såg myndigheterna inte med blida ögon på den gamla ångaren. De upptäckte att fartyget låg i Klagshamn och den 7 december 1970 skickades en inspektör dit för tillsyn. Vederbörande fick återvända hem med beskedet att fartyget skulle sliptagas i Stege sommaren 1971 och den 6 juli 1971 mättes hon där. Sedan försvann hon åter ur myndigheternas åsyn och 1977 kunde överinspektör Carl-Otto Holmberg lakoniskt konstatera att ingen visste var fartyget befann sig.

Men *Virgo* skulle åter bli synligt för Sjöfartsverkets argusöga. Hon hittades i Klagshamn och den 29 september 1983 utfördes en inspektion ombord. Inspektionen sammanfattades i några punkter och rapporten var inte nådig:

- Total avsaknad av utrustning.
- Underhållet så dåligt att fartyget utgör en betydande risk ur hälso- och olycksfallssynpunkt.
- Beträffande skrov och maskineri har överhuvudtaget ingen besiktning skett på minst 15 år, varför det finns anledning att anta att dessa är undermåliga.

*Slutsats:* Fartyget får ej nyttjas till sjöfart. Reparation av fartyget bedöms inte som rimlig med hänsyn till kostnader och omfattning. Fartyget är att betrakta som kondemnerat.

*Virgo* inspekterades bland annat för att Kronofogdemyndigheten i Malmö fått i uppdrag att sälja fartyget på auktion. Inspektören kom fram till att fartyget hade ett värde på mellan 3 000 och 5 000 kronor. Sjöfartsverket skickade ett PM till kronofogden och påpekade:

- Skrotet efter *Virgo* får ej utnyttjas till sjöfart.
- Det får inte flyttas utan godkännande av sjöfartsinspektionen i Malmö.
- Om fartyget trots allt inte skall skrotas måste det registreras i skeppsregistret vid Stockholms Tingsrätt. Därmed hade Sjöfartsverket sagt sitt tyckte man.

Kronofogden höll sin auktion i Klagshamn den 24 november 1983. Borgenärer var BPA Byggproduktion vars fordran var obetald hamnavgift, samt statsverket. Köpare var Lars Ingvarsson i Malmö som inköpte fartyget för 9 000 kronor. Därefter slutar alla spår från myndigheterna.

### Virgos vidare öden

Den 13 juli 1977 köpte Ulrich Öunapuus sambo Kerstin Karlberg fartyget för 5 000 kronor och efter ett tag kom *Virgo* tillbaka till Klagshamn. I augusti 1982 inkom en begäran från ägaren att få henne registrerat i Skeppsregistret och fartyget fick signalbokstäverna SKMN. Men den 6 oktober 1983 återkallades begäran om registrering och *Virgo* flyttades till södra hamnbassängen i Malmö. Där låg hon ett kort tag innan hon besökte Lomma, antagligen ute på en försäljningsturné. Men snart nog var hon tillbaka i Klagshamn där den exekutiva auktionen ägde rum i november 1983.

Lars Ingvarsson köpte alltså fartyget och trots starka restriktioner om att fartyget inte fick bogseras bort från Klagshamn innan en mängd brister hade åtgärdats, försvann det därifrån.



*Fauna, ex Virgo och Malmö, under olika stadier av förfall i Rudkøbing i Danmark åren 1994 och 1995. Foto Jørn Bent Jensen.*

## Till Danmark igen

I mars 1984 anmäldes hon för registrering i Danmark med namnet *Fauna*. Årendet var inte prioriterat men fartyget tilldelades dansk signal OVQL och fick en mapp H 903, en mapp som Statens Skibstilsyn använder för oklassat motorfartyg. Vid denna tid fanns det en armada av gamla fartyg med intressant historia i Köpenhamnsområdet, men ägarna visste i de flesta fall inte mycket om dem.

Detta innebar att inte heller *Fauna* registrerades eftersom man inte kunde styrka fartygets identitet. Men myndigheterna malde på och den 8 augusti 2003 var man klar. Men då var det egentligen utan intresse eftersom fartyget sedan länge lämnat Danmark. Dessvärre står ingen ägare angiven under hennes tid i Danmark.

Efter försäljningen år 1983 togs fartyget till Nakskov på Lolland. Hon flyttades sedan till fortet Trekroner i inloppet till Köpenhamn där hon observerades 1990. Där hade hon sällskap med en annan veteran i ungefär samma skick, *Cyclus ex Falken*, byggt vid Kockums 1890. *Virgo* hade ju ändrat namn till *Fauna* och därmed var hennes identitet svår att utforska. Hon var nu helt rensad och bara skrovet, utan överbyggnad, var kvar.

## Det gamla ångfartyget får tysk hemmahamn

Nästa iakttagelse av *Fauna* gjordes den 12 april 1994 i Rudkøbing på Langeland. Där låg hon som ett övergivet vrak med däckat öppet och med regnvatten i skrovet. Troligen var det här några ungdomar från Tyskland hittade henne. Framför sig såg de ett seglande skepp med svällande segel krossande Östersjöns vågor. Så man inhandlade vraket för sex danska kronor och bogserade det till Tyskland.

Ett mödosamt arbete vidtog att göra fartyget sjövärdigt igen och hon 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.

Egentligen letade ungdomarna efter en logger byggd av Wilhelm Lühring i Brake, men någon sådan gick inte att finna. Den gamla ångaren byggdes därför om efter ritningar från just det varvet.

*Lovis* används nu som skolfartyg, till kryssningar och seminarier för ungdomar. På senare år har hon ganska ofta varit i Sydsverige. Föreningen bakom fartyget har ett omväxlande program som verkar ligga rätt i tiden. Man anordnar kreativa workshops med olika teman som »Frauen-Lesben-Trans-Inter«. Andra teman är klimat, Östersjön, musik, måleri och så vidare. I år planeras en kryssning till Brest och Douarnenez i Frankrike där man ska göra en antirasistkampanj för att protestera mot kriminalisering av migration och brist på medmänsklighet.

Fartyget är ett *Traditionsschiff* och tydligen har det kommit strängare säkerhetskrav på sådana fartyg i Tyskland, något man protesterat mot hos berörda departement. Och skulle de nya kraven gå igenom hotas tyvärr föreningens framtida verksamhet.

## Fartyget i dag

Längd 36,5 m	Bredd 5,5 m
Djupgående 2,7 m	Signal: DMMF
Fartygstyp: Logger	Segel: 8 st, 410 kvadratmeter
Maskin: Deutz 8-cyl, 147 kW. Fart 6 knop.	

## Ett stort tack till »staben av båtologer«

För att nämna några: Nils Sjökvist i Uppsala, Åke Persson och Gunilla Thydell i Malmö, Jørn Bent Jensen och Holger Petersen i Danmark, Roland Wahlfrid i Limhamn, Tomas Johannesson i Viken, Göran Sändare i Stenungsund och Martina Svensson på Sjöfartsverket i Norrköping. Redan i nummer 4 kunde vi presentera delar av *Lovis* historia och tack vare dessa båtologer nu denna utförligare artikel.



↑ Efter fyra års renoveringsarbete döps *Lovis* i Tyskland.

*Lovis* under segel. →





# Glochesterskonaren Sceptre av Göteborg

Jan-Erik Johansson

**M**IN SJÖMANSBANA började år 1954 genom att jag gick vårterminen på sjömannsskolan i Göteborg. Föreståndare och lärare var sjökapten Kjell Wollter. Segelmakare Nils Ström lärde ut sjömansarbeten, bland annat konsten att splitsa vajer samt om övriga praktiska detaljer ombord.

I Göteborgs hamn låg *Sceptre* förtöjd, en 1800-tals fiskeskuter byggd i Brixham år 1885, som ägdes av kronolöjtnanten Harald Palmqvist. Typen byggdes i ett mycket stort antal under 1800-talet och var så talrik att den bildade »en stad« på Nordsjöns fiskebankar. En stad med flytande kyrka, flytande handelsbod och flytande krog.

I utbildningssyfte utförde vi en del underhållsarbeten på *Sceptre* under terminen och som belöning fick vi disponera

fartyget under en vecka i maj månad. Vi gjorde en seglats till Fredrikshamn i Danmark, vidare till södra Norge och ner genom Bohusläns skärgård. Vi lade bland annat till på Smögen och Kåringön där två av killarna, Göran Holmberg respektive Sven Samuelsson kom från.

Under sista etappen mot Göteborg medföljde en reporter med fotograf från *Göteborgs-Posten*. Artikeln han skrev publicerades på första sidan den 14 maj 1954 och skildrade genom en intervju med Kjell Wollter på ett ypperligt sätt inte bara resan, utan också betydelsen av att locka ungdomar att välja sjömansyrket. Det rådde då mycket stor brist på svenskt sjöfolk.

På nästa sida återges tidningsreporterens artikel om vår seglats med *Sceptre*.

## Finaste skolresan hem från Skagerack i dag

På bryggorna och ombord i sina maskinbåtar stod fiskarna och stirrade. Många av dem hade aldrig sett synen förr, andra såg den för 40–50 år sedan och hade glömt den. Nu såg de tillbaka på ett stort skede i Bohusfiskets historia.

De såg *Sceptre* gå förbi, en engelskbyggd ketch som hon såg ut i de seglande storsjöflottornas dagar för ett halvt århundrade sedan. Hon kom söderut från Lysekil och Käringsön till Marstrand igår, bar fem segel, buktiga av den nordostliga brisen, löpte undan med kanske 6–7 knop.

Ombord fanns Sjömansskolans femmånaderskurs på hemsegling från en veckas nordisk triangelresa Göteborg–Frederikshavn–Risør–Strömstad–Lysekil. Femton elever ombord på 15–20 år med ett enda undantag på över 30 år, men ett lejon från Lommeland i Bohusläns nordligaste socken.

Klockan nio igår kväll svarade Marstrandslotsarna i telefon att de skyttade *Sceptre* vid horisonten. I natt ligger hon i sjön någonstans bortåt Skagen och i morgon bitti seglar hon mot Göteborg och förtöjer i Långedrag någon gång under eftermiddagen.

När vi steg ombord i Lysekil klockan sju igår morse hade den stadiga östanvinden med sig ett envist småregn. Det var tydligen lokalt för yttersta Bohuskusten och inte värre än att kapten Kjell Wollter i det längsta värjde sig med kroppsvärmen mot nederbörden. Men vi andra var blanka av våta gummiställ och regnet envisades ur en klarnande österhorisont.

*Sceptre* tog sig från kaj med motor, satte storsegel och mesan och gick söderut innanför Hermanö med ärendet till Käringsön. En av eleverna, Göran Holmberg, är hemma på ön och ärendet var att hälsa på hans föräldrar. I liknande uppdrag mellanlandade *Sceptre* på onsdagen för att Sven Samuelsson skulle få hälsa på sitt hemmafolk.

Regnet följde med till Käringsön och slog på några ordentliga skvättar. Det var ett oorganiserat, vilt regnande, totalt oauktorisat av väderrapporten klockan åtta. Vinden var spak när *Sceptre* gick söderut från sin hövlighetsvisit på Käringsön och blåste knappast mer än 2–3 sekundmeter.

Men söder om Måseskår gick durkarna upp i alla fall och motorlarmet tystnade, regnet slutade, solskenet kom igen och vindögat mörknade. Så bar det iväg söderut med härligt drag i båten, med doft av kokande ärter från kabyssen och däck fullt av småsysslor. Man lägger ut kursen, tar pejlingar, målar, skrubbar och tvättar. Det är lätt att se att denna handfull pojkar är lyckliga över fartyget och över skolresan. De kommer med entusiastiska men tyvärr svårarbetade förslag som: »Vi vänder och seglar samma väg tillbaka igen«. Ett par av pojkarna sysslar intensivt med att lägga ut kursen stadigt klar Råven och pejlar in den orubbligt med ensmärken. Inne på Marstrandfjorden får pojkarna matorder och medan de äter första tallriken ärter kallas alle man på däck för att bärga storseglet.

Sedan får de fortsätta och hinner upp igen medan kapten Wollter tar in *Sceptre* i gammaldags stil genom norra inloppet till Marstrand med mesan och fock. Vinden är ömtålig och slår lite mot ibland, men drivet i *Sceptre* och styrning med segel rodret – utan tryck mot en fart – kan rubba det tunga skrovet, tar in henne så nätt i hamnen som man stoppar näven i fickan.

Det är en gammaldags ankomst i gammalt skridande, vilsamt tempo och utan tvång och styrka men med finess

och följsamhet. Men kajerna är fulla av garnbåtar som väntar på eftermiddagen och direkt angöring av kajen för segel är omöjlig. Vi får lirka in henne med motorn. Det är klart att vi kunde göra en högfärdsmanöver, säger kapten Wollter. Det finns ingenting i manövrer som en motor kan göra, som man inte gör med segel och ankare också. Men när man har maskin ombord, så blir man lite förfallen.

Pojkarna jobbar som små virtuoser i manövrarna, två ekkorrar rutar in toppseglet elegant, gaffelseglen blir beslagna utan en rynka och alla ändrar tycks vara så drillade att de skjuter upp sig automatiskt bara någon av pojkarna tittar på dem.

*Sceptre* är ett fint exemplar av en av världens vackraste båttyper och det är ju ett litet underverk att denna dyrgrip finns och seglar i Göteborg. Hon ägs av kronolotsen Harald Palmqvist, som använt år av arbete på att ge henne den hårdföra, enkla riggning, som är autentisk i alla detaljer. Det är en fin gärning mot oss alla. Man kan väl befara att fartyg som *Sceptre* inte visar sig i fler exemplar i våra vatten.

Skolan har båten gratis och resan finansieras utanför alla slags statliga och kommunala anslag. Meningen är att söka hålla båten i stånd och därför skall man arrangera seglingar. Folk som vill ut på havet i storseglarmiljö har nu en chans.

Vilken Englandssegling skulle man inte kunna göra en högsommarmånad med tio-tolv betalande medsegelare ombord! Och varför inte, vilken weekendsegling till Frederikshavn och ut till havets portar för en handfull havssugna.

Kapten Kjell Wollter säger: »Alla dessa pojkar skall till sjöss första dagarna i juli. Allesamman har väl avsikten att göra sin karriär på sjön. Men trots att det inte längre finns seglande fartyg i deras yrke, tror jag någon vistelse på seglare har något att ge pojkarna. De får ett visst perspektiv på yrket, kanske mer respekt för det, när de förstår något av den långa utveckling som ligger bakom dagens fartyg och sjöfart.

De får en åskådlig undervisning i de praktiska skälen bakom disciplinen till sjöss. Det som skall göras ombord på en seglare, som en manöver till exempel, måste ju utföras nu i detta ögonblick och inte om en halvtimme. Och den måste göras perfekt. Som åskådningsmässig undervisning om sjömanskap är seglingen överlägsen allting annat.

Vi skulle nog behöva några seglare som denna i utbildningen. Detta att vi går in på olika småplatser och visar en riktig seglare gör att många unga pojkar får intresse för sjöfarten. Vi har ju också tydlig brist på sjöfolk att vi kan bemanna våra egna fartyg utan hjälp av utlänningar. Och det tycks bli färre sjösinnade ungdomar varje år.

Lättheten att få alla slags jobb på land är ett hinder. De andra kommunikationsmedlens utveckling har gjort att pojkar inte längre ser på sjöfarten som enda tänkbara sättet att komma ut i världen.

Men sjöfarten är ett yrke där det behövs folk som kan sin sak. Och de pojkar som kommer till dessa kurser är bra rekrytering. Det talas mycket om att ungdomen är besvärlig nu för tiden, men det gäller inte den sortens pojkar i varje fall. De vet vad de vill och är beredda att göra jobbet.«

Jag blev sjömansyrket trogen och avlade sjökaptensexamen 1959 i Kalmar. Gick i land för gott 1998. De sista sju åren seglade jag under Liberiaflagg.





Samtliga bilder kommer från rederiet.

# ARONA

## THE GRAND OLD LADY

Krister Bång

**D**ET VAR INTE UTAN en viss förväntan jag steg av tåget i Upplands Väsby. Där, i grannskapet, skulle lustjakten *Arona* finnas. Jag blev upplockad av ägaren, Gunnar Haglund. Och där, vid Harvaviken i Mälaren, fick jag syn på henne. Man känner sig förflyttad till en värld som man aldrig har upplevt.

I Sverige finns inte många lustjakter kvar från den tid då grosshandlare kunde unna sig både det och det andra. Men det finns åtminstone en: *Arona*. Detta lilla mästerverk kan understundom beskådas vid Norr Mälarstrand i Stockholm.

I dag ägs fartyget av makarna Gunnar och Kerstin Haglund och det vårdas pietetsfullt. Förutom till privat bruk används det även till charterverksamhet i Stockholms närhet.

