

# LÄNS PUMPEN

*sjöfartshistorisk  
tidskrift*

NR 4 2020 80 KR





**Lanspumpen** ges ut av »Lanspumpen Sjöfartshistorisk Förening« i Göteborg. Årgång 48. Nummer 196 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 Lanspumpen 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: Önneredsvägen 139,  
421 57 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: Lanspumpen, c/o Håkan Alverbo,  
Skansvägen 9, 471 32 Skärhamn.

Årsavgift: 290 kr. Plusgiro 81 57 68 -7.  
Annonisprislsta för medlemmar  
Helsida 1000:-  
Halvsida 500:-  
Mindre annons 300:-

Bildbearbetning, repro, form och layout:  
Bertil Quirin, [bertil@quirin.se](mailto:bertil@quirin.se).  
Tryckt hos Göteborgstryckeriet, Mölndal.

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

#### Omslagsbilder

Framsida: *Earl of Pembroke* utanför Englands kust.  
Foto från fartygets ägare.

Baksida: Besättningen tränas inför en eventuell  
världsomsegling. Foto från fartygets ägare.

## Innehåll

<i>Färjan 4</i> firar 100 år i Göteborgs hamn ..... <i>Bertil Söderberg</i>	3
<i>Earl of Pembroke</i> – en världsomseglare? ..... <i>Krister Bång</i>	4
Uddevalla Shipping AB ..... <i>Nils Sjökvist</i>	6
Nyleveranser av fiskefartyg till svenska rederier under 2020 ..... <i>Lennart Bornmalm</i>	14
Min tid på <i>Arctic Ocean</i> ..... <i>Gunnar Heikenberg</i>	20
Historien om fyrskeppet <i>Fladen</i> ..... <i>Krister Bång och Rickard Sahlsten</i>	24
Sill till Stralsund 1955 ..... <i>Inge Pettersson</i>	30
M 65 <i>Vinö</i> 1964 ..... <i>Göran Sändare</i>	34
Olika nyanser av <i>Klätten</i> ..... <i>Bengt-Olof Näslund, Mats Anhage och Krister Bång</i>	40
Insjöfart och varvsindustri på Balatonsjön i Ungern ..... <i>S. Némethy, L. Bornmalm, B. Lagerqvist, Z. Huszár och B. Havasi</i>	46
Curt S. Ohlssons bildskatt ..... <i>Bertil Söderberg</i>	54
Horisonten runt ..... <i>Krister Bång</i>	58
Böcker på frivakten ..... <i>Lennart Bornmalm</i>	63

### Till läsaren

År 2020 har i sanning varit ett ovanligt år. Vi har lärt oss sitta hemma och vara trygga med varandra. Det har också medfört att intresset för att läsa och skriva i Lanspumpen har ökat, vilket är mycket glädjande. Tidskriften har under några år genomgått en kraftig kvalitetsförbättring inte minst med en utomordentlig återgivning av bilder. Vi sätter höga krav på oss själva liksom på våra samarbetspartners.

Lanspumpen trycks på Göteborgstryckeriet i Mölndal, ett tryckeri som ligger i den absoluta framkanten bland tryckerier i Sverige. De producerar konstböcker och fotoböcker med förnämlig bildåtergivning och är kända för att uppfylla högt ställda krav.

Men. Som säkert en och annan av er har märkt, var bildtrycket på ett stort antal sidor i det senaste numret allt annat än vad vi är vana vid. Avsaknad av svärta, blekt, kontrastlöst och grått, vilket berodde på felexponerade tryckplåtar. Och den interna kontrollrutinen upptäckte inte detta förrän det påtalades, efter det att tidskriften var inbunden och distribuerad. I fortsättningen kommer ett extra öga att hållas på produktionen för att liknande misstag inte ska upprepas.

Med detta sagt hälsar vi alla välkomna till ett nytt år. Det är vår förhoppning att vi under 2021 kan hålla ett sedvanligt årsmöte, ett evenemang som så många av oss uppskattar. I dagsläget kan vi inte säga något datum. Vi återkommer med det i nummer 1, men missa inte att läsa vår hemsida. Där kommer nyheten först.

**Redaktionen önskar en riktigt God Jul och ett Gott Nytt År**

# Färjan 4 firar 100 år i Göteborgs hamn



Foto Ragnar Magnander.

**D**ET KOM EN INBJUDAN: »Välkommen till *Färjan 4* lördagen 10 oktober 2020 vid Residensbrons färjeläge intill Stenpiren i Göteborg! *Färjan* ligger med ångmaskinen igång mellan 12.00 och 14.00. En skärmutställning ombord berättar färjans historia.»

Självklart tackade jag ja och det gjorde även min gode vän Ragnar Magnander. När vi närmade oss färjan syntes den svarta kolröken bolmande ur skorstenen. På kajen fanns en hel del folk som ville vara med och fira *Färjan 4*. Givetvis också representanter från ägaren, Sjöfartsmuseet Akvariet. *Färjan* är museets överlägset största föremål och som nu efter fyra års stillaliggande, på grund av ett pannhaveri år 2016, åter fått passagerarcertifikat lagom till att fira 100-årsjubileet.

Men utan Sällskapet Ångbåten, som driver och sköter kustångaren *Bohuslän* och *Färjan 4*, hade med största sannolikhet inte färjan funnits i körbart skick i dag. Redan den 5 februari 1973 skrevs ett avtal mellan Sällskapet Ångbåten och Sjöfartsmuseet i Göteborg. Avtalet syftade bl.a. till att Sällskapet åtog sig att bevara färjan i oförändrat skick, med undantag av Fartygsinspektionens krav på sjösäkerhet. Det

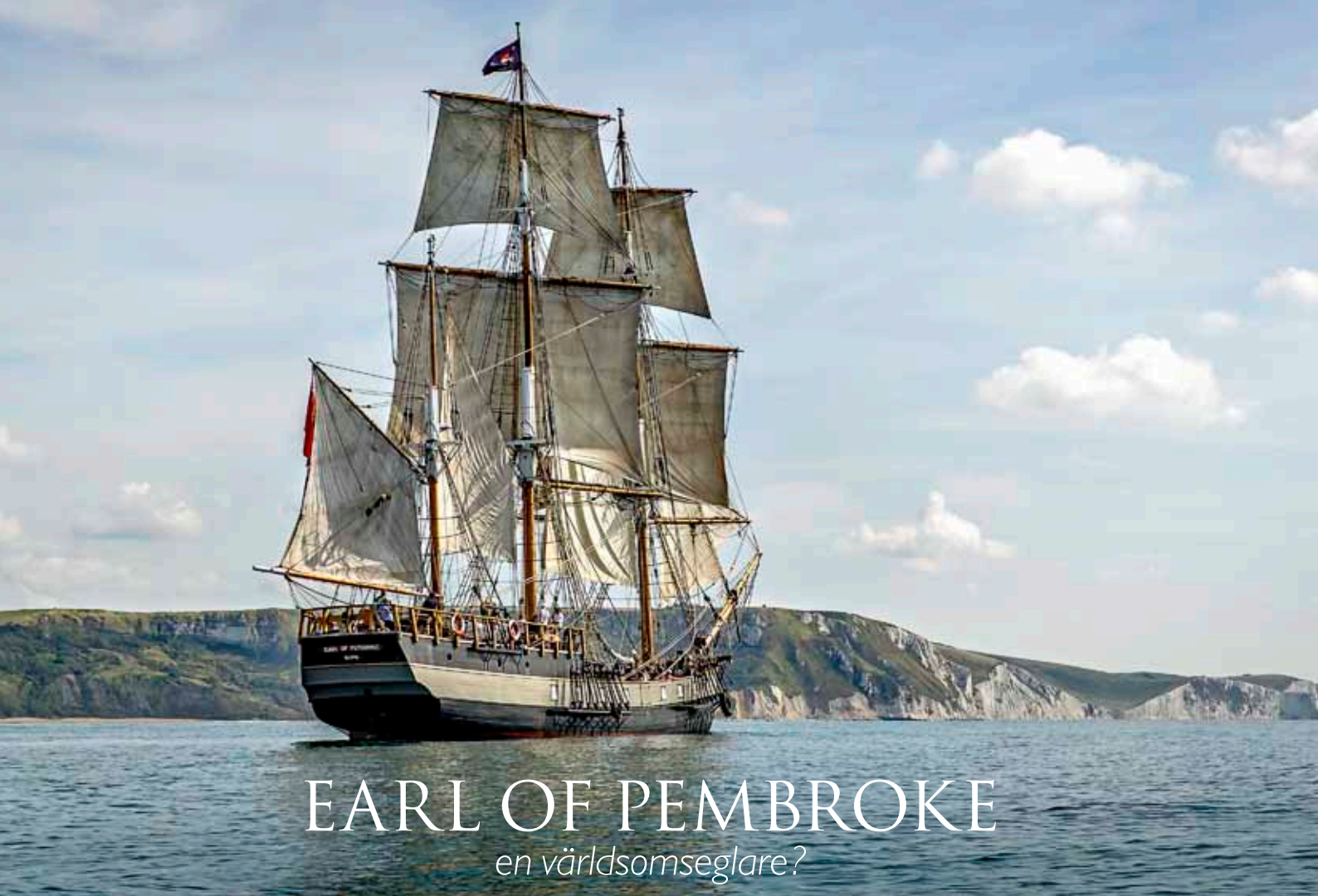
behöver väl knappast nämnas att Sällskapet Ångbåten är en ideell förening där alla arbetar utan lön. Grattis till bra utfört arbete med *Färjan 4* under 47 år! Även ett stort tack till alla, även myndigheter och fonder, som skänkt pengar till reparationen av ångpannan.