### Historia punsch

*Aronas* historia är mycket intressant. Hon beställdes 1903 vid Södra Varvet i Stockholm av Edward Cederlund junior. Släkten Cederlund hade skapat sig stora förmögenheter genom försäljning av punsch. Det var Edwards farfar Johan som lanserade färdigbryggd punsch på flaska år 1845. Han hade sitt lager vid Kungliga slottet i Stockholm med ingång vid Slottsbacken. Där förvarades drycken i stora ekfat, det största rymmande 24 000 liter. Det dracks mycket punsch.

Det berättas att det bara på Berns i Stockholm kunde serveras ett par tusen halvor punsch en lördagskväll. Efter Johan Cederlund tog Edward Cederlund senior över och efter honom junior, han som beställde *Arona*.

Fartyget byggdes efter snarlika ritningar som *Tullia*, hos William Lindbergs Warfs- och Mekaniska Werkstad som varvet egentligen hette, men det kallades i folkmun Södra Varvet. Konstruktör var Ernst Hernberg, som bland annat också konstruerade ångarna *Norrtälje* och *Mariefred*.

*Arona* hade fyra enkelhytter och en dubbelhytt, byssa och manskapsskans under däck och på övre däck matsal, kommandobrygga och korgstolar akterut. Hon försågs med en ångmaskin på 85 hk och mätte 72 ton. Hemmahamn var Stockholm och hon låg ofta vid familjens slott vid Storholmen utanför Lidingö.

### Nobel historia

Vid första världskrigets utbrott sålde punschkungen sin lustjakt till Hjalmar Nobel, som var brorson till den välkände Alfred. Även Hjalmar var involverad i affärerna i Ryssland, men hade fått malaria och flyttat hem. Hjalmar behöll sitt fartyg fram till 1930 då han sålde det till snusarvingen Robert Ljunglöf.



### Snuset gör intrång

Snuset föddes då svensken på 1700-talet kom på att blanda tobaksblad med salt och vatten för att sedan lägga det under läppen. Vanan med snus blev allmän i Sverige på 1700-talet. En av de stora i branschen blev Jacob Fredrik Ljunglöf som anlade en fabrik på Badstugatan (nuvarande Sveavägen) i Stockholm. Speciellt uppskattat blev hans produkt *Ettan*. Ljunglöf utvecklade sin fabrik till Europas och världens ledande snusfabrik.

Robert Ljunglöf var sonson till Jacob Fredrik som hade samlat på sig en enorm förmögenhet. I början av 1900-talet behövde staten pengar till försvaret och den första pensionsreformen. År 1915 förstärktes all verksamhet som hade med tobak att göra. Även Ljunglöfs fabrik. AB Svenska Tobaksmonopolet var bildat.

### Vidare öden

År 1939 såldes *Arona* till professor Sven Thunberg, rektor vid Stockholms högskola. Han behöll henne till 1942 då hon såldes till Robert Nathanson på Wärmdö. Han sålde snabbt fartyget vidare, i maj 1943, till fiskhandlare Karl Peter Svensson på Hasslö i Blekinge.

Där byggdes hon om till passagerarfartyg med plats för 160 passagerare. All den fina inredningen togs bort och ersattes med annat som var mer utrymmeseffektivt. Den forna glansen försvann. Ångmaskinen byttes 1957 ut mot en Deutz-Diesel på 150 hk vilken 1975 ersattes med den nuvarande, en Scania DSI II.

Den 16 september 1960 avled fiskhandlare Svensson och äganderätten övergick till Trafik AB KP Svensson, Hasslö, bildat av arvingarna. Detta bolag övertogs den 1 mars 1970

av skepparen Wilhelm Pettersson på Aspö varvid bolaget ändrade namn till Hasslö Trafik AB, Aspö.

Efter att gått i Karlskrona skärgård i 40 år såldes fartyget 1983 till Hans och Carl-Axel Vult von Stejerna i Färjestaden. Efter en viss ombyggnad sattes hon trafik mellan Färjestaden och Kalmar med sex turer varje dag.

År 1985 såldes hon till Hudiksvall där Sten Perssons Måleri AB tog hand om henne. Hon gick sedan i trafik där till och med 1988 varefter hon såldes till Ulla och Bertil Lindgren i Stockholm. Ännu en stor renovering genomfördes varefter hon sattes i chartertrafik med plats för 60 passagerare. År 2002 såldes hon till Jeanette och Christian Barfod i Stockholm.

### Makarna Haglund köper fartyget

I december 2003 var det makarna Gunnar och Kerstin Haglunds tur att ta ansvar för *Arona*. De hade ett genuint intresse för denna typ av fartyg. De hade hittat ett ångslupsskrov som de började renovera men tittade ofta på *Arona* för att få inspiration. Ångslupen var dock i dåligt skick och när *Arona* blev till salu fanns det ingen återvändo. Makarna köpte fartyget.

Trots att *Arona* var i fantastiskt skick genomfördes omfattande renoveringar. Bland annat gjordes plåtbyten, man installerade antivibrationssystem och elverk, inredningen förnyades, ny salong, ny byssa, ny redarhytt och mycket annat. Inspirationen kom från originalritningarna.

I dag är fartyget utomordentligt välhållt. Och ständiga renoveringar pågår i en strävan att bibehålla fartyget i sitt goda skick.





*Irene, Erik Olaussons första fartyg. Foto ur Örjan Kronvalls arkiv, Klubb Maritim-Göteborg.*

## Skärhamnsredaren Erik Olausson & son

Vid skildringen av järnare eller paragrafare som kommit till Tjörn finner man ofta att redaren kommit ganska långt i sin karriär innan det blir aktuellt att köpa in järnare. I detta avsnitt har jag valt att berätta om Erik Olausson från Skärhamn och hans roll som redare.

Krister Bång

**E**rik Olausson föddes i Skärhamn den 22 november år 1900. Föräldrarna, Karl och Elisabeth Olausson, livnärde sig på fiskberedning. Erik fick tre överlevande syskon, två systrar och en bror, Sigurd. Den senare kom också att ägna sig åt sjöfart och bröderna hade några skutor ihop.

Erik var känd för att ha ett eget stuvargäng i Norrland som kom farande i bil alltifrån Kalix i norr till Gävle i söder. På så vis hade hans fartyg aldrig några törnar utan kunde lasta eller lossa direkt vid ankomst. Och han var känd i Skär-

hamn som en hårt arbetande man som förutom rederi också bedrev fiskberedning och fiskaffär.

Vid 27 års ålder köpte Erik den tvåmastade skonaren *Irene* från Sölvesborg tillsammans med Vilhelm Pettersson. Fartyget på 140 tdw var byggt i Trollhättan 1906 hos Nydqvist & Holm, ett företag som vid denna tid främst byggde ånglok. Hon var beställd av ett partrederi i Halmstad med 18 delägare vilka gav henne namnet *Otta*.

I april 1913 kom fartyget för första gången till Tjörn och Stockevik och fick där namnet *Irene*. I februari 1916 blev det

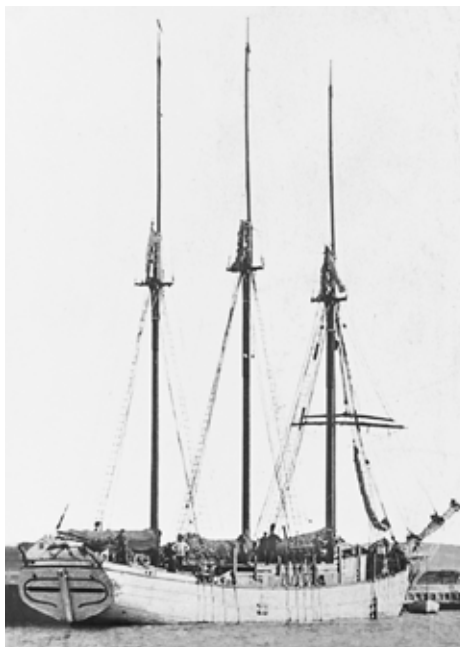
ett gästspel på Hven innan hon i augusti 1917 kom till ett partrederi i Sölvesborg med 33 delägare.

Innan *Irene* togs i bruk i Skärhamn 1927 utrustades hon med en 30 hk Avancemotor. Erik Olausson blev befälhavare ombord. I samband en om bildning av rederiet i februari år 1930 sålde Erik sin hälft i fartyget.

Vad hände sedan med *Irene*? I mars 1936 blev Kårö ny hemort följt av Västerвик i mars 1963, där hon blev fritidsfartyg. Fartyget kom att få ett föga smickrande slut. I oktober 1965 antecknades att skutan sålts för 4 000 kr till Mr Martin Brent, Surrey, England och att hon låg i Stockholm. År 1967 ryktades att skutan sålts till en person från Nya Zeeland. I samband med detta flyttades *Irene* till Södertälje. Där tjänstgjorde hon som narkotikafabrik. Våren 1968 sjönk hon vid Krutholmen i Södertälje. Och där blev hon kvar. Riksantikvarieämbetet meddelade att detta kan vara ett fornminne och därför skyddat enligt lag. Man skall aldrig koppa in myndigheter.

#### **Petrea blev Eriks nästa fartyg**

I april 1930 köpte Erik tillsammans med sin far Karl Olausson skutan *Petrea*. Hon var byggd på Råå 1901 och lastade 275 tdw och var alltså betydligt större än föregångaren. Beställare var ett partrederi i Helsingborg med inte mindre än 28 delägare.



*Petrea. Foto ur Örjan Kronvalls arkiv, KM-Gbg.*

Men under hösten 1916 blev det värre än så. Hon såldes då till Halmstad och fick inte mindre än 45 delägare! Här blev hon inte långvarig. I februari 1920 var hon tillbaka i Helsingborg fast nu med Råå på akterspegeln. Hur många delägare det nu var framgår inte men huvudredaren, lotsförman Råwall, ägde 8/180-delar.

När *Petrea* kom till Skärhamn 1930 betingade hon ett pris av 15 000 kronor. Men köparna prutade ner summan till 8 500 kronor sedan man funnit röta i skrovet.

Fartyget stannade inte så länge i Skärhamn. I juni 1934 fick man sålt henne för 29 000 kronor till Zawisza Harszcetwa Polskiego i Warszawa vilket skulle vara Polens motsvarighet till Scoutförbundet. »Alltid redo« kanske i stället blev »Alltid redlös«? Hon fick nytt namn, *Zawisza Czarny*.

Under andra världskriget användes hon som utbildningsfartyg för den tyska marinen, men när kriget var slut och hon återlämnades till Polen var hon i så dåligt skick att hon blev upphuggen.

#### **År 1934 kom Lydia**

Liggande i Viken inköptes tremastskonaren *Lydia* i december 1934 av Erik Olausson personligen. Fartyget var byggt vid Faxø Ladeplats på Sjælland 1901 med namnet *JA Kromann* och med hemort i Marstal på Ærø. Hon var på 185 brutto med en lastförmåga av 275 ton.



*Tremastaren Lydia ägdes av Erik Olausson personligen 1934-1944. Foto ur Krister Bångs arkiv.*



*Gerda ägdes av Erik Olausson under en kort period. Foto ur Örjan Kronvalls arkiv, KM-Gbg.*

I november 1918 flyttade skutan till Rødbyhavn och fick namnet *Grethe*. Hon blev svensk i september 1921 då hon inköptes till Skillinge och namngavs till *Lydia*.

Redan i mars 1922 hamnade hon i Viken hos 28 olika delägare. Priset för fartyget var då 28 000 kronor. Annat blev det då hon den 3 april 1930 såldes på offentlig auktion i Viken och inropades till Brantevik för 7 300 kronor. Partrediet där bestod av 22 olika ägare, alltifrån sjöfolk till bagare och skraddarmästare.

När Erik köpte fartyget den 19 december 1934 låg det i Landskrona. Priset var nu 17 500 kronor. Erik hade inte behörighet att föra fartyget själv och använde därför olika skeppare som befälhavare.

Vintern 1941–1942 läste Erik försteskepparexamen i Skärhamn och tog själv över befälet. I april 1944 lämnade *Lydia* Skärhamnsflottan. Priset hade stigit till 75 000 kronor. Köpare var ett partrederi i Oskarshamn med åtta delägare. Redan i november 1946 såldes hon igen. Priset hade stigit till 100 000 kr när man målade Jönköping i aktern på *Lydia*.



*Det forna fiskefartyget Hamnfjord passerar Göteborg den 21 mars 1963. Foto Krister Bång.*

I oktober 1951 såldes hon åter. Då var prisbilden en annan och Stockholmsredieriet Rederi AB Lydia fick ge 33 500 kronor för henne. Den 18 juni 1952 var priset nere i 29 000 kronor och hemorten blev Göteborg. I juni 1954 såldes hon till Sigward Carlsson på Knippla för upphuggning vilken bestod i att han sänkte fartyget som vågbrytare vid Vallda på Onsalahalvön.

### Flottan utökas

När Erik Olausson blivit klar med sin skepparexamen blev skepparen på *Lydia* Gustav Karlsson arbetslös. Nu behövde han ett annat fartyg att vara befälhavare på och därför inköptes skonaren *Gerda* av de båda med ägandet av 50 % vardera. Gustav blev då befälhavare på *Gerda*. Detta var en skonare som byggts i Sjötorp 1898. Hon var på 170 tdw. Hennes första hemort var Sjötorp

där varvsägaren Sixten Groth ägde merparten.

I mars 1906 såldes hon till Edshultshall där hon stannade fram till försäljningen till Skärhamn i december 1941. Köpeskillingen var 24 500 kronor. När hon i februari 1945 såldes till Hjærtum hade priset stigit till 30 000 kronor och ett år senare, då hon kom till Brandstorp, var priset uppe i 37 000 kronor. Hon fortsatte i augusti 1953 till Malmö där hon döptes om till *Evanea*. I september 1965 anmäldes att skutan hade sålts till Helsingfors.

Redan den 31 oktober samma år kunde man läsa i *Sydsvenska Dagbladet* att *Evanea* blivit fast för spritsmuggling och att fartyget införts till Helsingfors. Kustbevakningen hittade 26 000 liter holländsk smuggelsprit ombord. Fartyget hade nödtorftigt döpts om till *Eva* med hemort i Ekenäs. Hon låg därefter kvar i den finländska huvudstaden åtminstone till 1971 och torde därefter ha blivit upphuggen.

### Gerda ersätts

Den 1 mars 1945 utfärdades certifikat för motorgaleasen *Hamnfjord* tillhörande Erik Olausson personligen i Skärhamn. Han hade köpt skutan från Edshultshall för 75 000 kronor där hon hetat *Sirius*.

Det rörde sig om en fiskeloggert byggd år 1905 hos det välkända varvet J S Figée i holländska Vlaardingen för holländsk räkning. Efter en ombyggnad 1928 hamnade hon i Tyskland och Emden. Hon såldes därifrån i maj 1939 och fick då Edshultshall som ny hemmahamn.

I Skärhamn fick hon fiskenummer LL 142 avsett för Islandsfiske. Hon blev dock inte långvarig i samhället utan såldes i oktober 1946 för en summa av 115 000 kronor till Göteborg där Mauritz Bergström, bördig från Mollösund, tog över. Hon fiskade vid Island även 1947, då med en skeppare från Göteborg med fiskenummer GG 743. Därefter blev det åter LL 142.



*Hamnfjord lossar fisk 1946. Foto Kamerareportage, Göteborg.*

### *Oro, och en suck av lättnad*

*Hamnfjord* blev förstasidesstoff i pressen i november 1948. Fartyget hade lastat 150 ton krita i Mariager, Danmark för Helsingfors. På vägen dit anlöpte hon Kalmar och avgick därifrån den 2 november. När fartyget inte kommit fram på en vecka blev man orolig. Flyg sattes in för att spana. Vädet var dock inte det bästa. Snöyra och dimma rådde.

Fartygets befälhavare, Werner Larsson från Smögen, tog det lugnt och när dimman lättade såg han land. Men på fel sida. Fartyget hade kommit in på ryskt territorialvatten vilket gjorde att det fördes in till hamn i utkanten av Reval. Efter noggranna förhör släpptes *Hamnfjord* lördagen den 13 november och kunde avgå 07.30 på morgonen. Redan 15.30 hade man nått destinationshamnen och alla kunde dra en suck av lättnad.

– Ryssarna var vänliga, sade kapten Larsson, ty de undrade om vi ville ha någon kompensation för att vi blivit införda till Reval och som ersättning fick vi proviant för åtta dagar.

Efter att ha lossat i Helsingfors fortsatte resan till Lovisa där fartyget fick en trälast till Danmark.

### *Nya äventyr*

I mars 1953 såldes hon för 118300 kronor till Hovenäset där makarna Margit och Wentzel Blomqvist blev nya ägare till fiskegaleasen.

Efter ett kort mellanspel på Fotö på tio månader kom hon i januari 1962 till Wilhelm Sahlning i Köpmannebro. Han i sin tur avyttrade henne i december 1964 till Sideby i Finland. Men hon skulle åter bli svensk. I augusti 1965 kom

hon till vrakentreprenören Carl Christensen i Örnsköldsvik. Hon skulle användas till att frakta skrot från bärgningen av Sveabolagets *Munin*. Senare opererade fartyget i Sydsvetrike och år 1971 rapporterades att fartyget användes som arbetsplats för sönderbränning av undervattensvrak.

År 1973 byggdes fartyget om och fick en stor överbyggnad i aktern. Överbyggnaden kom från bogserbåten *Björn* av Kramfors. Under många år därefter kunde man i aktern på *Hamnfjord* läsa *Björn* – Kramfors. Hon bogserade också ner den forna Öckeröbåten *Burö* från Söderhamn till Ystad där detta fartyg skrotades. Då skrev vi oktober 1974.

I december 1982 såldes fartyget till fem olika personer boende i Norrland, Stockholm och Sudan. Bengt-Arne Pettersson i Örnsköldsvik utsågs till huvudredare. Hon såldes i november 1987 för hela 295000 kronor till Curt Hansson i Bromma men fick av någon anledning Fårösund på Gotland som hemort.

### *Till England*

Efter ett långt och omväxlande liv i Sverige såldes det gamla fartyget i juni 1999 för 20000 pund sterling till David Albert (Dave) Nurse i Uxbridge, England. Denne man synes fortfarande vara ägare till fartyget som fick behålla sitt svensk klingande namn. Hon togs till Southampton där fartyget lades upp vid Woolston. Det observerades vid Pound's Yard i närheten av Portsmouth den 2 februari 2018. Detta är ett ställe, likt Högmarsö i Sverige, där allehanda historiska transportmedel samlas för att rosta sönder i godan ro. Förutom fartyg finns här även militärfordon, lastbilar och personbilar. Säkert ett intressant ställe att bese.



*Poseidon byggdes 1905 som fiskeriinspektionsfartyget Skagerak. Leveransbild från Götaverken 1905, Varvshistoriska Föreningen, Göteborg.*

### Sonen, Carl-Rune Eriksson, träder in

I oktober 1947 såldes det gamla bevakningsfartyget *Poseidon* »as is« liggande vid Stockholms Örlogsvarv av skeppsredare Pehr Erik Santesson i Ystad till Erik Olausson och hans son Carl-Rune Eriksson i Skärhamn med hälften var. Priset var 32 000 kronor. Santesson hade strax dessförinnan köpt fartyget från Kungliga Generaltullstyrelsen och tanken var att bygga om det vid varvet i Västervik som Santesson ägde. Men han hade tagit på sig för mycket och hans imperium skakade i grundvalarna.

Carl-Rune Eriksson föddes 1925 och var alltså 22 år gammal då han blev delägare i ett fartyg. Han hade tagit efternamnet Eriksson eftersom hans fader hette Erik. De nya ägarna förde sitt nyförvärv till Skärhamn där det av Gustav Berntsson byggdes till motorfartyg och försågs med tre master. Den gamla ångmaskinen revs ut och ersattes med en Alphamotor på 240 hk. Allt utfördes vid bryggan i Skärhamn. I november 1949 var fartyget färdigt att tas i bruk.

Hon byggdes 1905 vid Göteborgs Mekaniska Verkstad med namnet *Skagerak* för Hydrografiska-Biologiska Kommissionen i Göteborg som fiskeriinspektionsfartyg. Hon

överlämnades till Kungliga Generaltullstyrelsen den 1 juni 1935 och byggdes om vid Götaverken för utsjöbevakning för Östersjön. Hon döptes då om till *Poseidon*.

Den 19 oktober 1939 rekvirerades hon av Kungliga Flottan och man byggde om henne till hjälpkanonbåt *H 44* vid Stockholms Örlogsvarv varefter hon placerades i Malmö. Fartyget återlämnades den 15 oktober 1946 och lades upp i Ryssviken, Stockholm.

År 1950 bildade far och son Erik Olausson och Carl-Rune Eriksson bolaget Rederi AB Erik Olausson & Son och i juli 1951 överfördes äganderätten för *Poseidon* på detta bolag.

Som befälhavare utsågs 1953 Elmar Matt. Han var född i Estland 1923 och hade kommit till Sverige och Skärhamn under kriget. Erik Olausson tog väl hand om honom och han blev nästan som en son i huset.

När *Poseidon* den 27 oktober 1953 var på resa med styckegods mellan Köpenhamn och Stockholm under befäl av Elmar Matt grundstötte fartyget utanför Landsort på grund av stark strömsättning. Bärgningsförsök inleddes men fick avbrytas den 30 oktober eftersom det rädde hårt väder. Fartyget blev totalt vrak vid strandningsplatsen.

## Rederiets enda nybygge

År 1951 beställde Sören och Sam Pettersson i Skärhamn och Rederi AB Erik Olausson & Son var sitt nybygge vid det tyska varvet C Lühning i Brake. Orsaken till att ordena hamnade just där var att innehavaren av varvet under kriget arbetat i Skandinavien och kunde samtala på svenska. De båda fartygen var på 440 tdw och utrustade med en 6-cyl Alpha Diesel på 270 hk. Petterssons båt, som levererades i juli 1952, fick namnet *Undine*.

Olaussons båt kom i oktober 1952 och fick namnet *Westford*. Rederiet ägde bara hälften i båten och den andra delen ägdes av en direktör, en ingenjör och en folkskollärare. År 1954 förlängdes *Westford* med 7 meter så att lastförmågan ökade till 600 ton. Samtidigt byggdes hon om till raised quarterdeck. I april 1965 såldes hälften i fartyget av de utomstående för 255 000 kronor till Erik Olausson och Carl-Rune Eriksson som därefter ägde hälften vardera.

I juni 1969 avyttrades hon för 360 000 kronor till Wilhelm Sahlning i Köpmannebro. Delägare var skeppsmäklarna Eric (far) och Lars (son) Bohlin i Göteborg med var sin 1/8-del. Sahlning hade tidigare ägt Erik Olaussons *Hammfjord* och hade blivit så fäst vid detta namn att han därefter döpte alla sina fartyg till just *Hammfjord*. Så även *Westford* fick detta namn.

År 1972 flyttade Wilhelm Sahlning till Vänersborg och det blev också *Hammfjords* hemort. I april 1976 såldes fartyget vidare. Priset hade stigit till 525 000 kronor och köpare var Bert Åkerblom i Götene. Fartyget döptes om till *Vänerfjord* och hemorten bestämdes till Lidköping. En ansökan om att döpa om fartyget till *Hammfjord* drogs tillbaka.

## Såld till Finland

I juni 1987 inköptes *Vänerfjord* av B & B Sjötransport KB (Benny Aalto & Benno Wikström) i Sund och hon fick Mariehamn som hemmahamn. Priset var detsamma, 525 000 kronor.

Resten av fartygets liv blev mycket omväxlande och händelserikt och bitvis ganska svårt att följa. År 1989 flaggade Benny och Benno ut sitt fartyg till

Malta och målade med ett enkelt handgrepp över prickarna i namnet som på så vis fick det nya namnet *Vänerfjord*.

## Danska äventyr

I februari 1991 köptes fartyget av Jan Holmgren med flera i Kungsör och fartyget uppenbarade sig i Landskrona med namnet *Sea Glory I* under Hondurasflagg och med hemort i San Lorenzo. Fartyget befraktades från Danmark, enligt en vanligtvis välunderrättad källa, av C J Helt & Co i Svendborg. Snart nog lades det upp i Västervik.

Efter nio månaders uppläggning avgick hon den 27 maj 1992, såld till ett fiskelag på Bornholm med fiskeskipper Ole i spetsen. Hon byggdes nu om för transport av fisk från Östersjön och fick speciella skott i lastrummet och en fiskpump på däck. Omdöpt till *New Sea*.

Fisktransport var säsongsbetonad och fartyget låg upplagt mellan säsongerna. Båtologer i Västervik rapporterade att hon lades upp i Västervik i december 1993: »Går ibland med skrapfisk till Skagen. Lastade i Åhus 1–2 maj 1995.«

Den 4 mars 1997 såldes *New Sea* till Seaborne Shipping SA i Panama bakom vilket bolag Marin Way AB i Malmö stod, ett företag i skrotbranschen. Hon fick nu sitt sista namn, *Baltic Breeze I* och sattes i allmän fraktfart.

## Slutet

Den 25 maj 2009 anlände fartyget till Vejle i Danmark med en spannmålslast från Lantmännen i Helsingborg. Efter det att halva lasten hade lossats luckade besättningen på och gick ut i strejk för att de inte hade fått ut sina löner. Fartyget lades nu upp med kvarstad och med den kvarvarande spannmålslasten olossad. Den 13 mars 2010 frigavs fartyget från kvarstaden och gick under bogsering av *Norsund* av Svendborg till Helsingborg där det ännu en gång lades upp.

Den 30 maj 2012 anlände slutligen *Baltic Breeze I* till Frederikshavn från Helsingborg, under bogsering av *Sontinja*. Fartyget var sålt till Jatop ApS för upphuggning och skrotningen verkställdes omedelbart.



*Vänerfjord i Vänern ca 1973. Foto ur Rickard Sahlstens negativsaml.*



*Westford i Falsterbokanalen ca 1967. Foto ur Terje W. Fredhs neg. saml.*



När Estelle kom till Åbo var hon i dåligt skick. Foto Pär-Henrik Sjöström, den 20 maj 1986.

### Westa nummer 1

För att ersätta den förlista *Poseidon* inköptes i februari 1954 fiskeloggerten *Vesta* från Västtyskland av Rederi AB Erik Olausson & Son. Hon ingick i ett blockköp av tre fartyg. De andra var *Berlin* som blev *Tjörnö* och *Memel* som blev *Prins Bertil*. Varje fartyg betingade ett pris av 31 175 D-mark. Innan försäljningen hade fartygen varit upplagda i 10–15 år.

*Vesta* döptes om till *Westa*. Hon togs till Marstrands Mechaniska Verkstad där hon förlängdes och försågs med en ny motor, en 4-cyl Alpha Diesel på 240 hk. Till befälhavare utsågs Elmar Matt, som hade varit befälhavare på den förolyckade *Poseidon*. Det nyförvärvade fartyget gjorde under detta första år en fiskeresor till Island och hade då distriktsnummer LL 103.

*Vesta* var byggd av stål 1922 i Emden av Schulte & Bruns Abteilung Werft und Dockbetreib som fiskeloggerten *Vesta* för Heringsfischerei Dollart A.G. i Emden. Fartyget försågs vid leveransen med en 2-cylindrig ångmaskin på 10 hk tillverkad av Christiansen & Meyer i Harburg, Hamburg. Schulte & Bruns var egentligen ett fiskeriföretag, som med tiden fick så många fartyg att man behövde ett eget reparationsvarv, vilket sedermera utvecklades till att också omfatta nybyggen.

Under kriget tjänstgjorde *Vesta* som bevakningsfartyg i Danmark (VS 1001), men lämnades tillbaka till ägaren, Emden Heringsfischerei AG den 22 augusti 1945. De båda tyska fiskeriföretagen stod varandra nära.

### Vidare öden

I april 1959 såldes *Westa* för 230 000 kronor till bröderna Fritiof och Birger Andersson i Skärhamn med hälften vardera och namnet ändrades till *Monica*. De behöll henne endast till i januari 1961 då hon såldes för 230 000 kronor till Åstol eftersom de hade hittat ett annat fartyg, *Gunilla* från Slite, som nu fick ära namnet *Monica*. Detta fartyg är i dag skolfartyget *Gunilla* av Öckerö.

Det var bröderna Ingvald och Elon Wikström på Åstol (3/8-delar vardera) och deras far Isak Wikström (2/8-delar) på Åstol som köpt fartyget och de ändrade namnet till *Estelle*. Fyra år senare hade de samlat ihop till ett modernare fartyg och köpte då *Madzy* från Donsö. *Estelle* såldes i mars 1965 för 225 000 kronor till skepparen Emil Valdemar Gustavsson i Vålox, Finland och fick hemorten ändrad till Borgå. År 1969 övertog John Mikael Lindell i Borgå det gamla fartyget. Underhållet var nu inte det bästa och fartyget lades upp i dåligt skick.

### Ny vår till mötes

Några ungdomar från Åbo hittade det svårt nedgångna skrovet i Borgå 1984 och bogserade det till Åbo för att på frivillig basis sätta henne i stånd. Man återanvände saker från skroten och fick också överskottsmaterial från Wärtsiläs Åbovarv. Finansieringen ordnades via loppmarknader och genom att man reparerade cyklar för fortsatt användning. Ett bolag, Eestaas OY bildades för administrationen



*Estelle – Ship to Gaza – på Nordsjön. Foto Olle Katz.*

och en förening, *Uusi tulli rf* (Ny vind) för verksamheten. En hel del privata bidrag underlättade också ombyggnaden.

I december 1994 gick *Estelle* för första gången på provtur för egen maskin och 1995 fick hon riggen i skick. I maj 1995 gick hon igenom besiktningen på det gamla varvet i Pansio och blev godkänd för trafik.

Bakom det här stod en organisation som på ett hållbart sätt och med minimala kostnader ville transportera hjälpsändningar till underutvecklade länder. Man använde sitt fartyg som propagandaobjekt och seglade omkring runt Östersjön. Under 2002 genomfördes en sex och en halv månad lång färd till Angola med en hjälpsändning. År 2010 saknade emellertid organisationen ekonomiska förutsättningar att driva *Estelle* och de satte upp fartyget på försäljningslistan.

#### *Ship to Gaza*

Den 4 april 2012 meddelade organisationen Ship to Gaza Sweden att man köpt fartyget för att transportera sin humanitära hjälp till Palestina och i slutet av samma månad avgick *Estelle* mot Gaza med förnödenheter. Fartyget kom dock inte längre än till Skärgårdshavet innan motorn stoppade på grund av bränslebrist. Man försökte kasta ankar, men djupet var för stort och fartyget kom på drift. Hon kunde dock bärgas in till Nagu. Den 26 juni 2012 bar det av igen och nu gick det bättre. Den 20 oktober befann man sig 30 nautiska mil utanför Gaza då israelisk militär bordade



båten och tvingade in den till Ashdod. Besättningen togs till fånga men släpptes senare. Landets högsta domstol gav ägarna möjlighet att bestämma över hennes fortsatta öde, men kostnader för eventuell bärgning och reparation skulle bli för höga. I dag ligger *Estelle* kvar i Israel där hon används som militärt träningsobjekt, och förfaller.

#### **Westa nummer 2**

För att ersätta den försålda Westa for far och son våren 1959 till Holland och hittade där *Maria Theresia* som var till salu. Priset för det tio år gamla fartyget var 415 000 kronor.

*Maria Theresia* var byggt av Gebr Sander Scheepswerf »Delfzijl« i Delfzijl för NV Kustvaart-Reederij van Dudock de Wit & Co i Amsterdam och hennes manager blev NV Scheepvaartbedrijf Gruno i samma stad. Hon sjösattes den 15 december 1948 och levererades den 22 mars 1949.



*Westa levererades med namnet Maria Theresia. Foto Fotoflite.*

*Maria Theresia* var 50 m långt, 7,88 meter brett och hade ett djupgående av 2,76 meter. Hennes lastförmåga var 550 tdw med ett brutto av 391. Hon var av raised quarter deck-typ, hade två master och två kranar med en lyftförmåga av 2 ton vardera. Hon var utrustad med en 8-cyl Werkspoor-motor på 395 hk vilken gav henne en fart av 10 knop. Under sin holländska tid synes hon inte ha varit utsatt för några större haverier.

#### *Till Skärhamn*

Den 18 april 1959 övertogs fartyget från sin holländske beställare av Rederi AB Erik Olausson & Son i Skärhamn som döpte om henne till *Westa*. Detta fartyg blev dock inte långvarigt i Sverige utan såldes redan den 17 januari 1962 tillbaka till Holland. Priset hade stigit till 515 000 kronor. Köpare var Lieuwe Jan Kas och Willem Verwoerd i Delfzijl som döpte om sitt fartyg till *Agnes*.



*Efter sin tid i Sverige kom hon till Holland som Agnes. Foto Fotoflite.*

Den 3 november 1970 hade fartyget ankrat vid Rosmory Point utanför Irland på grund av storm. Ankarna draggade och fartyget gick på grund på klipporna. Sedan man lossat 200 ton av lasten kunde man den 11 november dra fartyget flott och föra in det till Westport för inspektion.

Den 10 april 1973 löste Verwoerd ut Kas och blev ensam ägare till fartyget. Strax därpå, den 26 juli 1973, såldes hon till Compania de Navigacion Zandkreek SA bakom vilket bolag stod Morris Lew och Peter Kreek i New Orleans. Hon övertogs i Terneuzen och döptes om till *Zandkreek* och fick Panamaflagg.