## Kort om färjans historia

Levererades av Motala Verkstads AB 8 oktober 1920. Sattes in på färjelinje 5 Residensbron – Götaverken. *Färjan 4* gick i 34 år på linje 5 och ersattes därefter år 1954 av motorfärjan *Hugo Hammar*. Därefter kom hon att fungera som reservfärja på de olika linjerna ända till den 31 juli 1970 då linje 5 lades ned.

Den 29 juni 1972 överlämnades *Färjan 4* till Sjöfartsmuseet som blev den nya ägaren. I en artikel om färjan i Sällskapet Ångbåtens tidning *Ångbåten* 1976 skrev undertecknad. »Låt oss hoppas att vi under många år få se henne som ett levande museum i sitt rätta element, ångande fram på älven.« Och där är vi nu till mångas glädje!

Bertil Söderberg



# EARL OF PEMBROKE

en världsomseglare?

Krister Bång

För några år sedan fick jag kontakt med Scarlet Sails LTD i London som äger och driver den tremastade barken *Earl of Pembroke*. Företaget skickade många fina bilder och det var svårt att tro att hon är identisk med motorseglaren *Orion* från Oskarshamn. Hon byggdes så sent som 1945 i Pukavik och var den första av tre rederisyster som byggdes vid varvet. De andra två var *Eolus* och *Ariel*.

Ägarna förde seriösa samtal med BBC om en programserie med arbetsnamnet *IDarwins spår*. Fartyget skulle helt enkelt följa Darwins eget fartyg *Beagle* på en jordenrundtrip med besök runt Sydamerika, genom Stilla havet och tillbaka till England igen.

»Förhandlingar med BBC sker fortlöpande och med stor sannolikhet kommer vi att gå ut på en världsomsegling. Men det är inte bekräftat ännu och jag återkommer när allting är klart«, meddelade Arthur Petrie via mail den 21 augusti 2019. Arbetsnamnet på företaget var Darwin 200.

Men Arthur återkom aldrig. På grund av coronapandemin blev resan senarelagd och skulle enligt de nya planerna genomföras med början 2021. I juli 2023 planerade man att vara tillbaka i Falmouth, England. Men det blev mer smolk i bägaren. BBC beslutade sig nämligen för att använda fartyget *Pelican of London* i stället för *Earl of Pembroke*.

I samband med att släkten Wingren högtidlighöll hundraårsdagen av konsul Olof Wingrens födelse den 20 oktober 1943 tillkännagav Arthur Wingren att Rederi AB Tellus beställt en motorseglare vid Pukaviks Varv i Blekinge. Denna byggdes av ek och bok av skeppsbyggmästare Albert Svensson och vid sjösättningen den 14 april 1945 gavs hon namnet *Orion*.

Fartyget levererades den 11 oktober samma år till ett nybyggnadspris av 100 000 kronor. Hon var vid leveransen en



*Orion* vid byggnadsvarvet år 1945.

tremastad skonert, försedd med två Bolindermotorer på 120 hk och hjälpsel på 269 kvadratmeter. Lastförmågan var 220 ton. Som ovan nämnts byggdes tre rederisyrar vid varvet i Pukavik. I samband med att tvåan, *Ariel*, levererades såldes *Orion* i maj 1947 för 215 000 kronor till Börjesons Rederi AB i Karlshamn där fartyget fick namnet *Tullan*. Nämnas kan att *Ariel* som ny kostade 115 000 kronor, så Tellus gjorde en rejäl vinst.

**Nästa anhalt blev** Skärhamn. Bröderna Patrik, Frithiof och Birger Andersson köpte fartyget i mars 1954 för 105 000 kronor. Patrik utsågs till huvudredare. År 1955 köpte brödraskaran även den gamla loggerten *Eva*. I mars 1959 såldes *Tullan* till Edshultshall, inköpt dit för 90 000 kronor av frisören Carl Lampe, hans son Lennart Lampe och skepparen Nils Stensholm. Dessa fortsatte driva fartyget under oförändrat namn.

Efter försäljningen av *Tullan* fortsatte Patrik att segla med *Eva*. Frithiof och Birger Andersson köpte loggerten *Westa* som de kallade för *Monica*, döpt efter Frithiofs dotter. Sedan *Eva* sålts 1963 köpte Birger och Patrik Skärhamnsbåten *Patria* byggd 1911. När Patrik avled 1973 blev Birger ensam ägare till fartyget. Frithiof, som också var känd som ordförande i Rederiföreningen för mindre fartyg, fortsatte att driva fartyg med namnet *Monica*. Bägge brödernas rederier gick med nästa generation upp i Nordsjöfrakt.

**Fartyget blev inte** långvarigt på Orust. Redan den 29 december 1959 såldes skutan till skepparen Eivind Sørensen i Thisted. Priset hade stigit till 112 000 kronor.

Knappt hade fartyget övertagits av sin danske ägare förrän hon den 7 februari 1960 fick motorhaveri då hon var på resa mellan Menstad och Køge med last av salpeter. Då hon befann sig i Öresund gick motorn varm och hon måste bogseras in till Köpenhamn. Det var inget stort haveri men det medförde att hon 1961 fick en ny motor. Nu valdes en 6-cylindrig Caterpillar D334 på 182 hk.

I april 1973 såldes fartyget till direktör Steen Mølbach Krogh i Klim Strand. Han var ägare till Kroghs Stenindustri och skulle använda båten till export av grus, företrädesvis från Hanstholm. Bara efter något år fick *Tullan* åter maskinhaveri och lades upp i Thisted. Hon blev liggande utan tillsyn och blev i allt sämre skick.

**Den 20 september** 1979 såldes *Tullan* till Anthony John Davis i Brightlingsea. Hon fick hemort i Harwich och fick pro forma tillbaka sitt dopnamn *Orion*. Samtidigt startade en stor ombyggnad och renovering av fartyget till charterverksamhet i Colchester. Man försökte att efterlikna James Cooks fartyg HMS *Endeavour* och hon blev omtäcklad till tremastad bark och fick en ny motor, en MAN på 300 hk. Det gavs utrymme för 40 passagerare med en besättning av 15 man. Ombyggnaden var klar 1994 och ägandet överfördes på Sail Yard Limited i Charlestown. Fartygets namn ändrades till *Earl of Pembroke* och hon fick sin bashamn i St Austell, Cornwall. Fartygets namn anspelar på att James Cooks fartyg *Endeavour* hette just *Earl of Pembroke* då hon sjösattes 1764.

Förutom till charterverksamhet har fartyget medverkat i många filminspelningar. Sedan hon blivit ombyggd till bark har hon förekommit i åtminstone 17 olika filmer och teveproduktioner. Hon var till exempel med som HMS *Hotspur* i teveserien *Hornblower*.

**Numera har fartyget** sin bas i Harlingen, Holland. Hon har varit uppe på slip nyligen men ligger sedan 2019 vid Sjöfartsmuseet i Den Helder. Under 2020 planerades en resa till Oskarshamn för att fira fartygets 75-årsdag, men av detta blev intet. Det är lite oroväckande att ett träfartyg bara får ligga stilla. Vi får därför hoppas att både fartyget och företaget snart får vind i seglen. 🌀



*Tullan vid Ringökajen i Göteborg 1964. Foto Krister Bång.*



*Earl of Pembroke på slipen. Foto från rederiet.*



*Earl of Pembroke i behov av omvårdnad. Foto från rederiet*



*Uddevallavarvet år 1978, under byggnation av t/t Nanny. Foto Arne Andersson/Bohusläns museum.*



*Viking Harvk. Foto ur Uddevalla Varvs- och Industrihist. fören.arkiv.*



*Viking Osprey. Foto Arne Andersson/Bohusläns museum.*



*Viking Harrier. Foto ur Uddevalla Varvs- och Industrihist. fören.arkiv.*



*Viking Merlin. Foto Fotoflite.*

# Uddevalla Shipping AB

Uddevallavarvets nedläggning 1986 blev början på en rederiverksamhet i Stockholm som i sin tur kom att lägga grunden till Norges numera största tankrederi.