#### *Till Karibien*

Fartyget flyttade nu sitt verksamhetsområde till Karibien. Den 5 januari 1974 fick fartyget explosion i maskinrummet då det låg i Belize med 30 793 säckar ris ombord. Stora skador uppstod, men ingen människa kom till skada.



*Westa fick en kort tid i Sverige, 1959-62. Här är hon i Kielkanalen den 23 maj 1960. Foto Tore Granath.*



*Mary under segel under andra världskriget. Foto ur Krister Bångs arkiv.*

Hon bogserades till Puerto Cortes för undersökning och kom senare i fart igen. I mars 1975 tog Transportadora Maritim SA i Santo Domingo, Dominikanska republiken över ägandet och döpte om sitt fartyg till *Stratus*. Hon övertogs i Hovic och avgick därifrån den 20 mars.

Den 15 juli 1977 fick fartyget svåra skador då det under en tropisk storm blev påseglat av *Atlantic Express* när det låg i Rio Haina i Dominikanska republiken. Hon fördes till varv men kondemnerades. Först 1998 meddelade Lloyds att fartygets existens var ifrågasatt.

### Ett udda köp

Den 30 juli 1961 köpte Rederi AB Erik Olausson & Son den gamla skutan *Mary* från Nordvik för 16 000 kronor. Erik Olausson själv utsågs till befälhavare. Vid detta tillfälle hade rederiet tre fartyg igång.

*Mary* var byggd 1919 i Marstal av ek och var på 225 tdw. Varvet självt var redare för fartyget som man döpt till *Duty*. Hon övertogs i februari 1923 av skibsfører Herman Møller Boye i Marstal och döptes om till *Marna*. Fartyget sysselsattes sedan med frakt av fisk från Newfoundland till Spanien och med saltlast på återresan.

I juni 1934 blev fartyget svenskt med Nordvik som hemmahamn. Det var ett partrederi med Axel Nilsson som förvärvat fartyget som fick namnet *Mary*.

### Såld till England

Tiden i Skärhamn blev inte så lång. Den 28 maj 1963 såldes *Mary* för 18 750 kronor till Suzy C E Boyt i London. Hon var maka till den berömde målaren Lucian Freud (1922–2011). Lucian Freud var i sin tur sonson till psykoanalysens fader Sigmund Freud.

Innan försäljningen hade *Mary* legat upplagd en längre tid efter att blivit kondemnerad. Fartyget användes därefter som lustfartyg. Slutet kom 1966. Då uppgavs att *Mary* hade sprungit läck under dramatiska omständigheter i Västindien och sjunkit.

### Norrford blev det sista fartyget

I juli 1964 köpte Erik Olausson sitt sista fartyg som fick namnet *Norrford*. Delägare med var sin tredjedel var brodern Sigurd Thuvik samt handlanden Georg Olsson från Skärhamn. Detta fartyg ingick i det blockköp på tre fartyg som gjordes 1954 där Erik Olausson tog hand om *Vesta* och



*Norrford besöker Åhus den 20 juli 1966. Foto Robert Johannesson.*

broder Sigurd Thuvik tog sig an *Berlin*. Det tredje fartyget, *Memel*, hamnade hos Prinslinjen i Göteborg.

Liksom *Vesta* var *Norrford* byggd av stål år 1922 i Emden som ånglogger av Schulte & Bruns Abteilung Werft und Dockbetreib. Redare var Emden Heringfischerei i Emden och namnet *Berlin*. Hon rekvirerades av tyska marinen under andra världskriget som bevakningsbåt och när hon återlämnades den 12 september 1945 till sin ägare var hennes beteckning VS154.

Sedan Sigurd Thuvik köpt fartyget i februari 1954 togs det till Skärhamns Slip & Mekaniska Verkstad för ombyggnad till lastfartyg. Ångmaskinen ersattes av en 3-cyl Säfflemotor på 255 hk. Det nya namnet blev *Tjörnö* (LL436). Hon användes under säsong till fiske vid Island med Nils Stensholm från Edshultshall som skeppare. I mars 1960 köpte Stensholm fartyget för 155 000 kronor och gav det namnet *Hallö*. I samband med att fartyget inköptes till Skärhamn 1964 försågs det med en ny motor. Valet föll denna gång på en 6-cyl Mercedes Benz på 320 hk.

### Slutet

Den 18 januari 1969 befann sig *Norrford* på en resa med 240 ton salt mellan Lübeck och Stockholm när hon grundstötte utanför Kristianopel. Fartyget fick mycket svåra skador. Allt bärgningsarbete avbröts och fartyget kondemnerades på platsen.

Men den 25 juni 1969 lyckades *Jeanette* av Uppsala dra loss haveristen och föra in båten till Kalmar. Den 11 augusti 1969 inköptes hon för 11 000 kronor av skrothandlare Torsten Johannisson i Göteborg och hon ankom dit under bogsering den 9 september. Skrotningen av *Norrford* ägde rum vid Tingstad.

År 1969 avslutades rederiverksamheten för Karl Olausson och hans son Carl-Rune Eriksson. Erik avled den 4 november 1988 i en ålder av nära 88 år. Carl-Rune Eriksson avled den 10 juni 2014 i en ålder av 88 år.

Det kan nämnas att Carl-Rune Eriksson hade en son, Tomas Eriksson, som hade en mindre andel (2/12) i *Skagern*, som gick i time-charter för Ahlmarks. Tomas omkom tragiskt när detta fartyg förläste i inloppet till Göteborg den 29 mars 1978.





Timmerflottning på Ljusnan. Foto Hilding Mickelsson, Hälsinglands museum.

# Från Nederländerna till övre Norrland

Bengt Westin

**Bengt Westins artikel *Från Nederländerna till övre Norrland* tar avstamp i trävaruindustrins guldålder under 1800-talets andra hälft. Utvecklingen medförde en import av högsjöbogserare från Nederländerna och i denna artikel, som är den första delen av två, redogörs för de bogserbåtar som kom till Sverige under 1910-talet.**

**D**en norrländska sågverksindustrin hade från 1500-talet bestått av vattendrivna sågar med låg effektivitet, men i och med att Tunadals ångsåg sattes i drift 1849, startade också det som kan betecknas som trävaruindustrins guldålder. På kort tid byggdes ett stort antal ångdrivna sågverk, och de vattendrivna sågarna utvecklades efterhand. Till en början räckte det timmer som avverkades i närområdet, kapaciteten var inte större, men i takt med att effektivare utrustning anskaffades, ökade ock-

så timmeråtgången och timret fick hämtas allt längre bort från verken. I början av 1890-talet byggdes de första havsbogserarna, *Kramfors*, *Stor-Erik*, *Robertsfors* med flera och de hade kraft och styrka tillräckligt för att dra stora mängder timmer från exempelvis Norrbotten och Finland till Ådalen och Sundsvallsdistriktet.

Men att bygga nytt var kostsamt, och på 1910-talet fann man det mer ekonomiskt att importera rejäla högsjöbogserare från framför allt Holland (Nederländerna). Under detta decennium importerades tolv stycken och fram till år 1972 ytterligare fyra. Anledningen till att man handlade i just Holland var att man fick prisvärda bogserare betydligt billigare än vad ett nybygge skulle kosta på ett svenskt varv. Visserligen fick man modifiera sina köp, de flesta saknade till exempel bogserspel och isbrytarstäv, men de hade ofta bättre utrymmen för besättningen.

De inköp jag behandlar här genomfördes i första hand under åren 1913–1918. Holmens Bruks båtar hörde ju hemma i Norrköping och Hallstavik, men tillbringade stora delar av somrarna i Västernorrland där Holmen hade stora avverkningar.

Huvuddelen av uppgifterna har jag fått av framlidne båtologen Bernt Fogelberg, som genom åren försett mig med hundratals sidor källmaterial för vilket jag är honom evigt tacksam. Så i verkligheten är jag bara en snyltare. Trots hans uppgifter finns det säkert många tveksamheter i de olika berättelserna, men jag har lärt mig att det inte finns några absoluta sanningar när det gäller båtologi.

Jag har konsekvent använt namnet Holland fast jag vet att det borde stå Nederländerna. Listan är ordnad efter inköpsår. Mått med mera är så nära inköpsåret som möjligt.



*Geertruida, senare Munksund. Foto ur Bengt Westins arkiv.*

### Geertruida

20,12 × 4,96 × 2,35 m – 51.00/18,66 (Nybyggd 1910). Maskin: 3cyTE ångmaskin på 175 ihk från Fulton Machinefabriek, Martenshoek. Panna från Fultons 12 kg/cm<sup>2</sup>. Registrerad.

ETT AV DE FÖRSTA holländska förvärven hamnade i Munksund 1913, och hade byggts så sent som 1910 vid G&H Bode-wes varv i Martenshoek. Nu råder det delade meningar om byggorten, på andra ställen står nämligen både Groningen och Dordrecht. Beställare torde ha varit Johannes Zwart med flera från Delfzijl och namnet blev *Geertruida*. Nybyggd kostade hon 20 000 holländska floriner.

I mars 1913 övertogs hon av Johannes Zwart ensam och han sålde en månad senare, via mäklarfirman Jacq. Pierot Jr i Rotterdam, till Munksunds Trävaru AB i Munksund, för 26 000 hfl.

Några månader senare ändrades namnet till *Munksund* och befälhavare då var L.W. Dahlbom från Piteå. År 1916 bildades ett nytt bolag med namnet AB Ytterstfors-Munksund, och 1916 fusionerades Munksunds Trävaru AB till detta bolag. Båten värderades då till 33 800 kr. Namnet på de flesta Munksundsbatarna ändrades 1919 till *Ytterstfors* med ett ordningsnummer, och denna fick nummer 5.

År 1921 bildade ägarna ett dotterbolag med namnet Aktiebolaget Båtvik, registrerat den 7 oktober detta år, och dit överfördes även 5:an, och då var värdet detsamma som 1916. Ny befälhavare blev 1923 Hjalmar Löfgren och han efterträddes 1929 av Ernst Albin Nordlund från Piteå. Nordlund

var född i Piteå 1884 och gick till sjöss som sextonåring. Han blev befälhavare i AB Ytterstfors-Munksund 1919.

Moderbolaget hade emellertid växt alltför fort, med flera omoderna och olönsamma delar, och försattes därför i konkurs 1925. Sedan de sämsta verken avvecklats ombildades resterna till Munksunds AB som 1929 blev en väsentlig del av Svenska Cellulosa AB. År 1930 ändrades båternas namn till *Munksund*, men med samma nummer som tidigare. AB Båtvik fusionerades till Munksunds AB den 26 juli 1952 och likviderades därefter. I en ny fusion den 31 december 1954, fusionerades moderbolaget till SCA.

År 1951 tillträdde Axel Fredrik Lundmark som befälhavare. Lundmark var född den 27 juni 1903 i Nederkalix, gick till sjöss 1920 och tog första skepparexamen i Härnösand 1928. Han anställdes i AB Båtvik 1929, och blev befälhavare i bolaget 1937. Hans sista uppgift var som befälhavare i bogseraren *Galtström*.

År 1962 låg båten enligt Sjöfartsverket upplagd vid Storfors för försäljning, men under vinteruppläggning utanför Storfors varv i inre Pitefjärden märkte ingen att hon gått läck. Den 17 mars 1964 – sedan hon blivit hängande på en timmerflotte i en vecka – sjönk hon. Orsaken till haveriet var troligen läckage via en kondensor. År 1965 meddelades att den sjunkit vid Storfors och ej skulle bärgas.

Men man gjorde försök, och under en av dessa ansträngningar var det nära att *Munksund 4* drogs med. Vraket lär ha köpts för 100 kr av någon okänd person år 1966, och planer på att försöka bärga henne fanns uppenbarligen. År 2018 har hon börjat läcka olja och planer på att få till stånd en bärgning har åter aktualiserats.



*Munksund 6 ex Viod. Foto Robert J. Boman, Sjöhistoriska museet.*

### Viod

20,67 × 4,44 × 2,00 m – 45,52/2,70 (MB 1915, inköpt från Holland). Maskin: Varvets trippelångmaskin på 184 ihk. Registrerad.

SAMMA ÅR SOM Munksunds Trävaru AB köpte *Geertruida* förvärvade även Norrviks AB i Gustafsberg på Alnön en »holländare«. Norrvik var ett av distriktets mindre sågverk och ägdes vid denna tid av Sörviks Nya Sågverks AB. *Viod* byggdes 1912 vid Boon, Molema & De Cock i Hoogezand som varvets nybygge nr 345 med namnet *Viod*.

Beställaren hette B. Evers från Delfzijl, men blott ett år gammal såldes hon till Sverige 1913. I Sverige fick hon be-

hålla namnet, även sedan hon 1921 förvärvats av Ytterstfors-Munksund AB, som skrev henne i finska Torneå där hon överläts till dotterbolaget Trävaru AB Torneå för 4 000 kr. Återinfördes till Sverige igen av AB Båtvik 1929, då värderad till 20 000 kr och namnet ändrades till *Munksund 6* 1930. Om Norrvik kan nämnas att sågen brann 1923 och aldrig byggdes upp igen.

År 1952 skrev en inspektör att båten ägdes av välkände John Anton Waltari i Haparanda, men troligen var hon bara uthyrd, för 1955 var hon tillbaka i Munksund, då hos Svenska Cellulosa AB. *Munksund 6* drog sitt sista lass 1956 och ombyggdes året därpå till kättingpråm vid Wiréns slip vid Sandholmen. Som pråm låg hon lite här och var innan hon fick en sista stationeringsort i Obbola där hon veterligen låg 1979. Skrotades slutligen år 1982 på Flottningsföreningens slip på Ön i Umeå.



*Hedvik ex Jason. Foto Robert J. Boman, Sjöhistoriska museet.*

### Jason

27,97 × 5,40 × 2,34 m – 102,95/20,23 (1917). Maskin: 2-cylindrig ångmaskin på 400 ihk från C. Gips & Zn i Dordrecht, ersatt 1921 med en 2-cylindrig compoundångmaskin från Krupp AG på 450 ihk. Registrerad: SHBY-8925.

I VÄNTAN PÅ nybyggda *Kolbjörn* reste även representanter för Kramfors AB till Holland för att köpa en bogserbåt år 1916. Valet föll på den 35 år gamla *Jason*. När och var hon byggdes rådde det olika meningar om. Enligt köparna skulle hon vara byggd 1903 i Dordrecht. Sjöfartsverket anger 1907 som byggår och Lloyds Reg. of Shipping säger att hon såg dagens ljus 1903, men i Arnheim. I verkligheten var hon byggd 1881 hos C. Gips & Zn i Dordrecht och beställare var C. van der Plas i Hardinxveld.

Denne sålde båten 1895 för 44 200 mark till P. van Vliet i Dordrecht som 1911 skrev henne på N.V. Schroefsleepboot *Jason*. Själv var van Vliet både redare och skeppare. Hon fick ny panna 1902 i Dordrecht vilket kan vara orsaken till de olika buden ovan. I alla fall så köptes hon i oktober 1916 för 39 000 hfl (56 704 SEK) av Kramforsbolagets dotterbolag Rederi AB Wilhelmina, och namnet ändrades i januari 1917 till *Hoting*. I ett brev daterat den 16 januari 1917 lät ägarna meddela:

»... inköpt ss *Hoting* ex *Jason* hvilken nyligen ankommit till Stockholm från Rotterdam där den inköpts från P van Vliet, Dordrecht.«

Som befälhavare fick hon Bernhard Näsman, född 1883 i Bjärträ och med ett styrmansbrev från 1914 på fickan. Han avlöstes år 1921 och därefter bytte hon befälhavare vart och vartannat år. I januari 1917 ändrades namnet till *Hoting* och båten anmäldes till registrering men anmälan återkallades av okänd anledning, och hon registrerades inte förrän den 27 juli 1951. År 1946 hade hon emellertid tjänat ut hos Kramforsbolaget och den 20 juni detta år köptes båten av Axel Mauritz Hedlund och Gustaf Herman Wikström, båda från Furuögrund, och ägare till hälften vardera. Priset var 75 000 kr och namnet ändrades till *Hedvik*.

Axel Mauritz Hedlund föddes i Furuögrund. Han gick tidigt till sjöss på bogserbåtar och var 1920–1925 skeppare på lilla »Motor-*Anna*« av Munksund, innan han köpte sin första båt i början av 1930-talet. Han slog sig ihop med svågern Gustaf Herman Wikström och köpte större bogserare.

Huvuduppgiften i Furuögrund blev samma som i Kramfors, timmerbogsering längs Norrlandskusten. Hemorten ändrades 1950 till Skelleftehamn och den 15 mars 1962 överfördes hon till Rederi AB Hedvik i Skellefteå för 24 000 kr. Bolaget registrerades först den 25 september samma år, med Axel Mauritz Hedlund och Ingeborg Johanna Wikström i styrelsen, sedan Gustaf Herman Wikström avlidit, och med Nanna Hedlund som suppleant. Det var i sista stund, redan den 23 juni 1965 såldes båten för 25 000 kr till Persöner i Ystad. Dessa intygade den 25 okt 1966 att fartyget skrotats.



*Direktor Louis Gutjahr V som Wäija. Foto ur Bengt Westins arkiv.*

### Director Louis Gutjahr V

28,23 × 5,53 × 2,31 m – 108,75/22,77 (MB 1918). Maskin: Okänd ångmaskin på 300 ihk. Registrerad: 5988.

DENNA BÅT VAR förvisso en verkligt främmande fågel i den norrländska timmerbogseringsfaunan. Med sin klipperstäv och blygsamma överbyggnad skilde hon sig definitivt från mängden. Fartyget byggdes år 1900 av stål vid Huiskens van Dijk i holländska Dordrecht, men vem som var beställare är oklart. Möjligen var det N.V. Stoomsleepdienst/Heinrich S. Franzen i Dordrecht, som i vart fall ägde henne 1917. De kallade henne *Director Louis Gutjahr V*.

Till Sverige kom hon den 20 mars 1917 då hon inköptes för 36 500 hfl av Bogserings AB Nord/V. Andersson i Holmsund och namnet verkar då ha förkortats till *D.L.G.v.*, i alla fall målades den förkortningen på båten. Redan i januari 1918 försvann hon från Holmsund, inköpt för 130 000 kr av

Dynäs AB och Väija AB gemensamt. Då *Västernorrlands Allehanda* kommenterade händelsen den 9 jan 1918 kallade de henne enbart *Gutjahr*. Hon mättes i Sundsvall den 7 juni 1918.

I Väija ändrades namnet till *Wäija* och hon drog timmer längs kusten till 1929. Detta år köpte Dynäs AB aktiemajoriteten i Svanö AB och då passade man på att flytta detta bolags bästa båt (*Svanö I*) till Väija och sålde denna. För billiga 6 700 kr såldes hon, enligt ett köpebrev av den 9 september 1929, till O.A. Bloms Järnvaruaffär AB i Stockholm. Möjligen var det meningen att hon skulle skrotas. Så blev det emellertid inte, utan Bloms behöll henne och ändrade namnet till *Osborn*.

I *Svensk Sjöfarts Tidning* 1930:3 stod: *Bogserångaren Wäija (ex. Director Louis Guthjahr 5) som för någon tid sedan av Dynäs AB försålles till O.A. Bloms Järnvaru AB i Stockholm, har omdöpts till Osborn.*

Hos Bloms fick hon bogsera skrotpråmar, men tydligen gick inte skrotfirman så bra, för i september 1932 såldes hon på exekutiv auktion. Ny ägare för 3 000 kr blev Karl Bostén från Stockholm, som på samma villkor transporterade köpet samma dag till Karl Olsson, även han från Stockholm.

En inspektör rapporterade 1933 att båten låg upplagd i Södertälje, men Olsson lyckades sälja henne till Kungliga Vattenbyggnadsstyrelsen i Stockholm den 17 februari 1933 för 6 000 kr och tjänade en slant på köpet. Ägarna lät sedan, den 28 april 1936, meddela: *Ändrad till materielpräm. Panna och maskin urtagna*, och att de gett henne namnet *Göta Älv*. Den 6 oktober 1942 övertogs hon enligt ett köpebrev av Väg & Vattenbyggnadsstyrelsen i Stockholm.

Den 22 december 1961 skrev AB Skånska Cementgjuteriet att de 1946 från Kungl. Väg & Vattenbyggnadsstyrelsen i Stockholm förvärvat logementspråmen *Göta Älv*, som är identisk med *Osborn*. Den 12 september 1968 skrev man att fartyget nedskrotats, vilket sannolikt hände på ett mycket tidigare stadium.



*Director Gutjahr VI som Ellve. Foto ur Bengt Westins arkiv.*

### Director Louis Gutjahr VI

30,90 × 6,03 × 2,95 m – 136,84/(SS 1917). Maskin: 2-cylindrig compoundångmaskin på 350 ihk från byggnadsvarvet, ersatt av en okänd dieselmotor på 840 ehk (1958), av 4 st. 6-cylindriga Volvo-Penta Diesel 4SA dieselmotorer á 475 hk = 950 ehk (1966) och av en Caterpillar D399 på 1 120 hk (825 kW) (1976). Registrerad: SDCO-10672.

ÄVEN DENNA BÅT har en något motsägelsefull början. Hon lär ha byggts 1902 vid Huiskens & van Dijk i Dordrecht för Heinrich Franzén i Dordrecht som *Tintin* (enligt Noorderlijk Scheepvaartmuseum). Namnet ändrades året därpå till *Director Louis Gutjahr VI*. Vad gäller byggnadsorten finns flera bud. Sjöfartsverket anger vid ett tillfälle att hon byggdes 1901 i Slikkerveer och på annat ställe står det 1902.

Oavsett vilket importerades båten till Sverige år 1917 av Emil Löfgren i Stockholm och döptes om till *Doggen*. Emil Löfgren importerade ett flertal fartyg under firmanamnet AB Bröderna Löfgren. De båda bröderna Arvid och Emil hade bildat bolaget i Gävle 1907, men 1915 flyttade Emil till Stockholm. Ett interimscertifikat utfärdades den 26 juni 1917 och på detta uppgavs båten vara byggd i Slikkerveer.

Hon anmäldes till registrering den 24 juli 1917 och den 8 juni 1925. Den senare anmälan återtogs samma månad och hon gick oregistrerad fram till 1966. Sålde vidare den 3 augusti 1917 för 195 000 kr till Bränslekommissionen i Stockholm och fick släpa vedpråmar ett par år. Då kriget var slut köptes hon den 22 november 1919 till Ljusne-Woxna AB från Ljusne och de lät fullständigt ny- och ombygga båten varefter de ändrade namnet till *Ellve*. Detta bolag fusionerades omkring 1928 till Ströms Bruk AB.

År 1956 blev Per Klas Hällander i Örnsköldsvik ny ägare. Båten fick tillbaka namnet *Doggen* och han lät sätta in motor 1958. Hällander hade ett långt förflutet som bogserredare och befälhavare, och han var tidigare delägare i en annan holländare, *Edison*. Sedan Hällander avlidit 1962 övertogs båten av Hällanders dödsbo, det vill säga Maj-Britt Ödling, Inga-Lisa Lindström, Edith Mari Östman samt Leila Lindahl, samtliga födda Hällander och ägande var sin 1/4. Till huvudredare utsågs Maj-Britt Ödling, Örnsköldsvik. Den 14 december övertogs båten av Maj-Britt ensam. Båten registrerades först den 3 mars 1966.

*Doggen* köptes den 1 maj 1973 av F:a med HB Curt Schill i Bjästa för 550 000 kr, och Schill lät genomföra en ordentlig reparation 1976. Ett partrederi i Örnsköldsvik, med Kent Erik Nordgren som huvudredare, blev ägare 1983 och de sålde henne 1985 för 500 000 kr till Lunde Varv & Verkstad AB i Gustavsvik som ämnade bygga om henne till passagerarbåt. Det blev nu aldrig av. I stället köpte Dykab-Vattenbyggarna AB i Luleå båten 1987 för 765 000 kr. Firman ändrade namn 1991 till Dykab-Submarine AB med hemort i Stockholm.

Österströms Rederi AB i Gryt betalade 563 000 1991 och döpte om båten till *Karl-Manfred*, men sålde henne 1996 till Bråvikens Sjöentreprenad AB i Norrköping som modifierade namnet till *Karl-Alfred*.

Nästa anhalt blev Gävle, dit hon köptes 1997 av Gävle Bogser- & Sjöentreprenad AB för 550 000 kr. Slutligen såldes båten tillsammans med pråmen *Baltic Carrier* år 1998 för 340 000 kr till AB Sylen/Frank Bolin i Upplands-Väsby (med hemort i Gävle). År 1999 deltog hon bland annat vid bärgningen av lasten på sjunkna motorseglaren *Jönköping* utanför Raumo (bland annat lastad med konjak, champagne och dylikt). Sålde till TUGAB AB i Gävle den 2 januari 2007 men i december 2007 återkom hon till Örnsköldsvik då hon köptes av NOÅS-Nordmuddring AB. Återfick då sitt forna namn *Director Louis Gutjahr VI*.

Hon renoverades och byggdes om till flytande kontor i Gävle 2008, då med ägare NOÅS-Industri AB från Härnösand men sedan bolaget försatts i konkurs såldes hon 2011 till Linus Höök från Uppsala och omdöptes till *Tintin* men fick Malmö som hemort. Hon ligger sedan dess i Malmö och används som konferensbåt.



*Atlas behöll sitt namn i Sverige några år. Foto ur Bengt Westins arkiv.*

### Atlas

24,21 × 4,83 × 2,40 m – 81,18/6,34 (SS 1947). Maskin: 3-cylindrig TE ångmaskin på 250 ihk från C.A. Kuypers Machinefabriek, Rotterdam. Registrerad: 5902.

DENNA BOGSERBÅT BYGGDES 1914 vid G.W. van Straaten & van der Wrink i Haag och var beställd av J. Westdorp i Rotterdam och döptes vid sjösättningen till *Atlas*. Hon köptes till Sverige i maj 1917 av Rederi AB Ljungan i Stockholm för 65 000 gulden och resan till Göteborg ombesörjdes av L. Smith & Co Int. Sleepdienst.

Rederi AB Ljungan överlät den 31 oktober 1920 båten till Stockholms Superfosfatfabrik AB för 100 000 kr. Detta bolag grundades 1871 av Oscar F. Carlson, med hjälp av kapital från bland andra Lars Johan Hierta, och år 1912 invigde han sin industrianläggning Ljunga Verk i Medelpad. Produkterna var svavelsyra, ammoniumsulfat, ammoniak, salpetersyra, ammoniumnitrat. En känd produkt var gödselmedlet Ljungasalpeter. Företaget ägde även kraftverk, kalkbrott och en järnväg.

Det namnändrades okänt år till Fosfatbolaget Ljungaverk, som 1970 ändrades till KemaNord AB, 1978 till Kema Nobel och 1985 till Nobel Industrier.

I början av 1920-talet avvecklade företaget sin bogsering. Den 4 augusti 1923 såldes *Atlas* för 46 500 kr till Holmens Bruk & Fabriks AB i Norrköping och namnet ändrades till *Holmen VI*. I över 40 år drog båten därefter timmer för Holmens innan hon utrangerades och såldes den 15 juni 1966 till Lennart Holst från Roslags-Näsby. Då var priset endast 20 000 kr. Redan den 19 jan 1967 såldes hon vidare till Harald Johansson, Göteborg, för 24 000 kr.

Men redan efter två månader, den 21 mars 1967 förläste hon ca 0,5 nautiska mil öster om Kullens fyr på sin väg till Ålands Hav där hon skulle tjänstgöra som ångcentral vid bärgningen av det grundstötta grekiska lastfartyget *Finlandia*. Hon tog in vatten vid gång i hög sjö och sjönk snabbt. Alla ombord räddades. *Holmen VI* bärgades aldrig utan lig-

ger ännu år 2004 upprätt på botten, med överbyggnaden bortträlad, omkring 4,6 nautiska mil från Mölle hamn. I *Sydsvenskan* kunde man den 17 maj 1967 läsa:

Sjöförklaring har avgetts i Stockholm med anledning av *Holmen VI*s kantring vid Kullen. Fartyget var en f d timmerdragare och trotjänare hos Holmens Bruk och utrangerades förra året. Sedan dess hade den hunnit byta ägare två gånger och det konstaterades att den senare ägaren, skepparen Harald Johansson, Göteborg, försummat anmäla köpet till fartygsregistret. Han hade hyrt ut fartyget till Duff Shipping Co AB, Stockholm, som under en månad skulle använda det som ångcentral i Ålands hav vid ett vrak, vars bunkerolja man ämnade försöka bärga.

För resan Göteborg – Stockholm, som blev den sista, hade man som bemanning två sjökaptener, en maskintekniker och en maskinist. Fast man vid sjöförklaringen fann det egendomligt att fartyget i Göteborg utklarats om lustfartyg, var det således inga amatörer ombord, men ändå gick det inte bra. Orsaken var att man försummat kontrollera att barlasten (ballasten) var tillräcklig för resan. Redan i samband med bunkringen i Göteborg iaktogs att fartyget var mycket rankt men det bekymrade tydligen inte vederbörande.

Allt gick emellertid bra tills man närmade sig Kullen på morgonen den 21 mars. Under en gir för att komma närmare Kullen tog fartyget en kraftig sjö över akterdäck och vattnet hann inte rinna ut genom stormportarna utan *Holmen VI* fick babord slagsida. Befälhavaren sjökapten Lars Fransén, Stockholm, försökte då gira styrbord för att motverka slagsidan. Fartyget tog emellertid nu ytterligare sjöar över akterdäck och slagsidan ökade. Kurs sattes mot nordsidan av Kullen för att om möjligt komma i lä av land.

Omkring kl 0920 insåg befälhavaren att kantringsrisken var överhängande, varför han beordrade de två, som var i maskinrummet att lämna det. Maskinisten lyckades ta sig upp genom skyligheten i samma ögonblick som fartyget lade sig med 90 graders slagsida. Samtliga ombord hamnade i vattnet intill fartyget, men lyckades snabbt klamra sig fast i den uppblåsbara flotten. Under det de var sysselsatta med att ta sig upp på denna, sjönk *Holmen VI* strax intill dem. Inget sug var märkbart och ingen pannexplosion ägde rum.

När de skeppsbrutna lyckats komma upp på flotten visade det sig att den var felvänd. De måste därför åter lämna den och vända den på rätt köl. De drev sedan hela dagen i flotten innan de vid 17.30-tiden kom i land vid Burensvik och togs om hand. (Bef. 1950 Gustaf Adolf Åkerlund, Stockholm).

### Ideaal

18,53 × 4,41 × 2,03 m (MB 1919). Maskin: Compoundångmaskin på 187 ihk. Oregistrerad.

DENNA LILLA BOGSERBÅT byggdes för okända holländska beställare vid de Man & de Welthuis Machinefabriek »Avontuur« i Dordrecht. (Även om en inspektör antecknade De Ulan & te Vildhuis vid en inspektion!).

Ägdes i varje fall 1916 av W.J. Kaliz Wzn & Co i Dordrecht med namnet *Ideaal*, men köptes till Sverige i mars 1917 av



*Ideal ex Ideaal. Foto Robert J. Boman, Sjöhistoriska museet.*

Albert Malmegren i Göteborg som 1920 sålde båten till Alviks Ångsåg i Sundsvall där namnet försvenskades till *Ideal*. Hon köptes den 17 februari 1926 för 22 500 kr av den i Norrland välkände bogserbåtsredaren Andreas Strandberg i Alne utanför Örnsköldsvik, och anmäldes till registrering den 30 mars 1926, en anmälan som återtog den 16 mars 1927.

Sedan Andreas Strandberg avlidit 1936 skiftades båten över till dödsboet och vid arvsförfogandet den 14 oktober 1938 till sonen Walter Strandberg. Hon såldes omkring 1942 till AB Iggesunds Bruk i Iggesund, men de sista åren låg *Ideal* upplagd och förföll alltmer.

Den 25 oktober 1962 såldes vraket till Sten A Olsson i Göteborg för skrotning, men i stället för att bli defragmenterad såldes båten till Sven Jansson i Gävle. En renovering vidtog åren 1964–1965, bland annat med en ny överbyggnad och båten fick färg. Då hade äganderätten överlåtits på Ellen Johansson med adress i Stockholm, och hon i sin tur sålde den 22 december 1968 till Yrjö Rainiste i Tammerfors. Denne lät bygga om båten till fiskebåt med namnet *Wimpa II* och överförde henne så småningom till Oy Raisal i Åbo. Båten låg i varje fall i Helsingfors 2014 och då var hon lika rostig som de sista åren i Iggesund.