Rederiet var Uddevalla Shipping AB, vanligen benämnt UV Shipping.

Det här är historien om detta rederi och vad som sedan följde.

Nils Sjökvist

Uddevallavarvet AB byggde under slutet av 1970- och första delen av 1980-talet ett stort antal fartyg innan nedläggningen år 1986. Genomgående för i stort sett alla fartygsbeställningar var att redarna, huvudsakligen norrmän, råkade i ekonomiska svårigheter och inte kunde betala sina fartyg. Fartygen var finansierade med varvskrediter med svensk exportgaranti vilket ledde till att svenska staten fick ta över fartygsengagemangen.

I efterhand kan man säga att det blev priset som svenska staten och skattebetalarna fick betala för att varvet fortsatte att drivas fram till 1986. Rederierna var huvudsakligen från det norska Sörlandet med namn som Gerrard och Rasmusen i Kristiansand, Tønnevold och Ugland i Grimstad och Mörland i Arendal, men även Osloredierier som Björge och A. Wilhelmsen. Flertalet av fartygen beställdes av den Singaporebaserade norrmannen Jan Petter Roed som tjänat stora pengar på tankmarknaden i början av 1970-talet men som därefter fick ekonomiska problem.

Det naturliga hade varit att placera dessa fartyg i det statliga rederiet Zenit Shipping, vilka övertagit de fartyg Svenska Varv byggt sedan redarna inte kunnat fullfölja sina ekonomiska åtaganden. Däribland Onstads stora ULCC-tanker t/t *Nanny*. Ett stort missnöje hade med tiden uppstått över de stora förlusterna inom Zenit Shipping, bland annat på grund av en svällande organisation och att antalet fartyg inte avyttrades tillräckligt snabbt. Industridepartementet, som handlade frågorna runt statens fartyg, beslöt därför att gå en annan väg med Uddevallavarvets senare fartygsleveranser. Nämligen att bilda ett självständigt bolag som dotterbolag till Zenit Shipping och anställa en erfaren shippingman att leda bolaget.

Bolaget blev Uddevalla Shipping AB, eller kortare UV Shipping, och till VD utsågs Gunnar Rosengren, tidigare VD inom det konkursdrabbade rederiet Saléninvest. Uppgiften var att snarast möjligt avveckla fartygsengagemangen men göra det till rimliga kostnader. För avvecklingen behövdes ett ackord från staten som teoretiskt räknades fram till 1,7 miljarder kronor, baserat på storleken av redarnas skulder och fartygens marknadsvärden.

**Den 1 maj 1985** bildades sålunda UV Shipping i Stockholm med uppgift att sköta avvecklingen. I bolaget fanns då 28 mer eller mindre osäkra fartygsengagemang och det mesta av Uddevallavarvets produktion under åren 1977–1985. En

del ägarbolag hade redan gått i konkurs, andra befarades att inte kunna betala av på lånen. Av de 28 fartygen var det 14 som betecknades som direkt ekonomiskt utsatta och borde avvecklas så snart som möjligt, medan UV Shipping blev delägare i andra fartyg.

Uddevallavarvet hade å andra sidan varit framgångsrika med några olika konstruktioner och gjort sig känt som ett mycket innovativt skeppsvarv. Speciellt hade man koncentrerat sig på att få ner fartygens bränsleförbrukning genom olika slag av energioptimeringar och här låg Uddevallavarvet långt före de andra svenska storvarven.

Fartygen ifråga var ett antal obo- eller kombinationsfartyg av varvets standardstorlek på 54 500 tdw, tankfartyg av både Aframax- (80 000 tdw) och Suez-maxstorlek (128 000 tdw), ett bulkfartyg på 117 000 tdw samt några tankfartyg byggda för bojlastning i Nordsjön.

UV Shipping byggde inte upp någon stor organisation i Stockholm, man skulle primärt hålla i ekonomin och sköta försäljningarna men även befraktningar och för obofartygen bildades en pool i Norge, Nor-OBO, som skötte dessa. Andra fartyg befraktades från Stockholm Chartering. Driften av fartygen sköttes för en del fartyg av de ursprungliga beställarna medan andra placerades hos managementbolag som Nordia Shipping i Stockholm, Broströms i Göteborg och Shipinvest i Skärhamn. Två inspektörer från UV Shipping reste runt och besökte fartygen för att övervaka att underhållet efterföljdes. Nordia Shipping fick ta hand om två Aframxtankers, *Viking Merlin* och *Viking Harrier* med svensk besättning på så kallat internationaliseringsavtal och med Bahamaflagg.

**Och nu gick det undan** med fartygsförsäljningarna. År 1985 såldes fyra fartyg och året därpå ytterligare sju, de flesta till Ryssland som var i behov av bulkfartyg för sin spannmålsimport. Sjöfartsmarknaden hade 1985 börjat vända uppåt vilket bidrog till en positiv påverkan på försäljningsresultatet, vilket blev bättre än vad Riksgäldskontoret kalkylerat med. Fartygsbeståndet i UV Shipping var halverat 1988 och nya idéer uppstod, inte minst hos bolagets VD, om hur bolagets fortsättning skulle gestalta sig. Varför inte börsnötera bolaget och låta privat kapital ta över det statliga bolaget? Tanken var frestande i den goda sjöfartskonjunkturen och det föreslogs för industridepartementet som efter viss tvekan till slut gav ett positivt besked.



Sjösättning av Viking Harok den 9 september 1980. Foto ur Uddevalla Varvs- och Industrihistoriska förenings arkiv.

**UV80**



**Uddevallavarvet**  
**79,999 dwt Motor Tanker**  
**Aframax type**

Restricted length and shallow draught

**UDDEVALLAVARVET AB**  
S-451 82 Uddevalla, Sweden ■ Tel. +46022-91 000 ■ Telex 42077

För att garantera börsintroduktionen skulle en viss del av aktierna fördelas på lämpliga händer inom sjöfartsvärlden och här uppstod en tvist mellan de då stora tank- och bulkrederierna i Stockholm: Salénsfären och Nordström & Thulin. Det senare fick industridepartementets öra och det slutade med att vd Gunnar Rosengren fick lämna bolaget samtidigt som Nordström & Thulingruppen tog över ledningen och tillsatte en ny vd. Ett konsortium bestående av Nordström & Thulin, Bilspedition AB och tre löntagarfonder fick röstmajoritet i bolaget vilket garanterade börsintroduktionen som skedde i februari 1989 då det nya rederiet noterades på den så kallade O-listan.

Det nya börsnoterade rederiet ville omgående utnyttja den goda sjöfartskonjunkturen och började beställa egna fartyg. Man lade direkt en beställning på två tankfartyg av Suezmaxstorlek vid det spanska varvet Astilleros Españoles SA (AESAs) i Puerto Real. Med tiden kom de att döpas till *Front Rhapsody* och *Front Melody*. Båda blev emellertid ganska kortlivade i bolaget. Dessutom övertog man ett kontrakt vid samma varv på ytterligare en Suezmaxtanker som beställts av ett franskt oljebolag och var specialbyggd för att enbart trafikera bolagets terminaler. Fartyget, som senare döptes till *Lillo*, var av en ovanlig fransk design med udda utrustning och kom att ge många redereiinspektörer gråa hår innan fartyget såldes på 2000-talet.

I UV Shippings ledning uppstod det inom kort problem. Nordström & Thulin upptäckte snart att det inte var någon lyckad kombination att driva två börsnoterade företag som dessutom var konkurrenter på samma marknad. Efter ett



*Ugland OBO-One. Foto Arne Andersson/Bohusläns museum.*

misslyckat försök att helt ta över UV Shipping blev lösningen till slut att Nordström & Thulin sålde hela sitt aktieinnehav – med stor vinst – till Sven Salén AB som sålunda blev en ny stor ägare i UV Shipping.