\*

#### Byggnadsvarv i Holland

Arnhem	Arnhemsche Stoomsleephelling Maats	<i>Els</i>
Delfzijl	Joh. Bergs Werft	<i>Peter II</i>
	Okänt varv	<i>Färdig, Björn</i>
Dordrecht	Huiskens van Dijk	<i>Volharding, Dir. L. Gutjahr V</i> <i>Dir. L. Gutjahr VI</i> <i>Edison</i>
	de Man & de Welthuis Machinefabriek	<i>Ideaal</i>
	P van Vliet	<i>Jason</i>
Foxhol	Scheepswerf »De Vooruitgang«	<i>(Trondheimsfjord)</i>
Gorinchem	Naamloze Vennotschappij Maschinefabriek Ljunga Werk	<i>Schelde</i>
	de Ysselwerf	
Groningen	Okänt varv	<i>Poseidon</i>
	John Drewes & Co Scheepsbouw	<i>Georg IV, Thor</i>
	J. Th. Wilmink	<i>Askö</i>
	Bodewes & Dietmar	<i>Johanna Maria</i>
	J. Vos & Zn i Groningen	<i>Assi</i>

Haag	G.W. van Straaten & van der Wrink	<i>Atlas</i>
Harlem	N.V. Werft Hubertina	<i>Achilles, Dockyard III</i>
Hoogezand	J. Smith & Zoon	<i>Saturnus</i>
	Boon & Molema & De Cock	<i>Vlod, Thor</i>
Kampen	Peters Scheepsbouw	<i>Nestor, (Achilles)</i>
Kootstertille	Kramer & Booy	<i>Achilles, Ajax, Merkur</i>
Leiden	Akerboom Bros. Shipyard Ltd	<i>Holländaren</i>
Lekkerkerk	Okänt varv	<i>Oostzee</i>
Martenshoek	J.M. de Muinck Keizer	<i>Willy</i>
	N.V. G. G&H Bodewes Werft	<i>Gebr. Bodewes VI, Geertruida</i>
Millingen	Scheepswerf H.H. Bodewes	<i>Kzwintebank</i>
Niewendam	Scheepswerf G de Vries Lentsch »Het Fort«	<i>Frier</i>
Papendrecht	N.V. Scheepsbouw te Huis de Merwede	<i>Arend</i>
Rotterdam	Wiltons Werft	<i>Adriana Christina</i>
	N.V. van den Ray & van den Rees	<i>Transport</i>
	de Man & Velthuis	<i>Södertälje</i>
Slidrecht	Scheepswerf Baanhoek	<i>Oaxen V</i>
Slikkerveer	de Groot & van Vliet	<i>Pax Mundi, Waterweg</i>
Uithuizen	van Dam & Gorten	<i>Gebr. Cohrs</i>
Zaandam	Scheepswerf Haak	<i>Kullen</i>

#### Källor

*Båtologen* 1978-1979-1980-1982-1999-2017.

Kapitalböcker, offerter, köpehandlingar mm från SCA-arkivet-Merlo.

Lekko.

*Lubrikatorn*, div. nr.

*Piteå Sjöfart* – Åke Berggren/Pål Bergstedt

Plimsoll ship data- Lloyds Reg. of Shipping

*Sleepboten del 3* – J.G. Jansen

Stiching Hollands Glory

*Sveriges Skeppslista* div. årg.

Vrakregistret Övre Norrland – Christer Westerdahl

Ortstidningarna *Sundsvalls Tidning*, *Västernorrlands Allehanda*, *Västerbotens Folkblad*, *Norrbotens-Kuriren*.

*Svensk Sjöfarts Tidning* – div. nr.

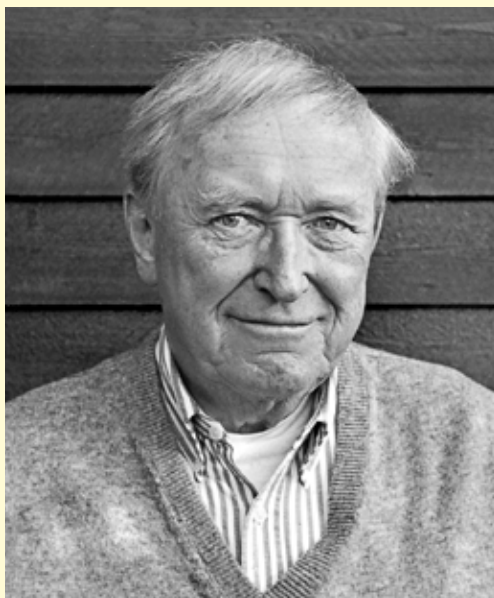
»Tugboatlars«.

Uppgifter från Riksarkivet förmedlade av Bernt Fogelberg, Kalle Osterman och Roland Wahlfrid,

Uppgifter från båtologiskt kunniga som: Håkan Augustin, J Robert Boman, Malte Eriksson, Gunnar Hedman, Rune Högström, Peter Inpijn, Lennart Isaksson, Torben Larsen, Arne Sandborg, Bengt Sjöström, Sture Wiberg.



# Curt S. Ohlssons bildskatt



CURT S. OHLSSON FÖDDES i Malmö den 18 oktober 1923 och avled den 15 december 2009 i Göteborg. Han var skeppsbyggnadsingenjör till yrket och en duktig amatörfotograf. Han började sin yrkesbana på Sverres varv & Mekaniska Verkstad i Hisings Kärra 1944, där han bland annat gjorde arbetsritningar över fiskefartyg som beställdes av den isländska legationen vid de svenska träfiskebåtsvarven 1944.

Efter fyra år kom han till Götaverkens marinavdelning, där han var med och ritade flera av de jagare som byggdes för svenska marinen vid Götaverken under 1950-talet. Bland andra kryssaren *Tre Kronor* och jagarna *Halland* och *Östergötland*. Därefter blev han anställd vid Stiftelsen Svensk Skeppsforskning och senare vid Statens Skeppsprovsningsanstalt (SSPA) fram till pensionen. På 1960- och 1970-talen hade han flera uppdrag utomlands, i Italien och Afrika, för FAO (FN:s livsmedelsorganisation). Efter pensioneringen har Curt även medverkat i flera böcker, bland annat i *Jagare*, *Kryssare* och *Minsvepare*.

Curt började så smått fotografera under år 1935 och intresset ökade starkt mot slutet av kriget. Han har deltagit i många svenska och internationella fotoutställningar. Utlandskonsult i styrelsen för Riksförbun-

det Svensk Fotografi i 20 år och svensk delegat i den internationella amatörfotoorganisationen FIAP.

Curt blev medlem i Klubb Maritim 1977 som båtolog nr 852. Länspumpen var då inne på sin 6:e årgång, Curt blev intresserad av tidningen och erbjöd sig att hjälpa till. Han var kunnig i bildhantverket och en mycket duktig amatörfotograf, som gratis ställde sina fotografier till Länspumpens förfogande.

Curt var också ledamot av Svenska militärhistoriska kommissionen och även i Sjöhistoriska Samfundet. Han tilldelades Kungliga Örlogssällskapets silvermedalj år 2001 för att under en period av nästan 40 år ha samlat material för dokumentation av våra örlogsfartyg. Härigenom har han skapat underlag för och aktivt medverkat vid framställning av flera marinhistoriska verk med sin stora negativsamling av örlogsfartyg. Som skeppsbyggnadsingenjör har han även upprättat och bearbetat ritningar till nämnda verk.

För att hedra Curt vill jag i Länspumpen visa utvalda foton ur hans negativsamling som han överlät till Länspumpen enligt sitt testamente. Örlogsfartygen fick Flottans män i Göteborg.

*Text och utformning Bertil Söderberg*



Curt har tagit sig till Kusten i Majorna där han promenerar in på Röda Bolagets hamn och ut på yttersta träbryggan. Dagen är den 15 oktober 1951. Han har sett att *Einar* är på väg att lämna bogserbåtshamnen och letar efter en plats för att få en bra bild. När Curt kommer fram ligger *Einar* nästan stilla i älven innan ångmaskinen ger henne fart fram. Samtidigt kommer *Birger* ångandes inifrån hamnen för att de tillsammans skall möta två fartyg som syns utanför Ryahamnen och behöver bogserbåthjälp för att anlöpa någon av stadens hamnar.



Den 2 juni 1951 passerar barken *Viking Vinga* på väg in till sin nya hemmahamn Göteborg. Hon kommer från Rotterdam med 2000 ton koks bogserad av Röda Bolagets bärgningsångare *Karl*. På Älvsborgsfjorden möts hon av en mindre armada av småbåtar som följer henne in till Sannegårdshamnen för att lossa koksen. Fartyget skall bli Göteborgs nya sjömansskola. Mycket folk har samlats längs stränder och på kajer för att välkomna henne. Dagen därpå tar Curt denna fina bild. På kajen syns en kö av besökare som vill komma ombord. Observera livbojarna där det står VIKING GÖTEBORG.



Strax väster om Träpiren vid Skeppsbron ligger skutorna *Santa* av Grundsund, *Beatrice* av Edshultshall, *Johanne* av Skärhamn och *Confident* av Hamburgsund. Tre av skutorna samsas om samma ring för förtöjningen. I almanackan står det 9 september 1950 och Curt promenerar i hamnen som många gjorde på den tiden. Kameran är givetvis med! Det finns mycket att se på i hamnen. I bakgrunden vid Götaverkens utrustningskaj ligger *Kosmos III*, ett stort valkokeri på 25 100 ton dödvikt som varvet levererade 1947 till A/S Kosmos i Sandefjord.

# Horisonten runt

Redaktör Krister Bång



GG 330 Otseco. Foto Krister Bång den 2 mars 2010.

## Svar från läsekretsen

### Identifierade trålare

I nummer 2019:3 frågade Krister Bång om namnet på två trålare. Den översta är *Auriga* ex *Vasaland* av Kalmar (reg-nr 8047) byggd 1935 på Källö-Knippla och fotograferad i Kalmar den 25 juli 1978 och den undre bilden föreställer *Verdandi* av Klockrike (reg-nr 6405) byggd 1920 i Hälleviksstrand.

Bilden är taget i Västervik två dagar senare, den 27 juli 1978.

Arne Karlsson

### Skutan vid Björnö Gård

Efter mycket funderande har jag kommit fram till att det skulle kunna vara *Ida* från Skillinge, med regnr 6652, 183 brt, 250 tdw, byggd 1921 i Järnavik och förlist år 1951.

Det fanns ett annat Järnaviksbygge, *Ellen* från Järnavik med regnr 6292, 167 brt, 245 tdw, byggd 1920. Men jag har inget foto av henne som motorseglare och vet därför inte om hon hade styrhytt. Hon förliste den 1 november 1943 i närheten av Stora Askö i Smålands-skärgården.

Fotograferingsförbudet i hamnarna under kriget har fått konsekvensen att det är tunnsått med fotografier på hur skutorna var utrustade.

Torsten Hagnéus

### Identifierat lustfartyg

I nummer 2019:2 frågade Tore Olsson om identiteten på ett före detta fiskefartyg som han fotograferat vid Algots Varv i Mariehamn. Vår Ålandsexpert, Per Lycke, kliade sig i huvudet och mindes att det var ett svenskt fartyg som kom från Gävle. Nu har redaktionen identifierat henne som *Mary Josefina* av Gävle.

Krister Bång



Mary Josefina.

### Okänd minsvepare

I nummer 2019:4 frågade jag efter namnet på en utbränd minsvepare. Nu kan jag komma med svaret själv. Det var *M8*. Hon bogserades bort den 16 september av PEABS arbetsfartyg *Signal* för destruktions i Frihamnen.

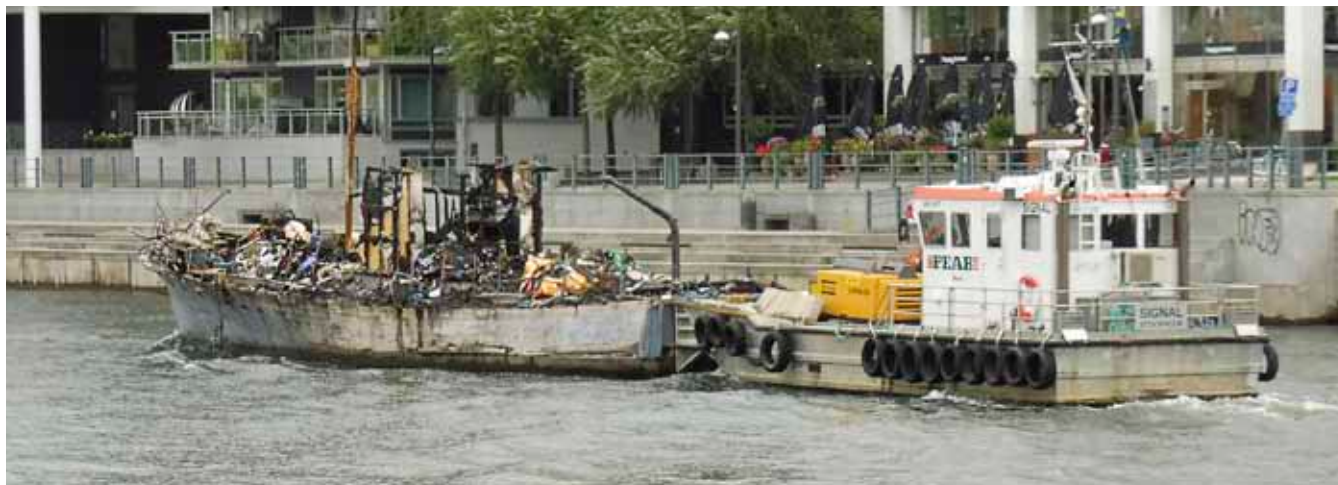
Anders Winter

*M8* byggdes 1941 vid Holms Yachtvarv i Gamleby och sjösattes den 15 augusti 1941. Holms Yachtvarv var inriktat på att bygga fina segelbåtar och fick ett mycket gott rykte.

Under andra världskriget ändrades inriktningen tillfälligt och man byggde några fiskebåtar samt minsveparna *M7* (1940) samt *M8* och *M25* år 1941.

*M8* uttrangerades 1959 och blev sjömättningsfartyget *Grisslan* innan hon 1987 blev lustfartyg, först som *Candra* och senare som *Amigo*. Den senast registrerade ägaren var Mikael Gustafsson i Stockholm.

Red anm.



Arbetsfartyget *Signal* transporterar minsveparen *M8* till upphuggning i Frihamnen. Foto Anders Winter den 16 september 2019.



*Gunvor.*

### Vem är Gunvor?

Jag har en besättningsbild och ett foto på ett fartyg som heter *Gunvor*, taget i Västervik. Jag undrar vilket rederi hon tillhörde och hennes historia.

*Arne Karlsson*

*Svar direkt*

Fartyget byggdes 1918 vid Västerviks Nya Varfs AB med namnet *Gunvor* för Västerviks Rederi AB (Nils F Nord) i Västervik. I november 1923 överfördes hon på närstående Rederi AB Blenda i Västervik. I september 1925 såldes fartyget till Mariehamn men var redan i september samma år tillbaka i Sverige inköpt av fru Wallborg Helena Andersson med flera i Oskarshamn. I maj 1932 såldes hon för 17 000 kronor till A/S Gunvor (CJ Kjøning A/S) i Trondheim, Norge och döptes om till *Aslaug*. Den 3 september 1934 sjönk fartyget i dåligt väder på Nordsjön på en resa mellan Trondheim och London.

*Skipet NSS*

### Vem kan berätta om Modig?

Vid ett besök i Mem vid Göta kanal den 19 juni 2006 fick jag syn på denna



*Fritidsbåten Modig. Foto Krister Bång den 19 juni 2006.*



*Gunvors besättning.*

eleganta fritidsbåt vid namn *Modig*. Finns det någon som känner igen henne och kan berätta om henne?

*Krister Bång*

### Okänd kanalbåt

Under arbetet med en artikel om Dalslands kanal fick jag denna bild av en okänd kanalbåt i Håverud. Kan någon tala om vad hon heter?

*Krister Bång*

### Norsk ångare

Vi har till vårt museum fått in en liten 15x15 cm stor oljemålning av en norsk ångare. Målningen var innefattad i en livbojsram av souvenirtyp med fartygsnamn och hemmahamn.

Tyvär var ramen så fuktskadad att det inte längre går att läsa fartygsnamnet. Det ser ut som att namnet består av fyra bokstäver och att den första närmast liknar ett Y.

Rederiflaggan är röd med ett vitt G och hemmahamnen har uppgivits vara Christiania fast den formellt stavades Kristiania innan namnet år 1925 ändrades till Oslo.

Är det någon som känner till ångarens namn och eventuellt kan berätta dess historia?

*Gunmar Sillén*  
Slite sjöfartsmuseum



*Okänd norsk ångare.*

*Svar direkt*

Det är inget tvivel om att ångaren tillhörde CT Gogstad i Oslo. De första fartygen var alla gamla engelska ångare från 1880-talet.

Eftersom namnet på fartyget är på fyra bokstäver bör det vara någon av *Leif, Lyra, Lord* eller *Loke*. Av dessa var *Leif* och *Lyra* halvdäckade som på tavlan. Eftersom det ingick ett Y i namnet skulle jag föreslå *Lyra*. Detta är det närmaste jag kan komma.

*Dag Bakka*



*Okänd kanalbåt.*



Dagny – okänt fartyg.



Clara – okänt fartyg.

### Okända fartyg

På det glada 1970-talet fanns flera gamla fartyg som inte var registrerade. Är det någon som kan hjälpa mig att identifiera *Dagny* och *Clara*? *Tore Olsson*

### Ångslupstrafik i Sörmland

Först ett stort tack för en mycket intressant tidning. Av boken *Gnesta - förr och nu* av Ivan Bratt, framgår det att ångslupstrafik bedrevs på sjöarna Frösjön och Klemmingen vid tiden runt förra sekelskiftet. Under åren 1902 – 1908 utgick ångslupen *Maja* från Gnesta till

Laxne med anlop av ett antal bryggor däremellan. Uppgifter finns att hon redan 1894 hade en företrädare på rutten. Finns det någon i Läns pumpens kunniga läsekrets som kan berätta mer om denna lite udda trafik i hjärtat av Sörmland och om ångslupen *Majas* vidare öden?