Sven Salén AB hade shippingverksamhet i Singapore och dessutom ett skeppsmäkleri, Scandocean, verksamt både på tank- och torrlastmarknaden och som dessutom hade ett tjugotal fartyg tidsbefraktade. Inte minst hade bolaget två stora obo-fartyg i beställning vid skeppsvarv i Korea. Kombinationen verkade bra och i december 1989 beslöt UV Shippings styrelse att köpa Sven Saléns hela sjöfartsverksamhet mot betalning i UV Shippingaktier. Sålunda stod nu Sven Salén som huvudägare i det nya bolaget, som i maj 1990 bytte namn till Frontline AB.

**Från att ha varit** en liten organisation med en handfull ekonomer och ett par inspektörer som följde upp hur de tidigare ägarna skötte fartygen ökade personalen med över 20 nya personer, mäklare och operatörer. Ny vd blev Kjell Jonson med lång bakgrund i Salénsfären. Snart flyttade bolaget in i nya, eleganta lokaler i korsningen Mäster Samuelsgatan/Biblioteksgatan i centrala Stockholm.

Många Uddevallafartyg hade sålts under de gångna åren och flera hade tagits tillbaka på tidscertepartier med köpoptioner. Vid slutet av 1989 heläggde bolaget två obo-fartyg på vardera 56 500 tdw byggda på Uddevallavarvet, *OBO Buzzard* (ex *Ugland OBO-One*) och *OBO Osprey* (ex. *Vardaas*) samt 40% i två norska bojlastare, *Polyviking* och *Polytrader*, plus tre nybyggnadskontrakt i Spanien och två i Sydkorea.

Dessutom fanns ytterligare några obo-fartyg byggda på Uddevallavarvet på timecharter till Frontline med vidhängande köpoptioner: *OBO Condor*, *OBO Eagle*, *OBO Falcon* och *OBO Merlin*, alla en gång beställda av rederiet Ugland.

På torrlastsidan hade Scandocean fört med sig ett tiotal inhyrda bulkfartyg av Panamaxstorlek, varav fyra fartyg för flislaster, så kallade woodchip carriers: *Forest Way*, *Forest Sovereign*, *World Wood* och *Forest Hawk*, alla inhyrda med köpoptioner.

Med Sven Salén infördes idén med stora obo-fartyg som skulle användas i en mer industriell shippingverksamhet. Om man kunde få långa kontrakt på malm-, kol- och oljelaster skulle beläggningsgraden på obo-fartygen bli högre än på vanliga bulk- och tankfartyg när ballastresorna minimerades, var tanken. För att kunna erbjuda bolagen en sådan service behövdes ett visst miniantal av fartyg.

Därför var det inte förvånande att Frontline redan i februari 1990 beställde ytterligare fyra systerfartyg till Saléns tidigare två obo-fartyg, för att de senare skulle samköras i en pool. Ytterligare två systerfartyg hade beställts av utomstående ägare: ett av Bilspektion och ett av Christer Salén, varför poolen till slut kom att bestå av åtta 140 000 tdw obo-fartyg, samtliga byggda vid de sydkoreanska skeppsvarven Hyundai Heavy Industries Co., Ltd och Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering Co., Ltd.

Vid årsskiftet 1990/1991 disponerade Frontline sålunda en flotta på 35 fartyg varav 12 var helägda, 3 delägda, 12 tidsbefraktade med köpoptioner samt ytterligare 5 som enbart var tidsbefraktade.



Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering (DSME). Foto DSME.

2nd edition  
Sept -92

## FRONT CARRIERS AB



### THE NEW OBO-GENERATION

<ul style="list-style-type: none"> <li>* Double skin design</li> <li>* Segregated ballast Tanks</li> <li>* Ballasting/Deballasting is performed concurrently with cargo handling, thus avoiding delays due to interruptions in loading/unloading operations</li> <li>* Cargo holds almost free from obstructions</li> <li>* Three staircases giving high flexibility</li> <li>* All cargo holds painted above lower stools and hoppers</li> <li>* Hatch covers with double rows of packings and compression bars of stainless steel</li> <li>* Programmable washing machines installed in all cargo holds and slop tanks to minimize amount of residues after discharge</li> <li>* Computerized planned maintenance system</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>* Heating in all cargo spaces</li> <li>* Stability, fully sufficient for all normal cargo operations, without specific deviations of stack tanks during loading or discharging</li> <li>* Cargo control room with all cargo handling and safety functions</li> <li>* All safety functions relayed to bridge</li> <li>* Remote level gauging by tank radars</li> <li>* Monitoring systems for hydrocarbon gas in ballast tanks and void spaces</li> <li>* Ballast tanks and void spaces possible to inert</li> <li>* Main engine of new and fuel efficient design</li> <li>* Auxiliary engines 100% of time on heavy fuel oil</li> </ul>
---	--



<p><b>DRY CARGO DEP.</b> PHONE: +46 811010 TELEX: CHARTERING 0304 FRONT OPERATION 0304 FRONT FAX: +46 811015</p>	<p><b>FRONTLINE AB</b> P.O. BOX 770, S-100 16 STOCKHOLM, SWEDEN OFFICE: MASTER SÄMÅLLSGATAN 4 TELEPHONE: +46 811111 10 TELEX: 0304 FRONT S TELEFAX: +46 811111 30</p>	<p><b>TANKER DEP.</b> PHONE: +46 841000 TELEX: CHARTERING 0304 FRONT OPERATION 0304 FRONT FAX: +46 8411011</p>
--	---	--

### THE NEW GENERATION

The Frontline OBO center can be operated in the following three modes:

- Solely as oil tanker
- Solely as dry cargo bulk carrier
- As a combination carrier alternating as oil carrier and dry cargo bulk carrier

#### A. As oil tanker

When the Frontline OBO center is working as oil carrier (alternating only between oil cargo and ballast). The difference to a modern double skin tanker is only the cargo hatches. The lightness of the cargo hatches is very important and consequently there has been a lot of effort to achieve a light and safe design.

Rigidity stability, prevents a generation of OBOs had significant limitations compared with tankers. The new generation has however, the same stability as a modern double skin tanker. There is a great flexibility and the stability requirements do not cause any hindrance in the practical operation of the vessel. Compared with a conventional single skin tanker, the unloading operation is faster for the OBO due to quicker final discharge, core and stripping.

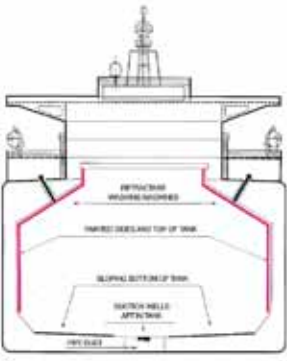
#### B. As dry cargo bulk carrier

When the Frontline OBO center is working as dry cargo bulk carrier the vessel has no limitations compared to a conventional bulk carrier. On the contrary, all the hold cleaning facilities make it a more advanced bulk carrier.


#### C. As a combination carrier

When the Frontline OBO center is working as a combination carrier it has to work between oil mode and dry cargo mode. The OBO center is primarily designed for this type of combined operation and consequently systems for cleaning of cargo holds are more advanced and efficient than for a single carrier or a bulk carrier. The following features makes the Frontline OBO a very good combination carrier and a much better OBO than previous generation of OBOs:

- Cargo holds with clean surfaces normally almost without obstructions
- Tank bottoms are smooth and sloping towards the suction wells
- All cargo holds are painted above lower stools and hopper tanks
- Completely separated piping, ventilation and cleaning systems between oil and dry cargo mode
- Easily accessible/inspected man-ways and wells
- Double row of hatch cover packings with compression bars of stainless steel
- Possibility to collect dry cargo residues, which is discharged to deck
- Two programmable cleaning machines in each cargo tank/hold
- Three slop tanks
- One stripping pump and one stripping suction for oil in all holds. One common hold edge suction and one stripping suction in each hold for use in dry cargo mode
- High degree of safety against oil pollution with double skin and possibility to blank off all connections to the sea
- High degree of safety against gas leakage by gas detectors for ballast tanks, collars, pipe tunnel and cover and steel stool
- Possibility to inert all these spaces



Suction well  
Man-ways  
Slop tank  
Hopper tank  
Stripper  
Suction well  
Man-ways  
Slop tank  
Hopper tank  
Stripper



<p><b>DRY CARGO DEP.</b> PHONE: +46 811010 TELEX: CHARTERING 0304 FRONT OPERATION 0304 FRONT FAX: +46 811015</p>	<p><b>FRONTLINE AB</b> P.O. BOX 770, S-100 16 STOCKHOLM, SWEDEN OFFICE: MASTER SÄMÅLLSGATAN 4 TELEPHONE: +46 811111 10 TELEX: 0304 FRONT S TELEFAX: +46 811111 30</p>	<p><b>TANKER DEP.</b> PHONE: +46 841000 TELEX: CHARTERING 0304 FRONT OPERATION 0304 FRONT FAX: +46 8411011</p>
--	---	--



*Front Leader i Tees den 5 oktober 1991. Foto ur Rickard Sahlstens diabildssamling.*

**De första Koreabyggda** obo-fartygen, *Front Breaker* och *Front Driver*, döptes år 1991 vid en spektakulär satellitsänd ceremoni. Gudmödrarna befann sig på Vasamuseet i Stockholm och ett fartyg vardera på Daewoo- och Hyundaiav-ven i Sydkorea. Övriga levererades under 1991–92 och fick namnen *Front Guider*, *Front Rider*, *Front Striver* och *Front Viewer*. De två med utomstående ägare blev *Front Climber* och *Front Leader*. Till sin konstruktion var de byggda med dubbelt skrov med nio öppna lastrum i rad. Varje rum utrustades med två sidorullande lastluckor, 13×20 meter med dubbla packningar, från McGregor/Navire. Fartygsskroven var målade i en turkos kulör och skorstensmärket var en turkos runa på blå botten. Denna logo kom under åren att ge upphov till många nyfikna frågor från omvärlden.

Om obo-fartyg kan man ha många åsikter. I teorin är de effektiva, under förutsättning att de kan användas som tänkt och att kostsamma resor utan last kan undvikas. Men, som

de flesta typer av kombinationsfartyg, är konstruktionen en kompromiss och därför inte riktigt bra på något av sina användningsområden.

På tankfartyg vill man till exempel reducera bredden på lastluckorna för täthetens skull, medan man på bulkfartyg vill ha stora luckor. Lastvärmning, vilket är viktigt för den här storleken av tankfartyg, är ett annat exempel som blir komplicerat när man inte kan ha vanliga värmeslingor i lastrummen. Till det kommer krångliga och arbetsintensiva rengöringar vid lastskiften, speciellt från kol till olja.

Men det är främst det faktum att obo-fartyg blir avsevärt dyrare att bygga än motsvarande tank- eller bulkfartyg som blir utslagsgivande över tid. Lägg till detta att tankmarknaden genomgick en fullständig omvandling under 1990-talet vad gäller säkerhetstänkande och ansvarsregler. Att ha oljelaster under breda lastluckor sågs av de stora oljebolagen som alltför riskabelt och fick till följd att fartygen inte accep-



*Front Striver. Foto Fotoflite.*



*Front Driver, juli 1994. Foto ur Rickard Sahlstens diabildssamling.*

terades, eller i vissa fall endast under de första åren av sin livstid. En annan inte helt oviktig sak var att obo-fartyg på den öppna marknaden oftast accepterade lägre frakter än motsvarande tankfartyg, vilket mäklarna hade lärt sig under åren. Det här var faktorer som kom att ligga som ett mörkt moln över Frontlines hela verksamhet på 1990-talet.

Ågarbildens 1990 var att Sven Salén AB hade 21,7%, Bilspedition 10,8% och löntagarfonderna 29,1% kapital och röster. I styrelsen fanns förutom Sven Salén flera kända namn som Hans Dalborg från Nordbanken (numera Nordea), Martin Lundberg från Bilspedition och Folke Patriksson från Bylock & Nordsjöfrakt.

**Frontline tecknade kontrakt** på malmtransporter från Narvik och Brasilien till Jubail i Saudiarabien och med oljelaster från Saudiarabien till Corpus Christi i USA för det amerikanska oljebolaget Valero. Men kontraktsvolymer blev inte tillräckligt stora. Kuwaitkrisen gjorde oljebolagen tveksamma till längre kontrakt och nu började man känna av fartygens höga kapitalkostnader. För uppnå *break even*-nivå krävdes 25 000 dollar om dagen i insegling, vilket man inte klarade.

Frontlines förlust blev år 1992 400 miljoner kronor för att följas av 300 miljoner kronor under 1993. För att klara verksamheten i avvaktan på att marknaden skulle gå upp gick Frontline ut med en stor nyemission på den internationella marknaden och emitterade fler nya aktier än de befintliga Frontlineaktierna. Det hade det positiva med sig att bolaget på så sätt fick in närmare 420 miljoner kronor i kapital. Det mindre positiva var att ägarkonsortiets andel i bolaget sjönk till 24%. De svenska löntagarfonderna sålde sina innehav och internationella fonder kom in som ägare i stället. Förlusterna minskade de kommande åren men låg fortfarande på omkring 100 miljoner kronor.

Två av de tidigare nämnda Suexmaxfartygen som byggts på AESA i Spanien, *Front Rhapsody* och *Front Melody*, såldes snabbt medan det tredje, *Lillo*, blev kvar i bolaget. Två Japanbyggda obo-fartyg från NOR-OBO-poolen, *OBO Harrier* och *OBO Hawk*, införlivades med flottan och fick Frontförled till namnen. Flisbåtarna gick dock med ett gott ekonomiskt resultat under dessa år.

För att driva Frontlines fartyg hade ett managementbolag, Nordic Oriental Ship management, bildats i Singapore tillsammans med ICB Shipping i Stockholm och Bylock & Nordsjöfrakt i Skärhamn. Bolaget som senare flyttade till Skärhamn, bemannade de flesta obo-fartygen med svensk seniorbefäl och filippinskt juniorbefäl och manskap. Några av fartygen hade dock helt svensk besättning.

**Med det splittrade ägandet** växte oron för vad som skulle kunna ske på börsmarknaden då företaget nu var exponerat för uppköp. Oron besannades våren 1996 då plötsligt Hemen Holding BV, ett holländskt bolag kontrollerat av skeppsredare John Fredriksen i Norge, meddelade att man köpt 37% av aktierna i Frontline och nu var bolagets största ägare.

År 1996 blev också året då det började hända saker i Frontline AB. Ny styrelse tillsattes med John Fredriksen

som ordförande. Nya namn i styrelsen var Tor-Olav Tröim och Mats Arnhög. Även Gunnar Rosengren återkom. Genom en apportemission köpte Frontline därefter fem tankfartyg av VLCC-storlek plus en Suezmaxtanker från Fredriksens bolag och betalade med nytryckta Frontlineaktier. Även de två obo-fartygen *Front Climber* och *Front Leader* togs över från de tidigare ägarna på samma sätt. Sven Salén, som nu var i minoritetsställning, sålde sina aktier till Fredriksen som snart kontrollerade 62,5% av aktierna i bolaget.

**Nu ändrades också bolagets** inriktning från industriell shipping till att främst bli ett tankrederi som även hade obo-tonnage i flottan. Man beslöt också att avveckla den torrlastverksamhet som inte berörde de egna obo-fartygen. Sålunda inleddes en reduktion av personalstyrkan på kontoret i Stockholm till hälften. Ägandet i Nordic Oriental Ship management i Singapore avvecklades och bolaget såldes till schweiziska Acomarit med kontor i Glasgow. Den svenska bemanningen på obo-fartygen började därmed avvecklas.

Fem 284 000-tons tankfartyg, byggda vid Hyundai Heavy Industries i Sydkorea mellan 1991 och 1993, fördes in i bolaget. Samtliga hade enkelt skrov och var bemannade med ryskt befäl och manskap. Sea-förledet byttes nu till motsvarande Front. Fartygen var *Front Highness*, *Front Lady*, *Front Lord*, *Front Duke* och *Front Duchess*. *Front Emperor* var Suezmaxtankern, också den en enkelskrovsbåt byggd i Spanien 1992. Fredriksen hade dessutom tre VLCC-fartyg och tre Suezmaxfartyg, alla med dubbelt skrov, i beställning på Hyundaiavvarvet och Frontline fick en option på att förvärva fartygen till självkostnadspris, vilket senare gjordes.

**År 1997 hände det** som många hade befarat. Frontline meddelade att verksamheten skulle flytta till Norge. Skälen var flera. Man räknade med att reducera kostnaderna med 25 miljoner per år eftersom rederiet inte skulle stå under hot från svenska fackföreningar om krav på svenska besättningar i fartygen (Lex Britannia) och Oslo var ett bättre sjöfartscentrum med mer gynnsamma skatteförhållanden och närhet till mäklare och kunder. Dessutom skulle företaget noteras på Oslo Börs och senare på börsen i New York. De gamla aktieägarna erbjöds byta till en nyemitterad aktie i det nya bolaget.