*Bo Franzén*

### Vem vet om Rose-Marie?

*Rose-Marie* av Karlshamn om 463 ton dw sjönk väst om Varberg den 5 april 1984, på sin väg från dansk hamn till Drammen i Norge med 460 ton bränd kalk i lastrummen. Vattennivåarmet i maskinrummets var avslaget, eller slogs av när sjövatten från bottenventilen hastigt fyllde maskinrummet. Skepparen sände mayday, besättningen purrades ut och gick i gummiflotten. Räddningskryssaren *Gunnar Carlsson* från Bua, tullkryssaren *TV257* och sjömättningsfartyget *Scandica* var snabbt på plats. De skeppsbrutne bärgades.

*Rose-Marie* togs på släp i sjunkande tillstånd och sjönk i inseglingstrännan till Varberg på sjutton meters djup. Fartyget bärgades och polisen genomskötte vraket. Värdefulla instrument och reservdelar hade burits iland före avgång. Efter kriminalteknisk undersökning bogserades *Rose-Marie* till Falkenberg där hon skrotades.

Skeppets ägare flydde fältet och höll sig undan. Han efterlystes misstänkt



Rose-Marie. Foto från B. Försäter.



Rose-Marie. Foto Jan Johansson, 16/12 1984.

för att avsiktligt ha sänkt skutan i försäkringsbedrägligt syfte. Jag har letat i Blekingepressen där ägaren bodde men hittar inget. Blev han dömd? Lyckades han hålla sig undan till preskription inträffat? Blev han frikänd? Finns det något mer att säga om *Rose-Marie*?

*Gösta Bågenholm*

*Rose-Marie* hade en lång och intressant historia under svensk flagg. Du kan läsa om henne på vår hemsida i Läns pumpen 1997:3 i artikeln *Några moderna trettitalscoasters*. *Red anm*

## Övrigt

### Selma och Kristina Thordén på Åland

I artikeln om Thordéns nybyggen på Crichton-Vulcan i Åbo i Läns pumpen 2019:4, berättas att *Selma* och *Kristina* kördes till Mariehamn och lades upp där, för att senare flyttas till Bomarsund. Men det var bara *Kristina* som flyttades till en vik nära Bomarsund, efter det att ryssarna fällt två bomber över Mariehamn. *Selma* fick ligga kvar nedanför Badhusberget i Mariehamn. Båda fartygen målades svarta och kamouflerades med granar.

Bomberna fälldes på kvällen den 22 februari 1944 (fastlagstisdagen) och antogs vara ämnade för fartygen. De föll så att utgående ledningarna från elverket klipptes av. Hela fasta Åland blev därmed strömlöst. Mitt minne av den kvällen är att ljuset slocknade i vårt hus,

omkring 1,5 km norr om Mariehamns centrum. Huset skakade två gånger, så kom ljudet: »tjong, tjong».

Samma kväll bombades Stockholm, det vill säga att några bomber föll i Erikisdalsparken på Söder, men skadade bara Erikisdalsteatern och en massa fönsterrutor i närliggande kvarter. En tidning beskrev det så att »Hundra familjer blevo hemlösa».

Om Stockholmshändelsen har man trott att bombningen var ett ryskt försök att påverka utvisningen av en rysk diplomat. Nu anser man att det rörde sig om felnavigering, liksom det troligen också var i Mariehamn. *Ove Iko*

### Paviljonger i Malmö

I bildtexten till *Lovis* under Horisonten Runt i förra numret nämndes att lots-

ångaren *Malmö* hade Hamnpaviljongen i bakgrunden. Men så är inte fallet utan det är Strandpaviljongen man ser. Förvånansvärt många tar fel på dessa paviljonger.

Strandpaviljongen byggdes 1896 och revs 1950. År 1961 fylldes hela lustbåts hamnen igen och man blev tvungen att flytta MYK:s (Malmö Yacht Klubb) gamla klubbhus från 1939 en bit längre bort än där det låg från början.

Det gamla klubbhuset blev därefter till en restaurang som 1962 döptes till Hamnpaviljongen. Denna finns fortfarande kvar men fungerar i dag endast som kontorshotell.

Ett annat uttryck som felaktigt använts är Seglarpaviljongen. Någon sådan har vi inte i Malmö, men det finns en i Landskrona. *Gunilla Thydell*

### Apropå Prinsessan Desirée

Jag läste med stort intresse om *Prinsessan Desirée* i förra numret och det fick mig att tänka på följande ur mitt yrkesverksamma liv:

Jag anställdes hos Consafe år 1981 tillsammans med Lars Björntorp, en f.d. befälhavare i Sessanlinjen. Anledningen var att Consafe köpt *Prinsessan Christina* för att använda henne inom offshore för besättningsbyte på oljeriggarna i Nordsjön.

Ett annat rederi hade samma tanke men kom fram till att idén visserligen var god men att rullningarna tyvärr var för stora för att en helikopter skulle kunna landa.

Då gav Consafe också upp denna tanke och vi låg upplagda i Göteborg. Sommaren 1982 fick en av Sally Lines färjor som gick mellan Dunkerque och Ramsgate motorhaveri och de behövde snabbt en ersättningsfärja, vilket blev *Safe Christina* som hon då hette efter övertagandet av Consafe. Hamnen i Ramsgate var då mycket mindre än nu och färjeläget fanns utanför pirarna med tillhörande svall vid dåligt väder. När höstarna kom och stormarna blev för starka lades därför linjen ner och jag körde färjan tillbaka till Göteborg.

Efter några månader kom Consafe fram till att konkurrera med Stena Line på linjen Göteborg-Fredrikshamn, vilket också genomfördes via det nyskapade rederiet Vinga Line.

Efter 10 dagars drift runt årsskiftet 1982-1983 blev *Safe Christina* och rederiet uppköpta av Stena Line (!) till ett pris över det marknadsmässiga, sades det. Och då var Stena Line återigen ensamma på linjen.

Lars Brundin



Skrotade färjor på Kap Verde. Foto från internet.

### Skrotade färjor

På internet hittade jag detta intressanta foto av två färjor under skrotning. Bilden är taget på Kap Verde-öarna. Den stora färjan till vänster är *Betula*, som mellan 1968 och 1992 trafikerade linjen Helsingborg – Helsingør. Sistnämnda år såldes hon till Lineas Fred Olsen och fick namnet *Bugarvilla* med hemort i Arrecife de Lanzarote.

Där sattes hon i trafik mellan Corralejo (Fuerteventura) och Playa Blanca (Lanzarote) på Kanarieöarna. Där gick hon till 2003 då hon såldes till STM Lines på Kap Verde och sattes i trafik på en slinga Las Palmas – Santo Antao – Sao Clemente – Santiago – San Nicolás med namnet *Tarrafel*.

År 2012 upphörde trafiken och fartyget lades upp. Den senaste observationen är från den 30 oktober 2016 då fartyget var upplagt på Kap Verde med lätt slagsida.

Den mindre färjan till höger är den gamla danska färjan *Østbornholm*. Hon byggdes 1966 vid Kalmar Varv (nb 416) för Det Østbornholmske Dampskibsselskab som roro-båt. I oktober 1979 såldes hon till »folkeaktieselskap« i Søby på Ærø och byggdes om till bilfärja med namnet *Søby-Færge*. Hon sattes in på leden Faaborg – Søby och gick där fram tills dess att leden lades ner i april 2012. Fartyget lades då upp i Marstal i väntan på försäljning.

Efter två år lämnade fartyget Søby. Nu med namnet *Søby* och med svenskt manskap ombord, för färden ner till Kap Verde. I mitten av januari 2015 var fartyget framme på ön Sal och sattes i trafik med namnet *Soby*.

Den 24 mars 2017 kantrade fartyget i färjeläget i Port Mindelo med 124 ton last ombord. Efter bärgningen blev det kondemnerat och såldes därpå till upphuggning.

Bent Mikkelsen

### Vänerns största fartyg

I mitten av december flaggades kemikalietankern *Wisby Pacific* in till svensk flagg och fick hemort i Lidköping. Hon torde med råde vara det största fartyg som registrerats vid detta innanhav. Hon byggdes 2017 i Guangzho, Kina för Wisby Tankers. Ägare under svensk flagg, med hälften vardera, är Wisby Tankers AB, Lidköping och Rederi Sydne AB i Visby, ett dotterbolag till Rederi AB Gotland. Fartyget är på 49 614 tdw.

Redaktören



Safe Christina. Foto Bertil Söderberg den 27 januari 1982.



Wisby Pacific.

**Stoppdag**  
för Horisonten runt  
den 30 april 2020  
Bidrag skickas till  
krister.bang@gmail.com



Resterna av Birgit Sparre.

### Upphuggen

Det lilla passagerarfartyget *Birgit Sparre* har huggits upp i Rimforsa. Resterna forslades bort i en container.

*Anders Winter*

### Nordisk bogserbåt

I början av januari 2020 meddelades det att Skagerak Sea Service AS i Kra-



Bogserbåten Bauge. Foto Bent Mikkelsen den 29 mars 2012.

gerø köpt bogserbåten *Bauge* från danska JD Crafts A/S i Struer. Hon kom därmed att tillhöra den exklusiva skara fartyg som seglat under både svensk, dansk och norsk flagg. Fartyget, som övertogs i Thyborøn, fick namnet *Tug Bauge*.

Hon byggdes 1981 vid Dannebrog Verft AS i Århus med namnet *Bauge*

för Em Svitzer A/S med hemort i Fredericia. I oktober 2012 såldes hon till Eurofeeder AB i Stockholm där hon användes för att bogsera bunkerpråmen *Madicken* i Stockholms hamn. Denna syssla upphörde 2017 och fartyget såldes då tillbaka till Danmark.

*Bent Mikkelsen*

## 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'

### Till Salu

Tidningen *Båtologen* 2000–2011.

Tidningen *Länspumpen* 2007–2011, 2014–2016.

Stig Selander, 0700-42 97 96.

## BLUES FÖR OVE



"När jag som nioåring såg öppet hav kände jag samtidigt både horisontdragning och inlandsmänskans rädsla eller främlingskap inför havet."

I barndomens Kvänum växte han upp, mitt emot den gamla järnvägsstationen, ett landmärke på "Västgöta-Pannas". Fylld av beundran för de mäktiga lokomotiven och för sin morfar, banarbetaren, drömde sig pojken Jan-Ove bort längs järnvägsspåren. Så småningom skulle spåren leda honom vidare, ända till kusten och sedan bortom järnvägen, ut på havet, ut i världen.

Sju år till sjöss. År av hårt arbete, men också år av iakttagelser, tankar och intryck. Oves möten med efterkrigstidens människor på vitt skilda platser gav stoff till hisnande, roliga men också tragiska berättelser – skrönor om den sjöfart som en gång var. Målände kunde han beskriva den lilla världen omkring sig, men ur det lilla också det stora, med teman som lögn och sanning, rättvisa och rimliga levnadsvillkor.

Ove Allansson blev Sveriges meste och främste sjöskildrare. Från debuten 1967 skrev den tidigare sjömannen och metallarbetaren närmare 40 böcker.

Författarskapet hade dessutom en unik bredd och mångsidighet, vilket visas i såväl hans självbiografiska romaner om uppväxten i Kvänum, som romanerna i Göteborgsmiljö, exempelvis "Blues för Maria".

I början av 2020 utkommer "Blues för Ove", en skildring av Ove Allanssons liv och verk. Med tillgång till personligt material och i nära samarbete med Oves familj belyser Lennart Johnsson och Stefan F Lindberg ett unikt författarskap.

Porträttet kompletteras av flera andra skribenters som berättar vad vännen Ove har betytt för dem.



**Pris: 265 kr**  
50-99 böcker: 245 kr/st  
100 böcker och uppåt: 225 kr/st  
[order@wallviven.se](mailto:order@wallviven.se)

Wall & Vivien Publishing, Odengatan 100, 113 22 Stockholm  
+46 8 31 75 31, [www.wallviven.se](http://www.wallviven.se), [order@wallviven.se](mailto:order@wallviven.se)

## **Kallelse till årsmöte lördagen den 9 maj 2020**

### **i samarbete med Varvsforum, Sjöhistoriska museet**

Länspumpen Sjöfartshistorisk Förening har nöjet att meddela att årsmötet 2020 äger rum i Karlskrona.

#### **Program**

- 11:30 Samling på Marinmuseum, Stumholmen, för registrering samt kaffe och smörgås.
- 12:00 Årsmöte.
- 13:00 Välkommen till Varvsforum.
- 13:10 Med Sverige som bas, varvsläget på 1950- och 1960-talen och nu existerande föreningar. Deltagande föreningar lämnar en kort presentation.
- 13:40 Kaffepaus och mingel.
- 14:00 Karlskronas födelse, från bonden 1680 till dagens Världsarv.
- 14:20 Falkenbergs Varv. Lennart Bornmalm och Krister Bång, Länspumpen.
- 14:45 Presentation av forskningsläget kring varv och varvshistoria. Tobias Karlsson, Lunds Universitet.
- 15:10 Guidad rundvandring på Marinmuseum och i Ubåtshallen.
- 18:30 Mingel på Officersmässen, Amiralitetstorget 7. Därefter avnjutes middag som betalas på plats. Pris 250 kr.

#### **Söndag 10 maj**

- 09:00 Stadsrundtur, visning av marinens dykericentrum, Polhemsdockan och repslageriet.
- 12:00 Enkel lunch med kaffe fralla/rågskorpa. Avslutning.

\*

**OBS!** Sista anmälningdag är torsdagen den 30 april,  
till [hakan.alverbo@telia.com](mailto:hakan.alverbo@telia.com). Tel: 070-667 41 98.

Önskas möteshandlingar i förväg kan dessa rekvireras från vår sekreterare Per Lycke, genom e-post: [per.lycke@lanspumpen.se](mailto:per.lycke@lanspumpen.se)

#### **Kostnader**

Mötet är gratis. Var och en som önskar delta i middagen betalar den själv på plats.

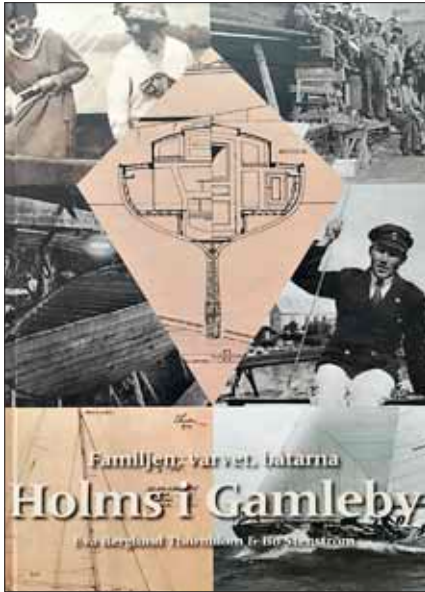
\*

**Alla hälsas varmt välkomna av**  
**Länspumpen och Statens Maritima- och Transporthistoriska museer**



## Böcker på frivakten

Redaktör Lennart Bornmalm



### Holms i Gamleby

*Familjen, varvet och båtarna*

Av Eva Berglund Thörnblom och Bo Stenström.

Förlag: Veteranbåtföreningen (Museifören. Sveriges Fritidsbåtar), Stockholm  
Omfång: 237 sidor, rikt illustrerad.

I DENNA BOK får läsaren stifta bekantskap med en av Sveriges främsta yachtkonstruktörer under 1900-talet, nämligen den färgstarka familjen Holm med sitt produktiva och välrenommerade Holms Yachtvarv. De hade en enastående framgång, särskilt under mellankrigstiden och fram till förra seklets mitt då det småländska Gamleby var ett begrepp bland svenska och utländska seglare. Deras namn som konstruktörer, varvsägare och kappseglare lever vidare än i dag.

Varvet grundades av Knut Holm, en färgstark sjökapten som tagit intryck av kappsegling och båtbyggeri i USA. Knuts första båt byggdes 1902 i ett uthus hemma på villatomten i Gamleby, därefter gick expansionen förvånansvärt snabbt. Sönerna Tore och Yngve, födda på 1890-talet, påverkades tidigt av pappans seglings- och segelbåtsintresse och de blev båda framgångsrika konstruktörer och båtbyggare. Lilla-

syster Magda hade ärvt Knut Holms konstnärliga ådra och blev firad teater- och filmskådespelerska i Stockholm.

Under mellankrigstiden blev Tore och Yngve kända för sina snabba skärgårdskryssare. Båda var också skickliga kappseglare. Vid OS-seglingarna i Antwerpen 1920 vann Tore, med Yngve i besättningen, sitt första OS-guld i 40:an *Sifs* som han själv konstruerat.