Frontline AB:s verksamhet flyttades till Frontline Ltd med säte på Bermudas och kontoret i Stockholm avvecklades. Den operativa driften och befaktningen flyttades till Frontline Management A/S i Oslo medan bolagets hemvist blev på Bermuda. En handfull av Stockholmkontorets anställda fick följa med på flytten till Norge medan obo-fartygens management förlades till Acomarit i Glasgow, ett bolag som senare övertogs av Vships och bytte namn.

Vid den ordinarie bolagsstämman sommaren 1997 avgick vd Kjell Jonson och nu hade bolaget, som en gång började som Uddevalla Shipping – det första av de stora tankrederierna i Stockholm – avvecklats. Fortsättning skulle följa för de kvarvarande två rederierna ICB och Nordström & Thulin. 🌟



*Lillo. Foto Fotoflite.*

# Nyleveranser av fiskefartyg



## till svenska rederier under 2020

Foto Andreas Ingvarsson.

Lennart Bornmalm

Under våren och sommaren har flera nya fiskebåtar levererats till svenska fiskelag. I de fall som behandlas här har Karstensens Skibsværft A/S i Skagen varit leverantör. Det har under drygt 20 år utvecklats till det ledande fiskebåtsvarvet i norra Europa och det är främst fiskebåtar för sill- och makrillfiske (pelagiskt fiske) som blivit deras specialitet.

Men sedan Lars Mose och partredare beställde sin nya räkrålar S 107 Skagerak i november 2018 har varvet fått flera beställningar av fiskebåtar för demersalt fiske (fiske efter arter som lever nära havsbotten) från såväl Danmark, Sverige och framför allt Norge.

### GG 207 Torland

**D**en första fiskebåten från Karstensens Skibsværft i år för svensk räkning var GG 207 *Torland* med nybyggnadsnummer 447. Planen var att fartyget skulle ha överlämnats vid en dopceremoni lördagen den 14 mars. Men coronapandemin bröt ut dagen innan, satte stopp för detta mycket trevliga arrangemang och i stället överlämnades *Torland* till rederiet den 16 mars, utan ceremoni. Fartyget innehas och drivs av Robert Ahlströms söner Olof, David, Simon och Emanuel Ahlström från Fiskebäck. Detta rederi etablerades i slutet av 1980-talet när familjen Ahlström, som då bestod av Olof Ahlströms söner Thore,

Martin, Robert och Per-Olof, beställde första GG 207 *Torland* vid Johs. Kristensen Skibsbyggeri ApS i Hvide Sande, Danmark. Tidigare hade Olof Ahlström en mindre kustfiskebåt av glasfiber som bar namnet *Torland* och med vilken han bedrev garnfiske, främst i Göteborgs skärgård. Den första större GG 207 *Torland*, en häcktrålar främst avsedd för fiske av torsk i Östersjön, leverades i mitten av januari 1989.

Successivt blev det mera sill- och skarpsillfiske och efter omkring elva års fiske såldes fartyget till Esvagt AS i Esbjerg, Hos Esvagt döptes det om till *Esvagt Supporter* och det är fortfarande i fart, nu som *Geo Ocean IV* av Luxembourg.

Nästa GG 207 *Torland* beställdes liksom GG 204 *Tor-ön* år 1999 vid det norska skeppsvarvet Flekkefjord Slipp & Maskinfabrik och levererades sensommaren 2000. Med dessa bedrevs främst fiske efter skarpsill i Östersjön, tobis och sill i Nordsjön, samt sill och makrill i Skagerrak och Nordsjön. Under i stort sett 17 år ägde man detta fartyg, då det tillsammans med systerfartyget *Tor-ön* såldes till CJSC »Kuril'skyi Rybak« i Reidovo på ön Sakhalin norr om Japan i Okhotska havet, för att bedriva pelagiskt fiske i Stilla havet vid Kurilerna, en ögrupp som omväxlande har tillhört Ryssland (Sovjetunionen) och Japan. Fartygen fiskar alltsedan dess utanför Japan, fortfarande med sina dopnamn.

I samband med försäljningen av GG 207 *Torland* och GG 204 *Tor-ön* beställde Handelsbolaget Torönland, som



är ett förvaltningsbolag för Torland Fiske AB och Tor-ön Fiske AB, nya fiskefartyg vid Karstensens Skibsværft. Kontrakt skrevs den 5 maj 2017 på två fiskefartyg med en längd om 49,99 meter för leverans i oktober 2019.

Under perioden som de nya fartygen byggdes chartrade rederiet fiskefartyget GG 505 *Polar*. Fartygsskroven beställdes senare vid Nauta Shipyard i Gdansk, Polen, vilket under ett antal år varit underleverantörer av fartygsskrov till Karstensens Skibsværft.

Nauta Shipyard är inte direkt kända för att hålla leveranstider. Därför blev fartygsskroven försenade och GG 207 *Torland* sjösattes först den 23 augusti 2019 och bogserades en tid därefter till varvet i Skagen för utrustning.

I likhet med Karstensens Skibsværfts tidigare byggda fiskefartyg är även nya *Torland* och *Tor-ön* av varvets egen design. En stor del av rederiernas operativa bas är industriellt fiske, och de alltmer stränga kvalitetskraven för industrifiske har också inneburit att det under konstruktionen fokuserats på RSW-tankar och möjligheten till optimal kylning av fångsten. Vidare har särskild tonvikt lagts på att uppnå goda arbetsförhållanden ombord liksom hög säkerhet och komfort för besättningen. Utöver detta har även omfattande arbete lagts på skrovdesign för att uppnå en god driftsekonomi genom lägsta möjliga bränsleförbrukning i förhållande till transporterad last.

Såväl *Torland* som *Tor-ön* är till stor del identiska systerfartyg. Skroven är byggda i stål med två kontinuerliga däck, huvuddäck och skyddsdäck samt back- och båtdäck. Däckhusen på båtdäck, styrhus, skorsten och främre och bakre mast är av aluminium.

Båda fartygen är utrustade med en huvudmotor tillverkad av Wärtsilä med beteckningen 8L32 på 2 999 kW, med två Mitsubishi hjälpmotorer om 600 kW vardera och två Brunvoll sidopropellrar, thrusters, om 700 kW på respektive propeller. Vinscharna är norska av Karmøy Winch AS fabrikat, medan RSW-anläggningen, det vill säga kylanläggningen, levererats från FrioNordica med RSW-tankar om totalt 1 250 kubikmeter.

Både *Torland* och *Tor-ön* är enbart utrustade för flytträlsfiske och inte byggda för att kunna bedriva fiske med snörpvad, vilket man hade möjlighet att göra med rederiets tidigare fartyg. Avsikten med fartygen är främst att fiska sill och skarpsill i Östersjön, sill i Skagerrak och Nordsjön samt även makrillfiske i Nordsjön.

Inredningen ombord i både *Torland* och *Tor-ön* är utav samma höga klass som samtliga fartyg byggda vid Karstensens med ett smakfullt val av material och fint utfört arbete. I likhet med tidigare fiskebåtar i rederiets ägo är även nya *Torlands* och *Tor-öns* skrov målade i en orange kulör med vit överbyggnad.



Foto Preben Andersen.

### GG 204 Tor-ön

Den ursprungliga GG 204 *Tor-ön* levererades till Olof Ahlström och hans tre äldsta söner Thore, Martin och Robert Ahlström samt deras kusin Allan Lindgren den 30 oktober 1962. Det var en ståltrålare om 104 fot i längd och byggd vid det dåvarande skeppsvarvet Ernst Thälmann Werft i Brandenburg/Havel. Det var en lång serie av ståltrålare som byggdes i dåvarande Östtyskland för såväl svenska som danska fiskelag.

Efter något år blev även Olof Ahlströms yngste son Per-Olof delägare i partrederiet. Sillfisket under 1960-talets första hälft gav mycket goda fångster och efter cirka fyra år såldes *Tor-ön* till ungt fiskelag i Grundsund som gav fartyget namnet *Bovik* med distriktbeteckningen LL 504.

Samtidigt beställde Olof Ahlström och söner en ny större ståltrålare genom Handelsagenturen Neptunus vid det då östtyska varvet Rosslauer Schiffswerft i Rosslau/Elbe. Denna trålare döptes också till *Tor-ön*. Hon finns fortfarande kvar i svenskt fiske som *Laguna* från Skillinge.