Några år senare, 1929, ritar och bygger Tore Holm en R6:a, *Bissbi*, för förlagsdirektören Erik Åkerlunds räkning. Denna segelbåt anses vara en av Sveriges vinstrikaste båtar, med bland annat två segrar i Entonnarpokalen. (Sverige vann pokalen elva gånger, alla utom en i Tore Holms konstruktioner).

År 1932 vann *Bissbi* guld vid OS i Los Angeles med Tore Holm vid roret. Vid OS 1936 i Tyskland var Sven Salén och Tore en tveksam protest från att ta guld. Vid London-OS tolv år senare fick man återigen nöja sig med ett brons sedan ett vant brustit. Tore Holms två guld, ett silver och tre brons på fem olympiader är ändå oslagbart i den svenska OS-statistiken.

I boken behandlas även varvets havsgående kryssare, där inte minst skeppsredare Sven Saléns *Havsörnen* och mäktiga *Havsörnen II* tog segrarna i de första Gotland Runtseglingarna i slutet av 1930-talet.

Under fem årtionden satte Holms Yachtvarv sin prägel på Gamleby. Huvudbyggnaden står fortfarande kvar och i dag rustas den på privat initiativ upp till museum.

*Holms i Gamleby* är rikligt illustrerad med bilder och ritningar. Den äldre historien varvas med färgrika kapitel om Holmbåtar som vårdas och seglar i prima skick på den här sidan millennieskiftet. Namnet Holm lever inte bara vidare, det är högaktuellt ute i den stora seglarvärlden. År 2017 sjösattes ett ståtligt nybygge, J-klassbåten *Svea*, som är Tore Holms i särklass mäktigaste arv. Över 40 meter lång och med en vikt på 170 ton ritades hon för America's Cup på 1930-talet, men föll i glömska när

kriget kom emellan. Långt senare återfanns ritningarna av en slump och en amerikansk beställare lät bygga båten i Holland. I *Svea* förenas äldre tiders sköna linjer med våra dagars mest avancerade teknologi.

Bildmaterialet förhöjer läsningen även om jag gärna sett att återgivningen av de svartvita bilderna hade varit bättre. Oaktat detta är det ett hedersamt arbete författarna gjort.

Några kapitel i boken är skrivna av Uddevallasonen Bengt Jörnstedt som varit framgångsrik kappseglare, både nationellt och internationellt, samt under ett 20-tal år även chefredaktör för tidskriften *Segling*. Gustaf Holgersson har också skrivit ett kapitel i boken, som är både intressant och läsvärd.

Lennart Bornmalm



### Hela folkets båt

*Hur två av världens mest kända segelbåtar skapades*

Av Tomas Svensson och Sture Sundén.  
Förlag: Breakwater Publishing AB, Göteborg.

Omfång: 200 sidor, illustrerad, häftad.

VID SLUTET AV 1930-talet fick skeppsredare Sven Salén idén att skapa en segelbåt som kunde bli hela folkets. Han

var under 1920- och 1930-talen Sveriges främste seglare och hade till stor del påverkats av den folkhemstanke som dåvarande statsministern och Socialdemokraternas ledare Per Albin Hansson lanserat i slutet av 1920-talet, samt den första svenska semesterlagen som instiftades 1938 och gav alla anställda två veckors semester.

Trots att andra världskriget pågick i omvärlden, där endast Sverige bland de nordiska länderna stod utanför direkta krigshandlingar, fanns tanken att skapa en folkbåt för hela Norden. Som ett led i detta utlyste Skandinaviska Seglarförbundet och Sven Salén en konstruktionstävling för en nordisk entypsbåt. Av de 58 tävlingsbidrag som kom in ansågs inget tillräckligt bra för en förstaplacering. I stället blev det två delade andraplatser.

Folkbåten skulle ju vara en hela folkets båt. Men Sven Salén var en utpräglad tävlingsmänniska och kunde inte tänka sig något annat än en så snabb folkbåt som möjligt varför han vände sig till båtkonstruktören Tord Sundén. Sundén hade ritat segelbåten Sven Salén tävlingsseglade med vid början av 1940-talet och han hade rykte om sig att vara den skickligaste och mest framgångsrika båtkonstruktören i Sverige.

Personliga relationer mellan Salén och Sundén medförde att Sundén gavs uppgiften att sammanställa tävlingsbidragen. Detta ledde till en stor framgång samtidigt som det innebar problem för Salén att hålla löftet att en gemensam konstruktionstävling skulle skapa en segelbåt som hela Norden kunde stå bakom.

Eftersom det blev en delad andraplats och ingen förstaplats kunde Sven Salén få sin favoritkonstruktör utanför pristävlingen och driva igenom Folkbåten som Tord Sundén konstruerat. Detta innebar emellertid att Sundén varken fick prissumma eller royalty för den långa serie Folkbåtar som byggdes under några årtionden på 1900-talet.

Dock skulle Sundén få upprättelse flera decennier senare genom IF-båten (Internationell folkbåt) som ett led i en förlikning med Svenska Seglarförbundet och samarbetet med Marieholms Bruk. IF-båten byggdes i glasfiberarmerad plast och hade aluminium- eller trämast och denna blev ännu en succé samt en Folkets plastbåt.

Om detta och mycket annat kan läsas i föreliggande bok som inleds med bakgrunden hur Folkbåten kunde uppnå en sådan upphöjd position och hur det gick till vid tillkomsten. Därefter följer ett kapitel om tävlingsmänniskan Sven Salén följt av Folkbåtens huvudaktörer.

Det fjärde kapitlet belyser Nordiska folkbåtens ideologi. Därefter Saléns visioner om sjöliv och fabrikstillverkning samt flera följande intressanta kapitel. De sista 40 sidorna ägnas åt IF-båten.

Det är en intressant och läsvärd bok om två av världens mest kända segelbåtar under nästan 80 år.

*Lennart Bornmalm*



### Soten

*En bohuslänsk kulturhistoria  
från Hällö till Väderöbod*

Av Henrik Alexandersson och Ulf Nyrén.

Förlag: Diagonal Förlags AB, Borås.  
Omfång: 398 sidor, rikt illustrerad.

DETTA ÄR EN omfattande kulturhistorisk redogörelse över Sotensområdet i centrala Bohuslän. I undertiteln anges Hällö som den södra gränsen och Väderöbod som den norra. I första kapitlet redogörs för olika uppfattningar om Sotens geografiska omfattning. En mer begränsad definition är att Sotens sydgräns går vid Södra Buskär i söder och vid Uggenabben i norr. Går man efter

orter på fastlandet motsvaras detta av Smögen i söder och Hunnebostrand i norr. Detta kallas i boken för Sotens kärnområde, och det finns en detaljerad karta över det i början av boken.

Det är som sagt en grundlig genomgång av ett område som haft en speciell utveckling från det att inlandsisen lämnade området och efterhand kom att befolkas. Textmassan är omfattande med 21 kapitel som belyser olika kulturhistoriska aspekter. Åtskilliga fotnoter är angivna vilka är samlade i slutet av varje kapitel.

De synnerligen detaljerade beskrivningarna innebär nog att de flesta inte sträckläser texten utan snarare väljer att läsa de partier som är av mer personligt intresse. Själv valde jag de kapitel som behandlar fiske och sjöfart (kapitel 10–16).

Kapitel 10 behandlar sillfisket som under vissa perioder var betydande. Den sista sillfiskeperioden ägde rum 1877–1912. Sillen hade stor betydelse för norra Europa, och en mängd trankokerier byggdes. Kapitel 11 behandlar övrigt fiske med backor, snurrevad och modernare fiskeredskap. Fångst av räkor, hummer och ostron blev vanligare under 1900-talet, och detta behandlas också.

I kapitel 12 redogörs för skeppsbrotten vid det som kallades »vrakens kust». I nästa kapitel skildras hur området påverkades under de två världskrigen. Av särskilt intresse är nog skildringen av kullagertrafiken under andra världskriget. Båtar i området berättas det om i kapitel 14, och fyrar och lotsningen tas upp i kapitlet därpå. Det sista kapitlet med direkt sjöfartanknytning handlar om Sote kanal.

De noggranna beskrivningarna av ämnesområdena är imponerande och man får pålitliga och utförliga svar på sina frågor. Boken är rikt illustrerad och en stor del av bilderna har uppenbarligen tagits av författarna själva. Bohusläns museum har bidragit med historiskt bildmaterial.

Något jag emellertid saknar är en karta över hela området, från Hällö i söder till Väderöarna i norr. Det hade förmodligen de läsare som inte känner till området i detalj uppskattat.

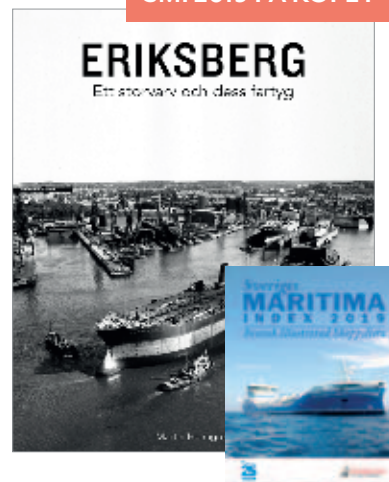
*Eric Hallberg*

## ERIKSBERGSVARVET DÅ OCH NU – ÖVER 600 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 att annat halvt Eriksbergsbygge. Om fascinerande krigstidsöden, om båtar som gjorde sina ägare lyckliga och fartyg som ruinerade sina redare. Om kampen att kunna för-

se 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 hundra år av uppgång och fem år av fall. Det är också historien om politisk omvälvning, prestige och den kanske mest utstuderade och mångfacetterade kris en bransch utsatts för. I boken framkommer nya rön till varför den svenska varvsindustrin, en gång en av våra största industrigrenar, helt kunde försvinna på så kort tid.

SMI 2019 PÅ KÖPET



195 KR

## NAUTISKA FÖRENINGEN 150 ÅR

Nautiska Föreningen har plockat fram minnen ur sin 150-åriga historia, och även bjudit in gästkrönikörer som skriver om sjöfarten då, nu och i framtiden. Sjöfart, handel och globalisering – dåtid, nutid och framtid är temat för denna jubileumsskrift. Styrelsen beslutade uppmärksamma jubileumsåret med en jubileumsskrift och en jubileumsfest.



195 KR

## TVÅ SEGELBÅTSLEGENDER

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 att en båt som kunde bli hela folkets borde skapas.



*”Folkbåten skulle vara hela folkets båt.”*

BOKREA 2020

## PASSA PÅ FYNDA!

20%

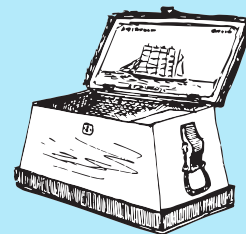
Donsöredaren på Skeppsbron  
Dödens Roulette  
Längs Göteborgs kuster, kajer och kanaler  
Sveriges Fyrar  
Vårt Lion Ferry  
Sjömän II

50%

Att skapa en värld  
I vikingars kölvatten  
Med rötter på Österlen  
The road across the sea  
Dansar med nallar  
Isens fånge  
Stålträlare

Hela rean finns på [breakwater.se](http://breakwater.se)

## BÖCKER TILL SALU FRÅN SLABBKISTAN



### Rederier/sjöfartsböcker och varvsböcker

Adolf Bratt & Co. Efter 70 år. (Göthabolaget) 1947. Illustrerad, 52 sidor. Pris 225 kr.  
Hallands Ångbåts AB 1850 – 1925. Häftad, illustrerad, 201 sidor. Pris 350 kr.  
Thordéns rederier, fartygslista. Jan Hermansson m fl. Häftad, 50 sidor. Pris 150 kr.  
Apollo III, historien om ett fartyg och Rederi AB Slite. A. Ahlerup, 1988. Häftad, A-4. Pris 150 kr.  
Röda Bolaget. Skrift/reklam i färg, mitten av 1970-talet, 16 sidor. Pris 40 kr.  
Mälarbåtarna. En krönika i ord och bild om Mälaren och dess vita ångare, 1967. Pris 100 kr.  
Thordéns rederier, fartygslista. Jan Hermansson m. fl. Häftad, 50 sidor. Pris 150 kr.  
Svensk kustsjöfart 1840–1940. Passagerare- och lastångfartyg i linjefart i 100 år. Sjöhist. årsbok 1996 – 1997, 287 sidor. Nästan A-4. 125 kr.  
Stimbåt Om kolfyrade lastångare, 1981. Många fotografier och teckningar av författaren John E. Persson, 182 sidor. Pris 75 kr.  
A/S Uglands Rederi 1930 – 1955. Inbunden, 34 sidor. Pris 100 kr.  
Fartygstyper i Svenska Ost-Indiska Compagniets flotta. Utgiven 1931 i samband med ASOK:s sjösättning på Götaverken. 15 st. utviktbara ritningar på segelfartygen och på m/s Peiping. Häftad, något större än A4, 101 sidor + ritningarna. Pris 100 kr.  
Götaverken 1952. Inbunden fotobok, 79 sidor, A-4. Pris 125 kr.  
Helsingborgs Varfs AB 1866 – 1941. Något mindre än A-4, 347 sidor. Pris 200 kr.  
Kockums. Linneinbunden fotobok slutet av 1940-talet, A-4, 79 sidor. Pris 150 kr.  
Svenska Varv – världsledande. Utgiven 1995. Något mindre än A-4, 220 sidor. Pris 80 kr.  
Uddevallavarvet. Historik, utgiven 1986 med bygglista. Häftad, A-4, 45 sidor. Pris 100 kr.  
De norske Uddevalla Skipene, 1986 med bygglista. Rikt illustrerad, 184 sidor. Pris 100 kr.

## BÖCKER TILL SALU FRÅN LÄNSPUMPEN

Fiskebåtarna & varven – Båtarna 2002. Pris 300 kr (slut på förlaget).  
Passagerare till sjöss – Den svenska färjesjöfartens historia. Anders Bergenek/Klas Brogren. Rikt illustrerad, 440 sidor. Pris 250 kr.  
Svenska Västkustfiskarna + kartor + diagram. Olof Hasslöf, 1985. Pris 250 kr.  
För fulla segel. En bok om Abraham Rydbergs Stiftelses verksamhet, 1957. Illustrerad, 476 sidor. Pris 250 kr.  
Lindholmens Varv 1845 – 1945. Häftad. Pris 250 kr.  
Rederi AB Svenska Lloyd 1869–1919. Illustrerad, 210 sidor. Pris 200 kr.  
Sjöfartens Historia av Claes Lindström, 1951. Praktverk, 598 sidor. Pris 200 kr.  
Bohuslän. Allhems förlag, 1963. Praktverk, 514 sidor. Pris 200 kr.  
Dom hade inget val. Georg Åberg 1939–45. Pris 150 kr.  
Minnesbilder från Donsö. Sten A Olsson, Justus Karlsson. Pris 150 kr.

### Nedanstående böcker 100 kr/st

Captains Album. Bilder på segelfartyg och livet ombord, 100 sidor.  
Det stora svenska äventyret. Boken om Svenska Ostindiska Kompaniet, 176 sidor.  
Sjöfartsminne 2. Bogsering & Bärgning. Jan-Christer Lund. Illustrerad, 168 sidor.  
AB Pythagoras – En verkstadsindustri och kulturmiljö i Norrtälje. Illustrerad, 112 sidor.  
Skutor och Sjöfolk, 1978.  
International Register of Historical Ships, 1993. 392 sidor.  
Segla för Tjörn. Båtdokgruppen, 1987.  
Skutor och seglande kulturarv. Claes Wollentz, 1989.  
Dörjet på Doggern, Träbiten 1962.  
SS Oscar Dicksons haveri i Nordostpassagen "Isens fånge".  
I Vikingarna kölvatten, 2015.  
Skärgårdsbåtar i väster. Håkan Tolleson, 2014.

### Sveriges Skeppslista 100 kr/årgång

1919, 1927 (häftad), 1929, 1943, 1947, 1951, 1959, 1960, 1961, 1962, 1963, 1964, 1965, 1966, 1967, 1968, 1969, 1970, 1971, 1972, 1973.

### Sveriges Skeppslista 50 kr/årgång

1976, 1977, 1978, 1979, 1980, 1981, 1982, 1983, 1984, 1985, 1986.

### Svensk Illustrerad Skeppslista (häftad) 4 årgångar 100 kr

Gäller årgångarna 1979 – 2012. Dessa årgångar saknas: 1984, 1990, 2000, 2007, 2010.

Beställning på böcker till salu från Slabbkistan och Länsumpen sänds till  
Bertil Söderberg, bsg.soderberg@telia.com eller till tel. 0708 - 13 58 48. Frakt tillkommer!



**REGULAR FAST SERVICE**  
**USA - BALTIC**  
**AND VICE VERSA**