År 1976 var det dags igen för att ta leverans av ett nytt fiskefartyg. Denna gång blev det en något större ståltrålare av häcktrållartyp som byggdes vid Falkenbergs Varv (skrovet) och Nordhavns-Værftet A/S (utrustning) i Köpenhamn. Denna *Tor-ön* var ett nytänkande inom svensk fiske-

rinäring eftersom hon blev den första egentliga häcktrålaren i formatet runt 40 meter långt. Detta fartyg blev dessutom kvar i partrederiets ägo under många år och såldes först år 2000 till Donsö i samband med att rederiet tog leverans av ännu en nybyggd GG 204 *Tor-ön*, nu från Flekkefjord Slipp & Maskinfabrik (se *Torland* ovan). Då hade Olof Ahlström sedan några år överlätit sin andel i rederiet till sönerna och vid leveransen av de norskbyggda fiskebåtarna hade även Martin och Robert Ahlströms söner blivit delägare i Torönland Handelsbolag.

Successivt under 2000-talet sålde bröderna Thore och Per-Olof Ahlström sina andelar i rederiet. Vid beställningen av nya fiskefartygen *Torland* och *Tor-ön* den 5 maj 2017 representerades Torönland Handelsbolag av Torland Fiske AB som ägs och drivs av Robert Ahlströms söner, Olof, David, Simon och Emanuel Ahlström, medan *Tor-ön* Fiske AB ägs och drivs med lika andelar av Martin Ahlströms söner, Svante, Fredrik, John och Philip Ahlström. Alltså fyra bröder om respektive fartyg och de utgör den tredje generationen inom familjen Ahlström.

Nya GG 204 *Tor-ön* med nybyggnadsnummer 448 från Karstensens Skibsværft sjösattes vid Nauta Shipyard den 20 december 2019 och blev det sista fartygsskrovet i en lång serie för Karstensens Skibsværft.



Gruppbilden ovan, tagen vid Tor-öns dop, och samtliga interiörbilder i artikeln kommer från Karstensens Skibsværft.

Nya *Tor-ön* bogserades senare till Skagen och ankom dit den 3 februari 2020 för utrustning och överlämnades till rederiet den 26 juni utan någon traditionell ceremoni på grund av rådande coronapandemi.

Först lördagen den 1 augusti 2020, när gränsen mellan Danmark och Sverige hade öppnats igen och smittan av coronaviruset ansågs vara inom kontroll gavs det möjlighet för Karstensens Skibsværft att i begränsad omfattning arrangera dop och officiell leverans av både *Torland* och *Tor-ön*. Detta ägde rum i strålände sommarväder och endast ägarfamiljerna närvarande.

### Fartygsspecifikationer

#### Hoveddimensioner

Længde overalt	49,99 m
Længde mellem PP <sub>4</sub>	5,00 m
Bredde moulded	13,20 m
Dybde shelterdæk	7,90 m
Dybde hoveddæk	5,40 m
Scantling dybgang	7,00 m

#### Kapaciteter

Brændolie	260 m <sup>3</sup>
Ferskvand	20 m <sup>3</sup>

Teknisk ferskvand	60 m <sup>3</sup>
RSW-tanke	1 285 m <sup>3</sup>
Tonnage	1 310 GT
Design: Karstensens Skibsværft A/S	
Prøvetursfart/gennemsnit: 15,4 knob; 2 999 kW.	
Klasse: DNV-GL +1A Ice-C, Fishing Vessel.	

#### Fremdrivning og maskineri

Hovedmotor:	Wärtsilä 8L32E2, 2 999 kW; 750 rpm.
Propelleranlæg:	Wärtsilä WCP 4D1000, d3 800 mm.
Reduktionsgear:	Wärtsilä SCV 85-P56, 750/138 rpm.
Akselgenerator:	AvK Cummins DSG 99 M1, 2 500 kW/3 125 kVA; 1 200 rpm – vandkølet.
Hjælpemotorer:	2×Mitsubishi S6R2, 580 kW; 1 200 rpm, leveret af Power House, Göteborg.
Styremaskine:	1×R-R (Rolls-Royce) Tenfjord SR662 – 170 kNm.
Ror:	1×R-R (Rolls-Royce) Ulstein FB-H 3746 (flap).
Sidepropellere:	2×Brunvoll FU-45-LTC-1550, 700 kW/952 HP.



Foto Preben Andersen.

### NC 336 Kristin

Det tredje fartyget som Karstensens levererade år 2020 för svenska fiskare var nya N336 *Kristin*. Det beställdes den 6 april 2017 av Kristin Fischerei GmbH, ett dotterbolag till Donsöbaserade rederiet Kristine Fiskeri AB, med hemmahamn i Cuxhaven, Tyskland. Fiskelagets ägare är Ola Hansson och Örjan Carlsson samt Örjans svärson Dan Bergman, samtliga från Donsö. Initialt beställdes skrovet för nya *Kristin* vid Remontowa Shipbuilding i Gdansk men av olika anledningar fungerade inte detta, varför byggnationen av skrovet överfördes till Karstensen Shipyard Poland.

Skrovet anlände till Karstensens Skibsværft i Skagen den 8 februari 2020 för utrustning och levererades den 16 juli 2020 utan några ceremoniella förehavanden på grund av rådande coronapandemi. I likhet med alla tidigare leveranser av nybyggda fiskefartyg från Karstensens Skibsværft hade provfiske föregått levereransen.

N336 *Kristin* var av en nytvecklade design vid Karstensens Skibsværft, framtagen för fiskefartyget HM379 *Lingbank* från Hanstholm, med fokus på effektivitet, enkla arbetsflöden och säkerhet med avseende på fartygets storlek, runt 50 meters längd. Nya *Kristin*, nybyggnadsnummer 446, modifierades utifrån denna grunddesign. Design, inredning och arrangemang har alltså skapats i ett bra och nära samarbete mellan rederi och varv.

En stor del av fisket med *Kristin* är inriktat på proteinfiske. Därför har mycket uppmärksamhet lagts på konstruktionen av RSW-tankar och högsta möjliga kylning av fångsten. Dessutom har mycket arbete lagts ned på att skapa goda arbetsförhållanden ombord liksom hög säkerhet och komfort för besättningen. Därutöver har man även gått in för att göra skrovdesignen så optimal som möjligt utifrån fartygets storlek för att uppnå en god driftsekonomi med lägsta bränsleförbrukning i förhållande till transporterad last. Dessutom är *Kristin* utrustad med en elektrisk fiskpump för mer effektiv och skonsam hantering av fångsten.

Skrovet är byggt i stål med två kontinuerliga däck, huvuddäck och skyddsdeck samt back- och båtdäck. Däckhusen på båtdäck, styrhus, skorsten och främre och bakre mast är av aluminium. Vinscharna är elektriska, MacGregor Rapp Marine fabrikat, medan RSW-systemet utgörs av 2xJohnson Controls (JCI), 2x700 kW/2x605 000 kCal/h.

År 1989 bildade Örjan Karlsson Åsa Fiskeri AB på Donsö och i maj 1995 inköptes LL628 *Atlantic* från Grundsund som fick namnet *Kristine af Donsö*. Fiskebåten *Kristin* såldes i juli 1997 till Kenty Fiskeri AB i samband med att rederiet för Kristine Fiskeri AB tog leverans av ett nybyggt fartyg från Tjörnvarvet AB vilket döptes till *Kristin* (GG36) och Donsö som hemmahamn. För att få tillgång till fiskkvoter i Nordsjön inköpte Kristine Fiskeri AB, tillsammans med



Foto Preben Andersen.



Hans och Christer Nicklasson på Öckerö, i december 2002 tre fiskeföretag i Cuxhaven, Tyskland. I anslutning till detta överfördes fiskefartyget *Kristin* till tysk flagg med distriktsbeteckningen NC314. År 2007 inköpte K&V Gesellschaft GmbH, Cuxhaven (dotterbolag till Kristine Fiskeri AB och Nicklassons Fiskeri AB på Öckerö) GG330 *Carmona* från Dyrön. NC314 *Kristin* bareboat-chartrades av K&V GmbH på fem år, återfördes till svensk flagg och gavs namnet *Åsa* (GG36). GG330 *Carmona* fördes till tysk flagg och namnändrades till *Kristin* (NC330). Efter tio år i rederiets ägo såldes NC330 *Kristin* (ex *Carmona*) i mars 2017 till Hellevig A/S (Ingvar och Oddvin Pettersen), Søgne, Norge. Fartyget övertogs på Ö-varvet i början av mars och döptes om till *Hellevig I* (VA-330-S). I anslutning till detta beställde Kristine Fischerei GmbH ett nytt större fiskefartyg vid Karstensens Skibsværft. För att ha något att fiska med under byggtiden inköptes fiskefartyget *Tina Jeanette* (L.920) (ex GG229 *Bristol*) från Thyborøn, som döptes om till *Kristin* (NC320) och med Cuxhaven som hemmahamn. ⚙️

### Fartygsspecifikationer

#### Hoveddimensioner

Længde overalt	53,55 m
Længde mellem P4	8,10 m
Bredde moulded	11,20 m

Länspumpen 2020:4

Dybde shelterdæk	7,15 m
Dybde hoveddæk	4,75 m
Scantling dybgang	6,50 m

#### Kapaciteter

Brændolie	150 m <sup>3</sup>
Ferskvand	10 m <sup>3</sup>
Teknisk ferskvand	35 m <sup>3</sup>
RSW-tanke	1 080 m <sup>3</sup>
Tonnage	973 GT
Design:	Karstensens Skibsværft A/S
Prøvetursfart/gennemsnit:	14,8 knob; 2 309 kW.
Klasse:	DNV-GL +1A Ice-C, Eo, Fishing Vessel.

#### Fremdrivning og maskineri

Hovedmotor:	MaK 8M25, 2 309 kW; 750 rpm.
Propelleranlæg:	Cat Propulsion (Berg) MPP850, d3800 mm.
Reduktionsgear:	Reintjes LAF 4555.
Akselgenerator:	AvK Cummins DSG 86, 1 200 kW/1 500 kVA; 1 200 rpm.
Hjælpemotorer:	2×Scania DI13, 400 kW; 1 800 rpm.
Styremaskine:	1×Rolls-Royce Tenfjord SR662 – 170 kNm.
Ror:	1×Rolls-Royce Ulstein FB-H 3746 (flap).
Sidepropellere:	2×Brunvoll FU-45-LTC-1375, 400 kW/545 HP.



# Min tid i Arctic Ocean

Det var i början av 1950-talet. Jag mönstrade som lättmatros i *Arctic Ocean* i Dieppe som ligger i Frankrike vid Engelska kanalen. Båten var en uteseglare och anlöpte inte svensk hamn. Men den hade svensk flagg och ägdes av det svenska rederiet Broström, med hemmahamn Göteborg.

*Arctic Ocean* var en kylbåt där alla fem lastrummen gick att kyla ned. Vi var chartrade för ett franskt fruktbolag och gick med bananer mellan de franska västindiska öarna och Frankrike. En fin fart med mestadels bra väder. Men vid några tillfällen blåste det upp och då rullade fartyget ordentligt i sjöarna.

Herre gud som hon bar sig åt!

Gunnar Heikenberg

**B**esättningen var *mixed crew*. Vid ett tillfälle räknade jag ut att vi var 22 olika nationer ombord. Då kommer jag ihåg att båtsman (i dagligt tal båsen), som var svensk, reste sig upp i mässen och sade:

– Har ni sett vad det är för flagg vi har i aktern. Den är svensk. Därför skall vi tala svenska här ombord!

Det var kungsord från mässens överhuvud. Det var bara det felet att det inte var många som förstod vad han ville ha sagt. Vid bordet jag satt vid var det mest tysktalande och där

talades ett tyskklingande blandspråk. Med tiden blev jag riktigt duktig på att förstå och tala detta *mixed language*.

Vi gick mellan franska kanalhamnar som Dieppe och Le Havre. En gång gick vi upp till Rouen som ligger en bit upp i floden Seine. I Västindien gick vi oftast till den franska ön Martinique med Fort-de-France som hamn- och huvudstad. Lastningen av bananer skedde med handkraft. Rullbandet var inte uppfunnet ännu, åtminstone inte här på Martinique. Men trots det primitiva lastningsförfarandet så lasta-



*Arctic Ocean i Göteborg, september 1960. Foto Krister Bång.*

des vi på omkring fem dagar. Stuvarna var alla mörkhyade, välbyggda gossar med ordentliga muskelberg för att klara av det tunga jobbet.

*Arctic Ocean* kunde alltså rulla ordentligt när vi hade sjön in från sidan och var på lätten då vi gick från Frankrike till Västindien. Vid ett tillfälle skulle vi måla om salongen där kapten, maskinchef och eventuella passagerare intog sina måltider. Denna resa hade vi inga passagerare och var på väg västvärt på lätten. Det blåste upp från en sydlig riktning och *Arctic Ocean* började rulla. Det var snabba rörelser. Vi hade täckt hela durken i salongen med papper som vi tejpats fast. Det såg bra ut. Men att måla skotten var ett konststycke. Det tog inte lång tid innan den första målarpotten välte och vi fick inrikta oss på att se till att färgen inte rann genom skyddspappret ner på salongens fina trädäck. Vi lyckades med det jobbet men vi fick vänta med att måla färdigt tills vädret blev bättre. Varför skriver jag om denna banala händelse? Jo, hela däcksbesättningen var engagerad i räddningen av den fina durken i salongen, kapten, överstyrman och hela däcksgänget och vi lyckades. Bemärk att *Arctic Ocean* rullade upp till 35–40 grader åt både styrbord och babord. Ibland trodde jag att vi skulle rulla runt.

**Efter några månader** tog chartern med det franska fruktkompaniet slut. Vi gick på lätten ner till Grekland, till Kreta och Chania på öns nordsida. Här lastade vi vindruvor till

London i England. Då vi skulle toppa upp våra bommar fick jag vänsterhanden (är vänsterhänt) i kläm i hisswiren. Åkte in på ett grekiskt sjukhus. Det konstaterades att inget var brutet. Jag beordrades en veckas vila. Kapten och överstyrman ville inte ha mig liggande sjuk ombord. Därför beslutade dessa två herrar att jag skulle sjukavmönstra. Jag skulle vara kvar i Chania tills *Arctic Ocean* efter cirka två veckor kom tillbaka från London. Båtens agent ordnade ett billigt hotellrum åt mig och alla var glada och nöjda.

Då jag gick omkring i Chania träffade jag en grekisk pojke i min egen ålder. Vi samtalade på engelska och det gick riktigt bra. Vi gillade varandra och han berättade att



*Gunnar Heikenberg.*

hans familj skulle skicka över honom till USA för att lära sig god engelska som han skulle behöva när han tog över familjens företag. Vad han hette kommer jag inte ihåg men vi kan kalla honom Bill. Han frågade mig om jag kunde tänka mig att bo hemma hos honom. Det var inget svårt beslut för mig att fatta. Vilken chans att få bo hos en av öns rikaste familjer, bara för att jag talade engelska.

Bill och jag åkte med buss runt på Kreta, och han visade mig det som ön var känd för, bland annat Knossos. Vi hade två fina veckor ihop. Då *Arctic Ocean* kom tillbaka körde hans pappa ner mig till båten i familjens eleganta amerikanska vråläk. Ni skulle ha sett minen på besättningen då jag kom tillbaka till dem. Jag träffade aldrig Bill igen. Men jag hoppas att allt gick honom väl i familjeföretaget.



*Tina Onassis i Malaccasundet. Foto Peter Foxley/Shipspotting.*

**Vi gjorde ett** par resor till på England med vindruvor. Därefter gick båten till Haifa i Israel där vi lastade citrusfrukter till Wismar. När vi låg i Haifa kom en representant för svenska Sjömanskyrkan ombord. Eftersom vi låg i Haifa över en helg ordnade han en bussresa till Döda havet och Jordanfloden. Jag var djupt imponerad när vi badade i Döda havet, mer än 200 meter under havsnivån. En häftig händelse som jag aldrig glömmer.

Med last av citrusfrukter gick vi alltså till Wismar i Östtyskland via Kielkanalen. Vid denna tid var Tyskland delat i öst och väst och sedermera byggdes det en mur mellan Öst- och Västtyskland. Men som 20-årig svensk sjöman tänkte man inte på det. Valutan i Östtyskland var östtyska mark. För en västtysk mark fick man 4 östtyska. I Kielkanalen tog vi ut västtyska mark som vi växlade svart till östtyska när vi kom till Wismar. Vi tyckte att vi var otroligt smarta, men det fanns inte mycket att köpa i staden. Ölen var visserligen billig. En kväll när jag varit i land, och var på väg ombord, stoppades jag av en rysk militär. Han sade att det var utgångsförbud efter kl. 22. Klockan var omkring 22.15. För att inte bli arresterad köpte jag hans armbandsklocka för några östtyska mark. Ryssen var nöjd och jag slapp att bli arresterad.

**Efter Wismar fick** vi ett nytt jobb. Vi skulle på lätten gå till Dalian. Men var ligger denna plats? Hela besättningen undrade. Jo uppe i Gula havet, i Kommunist-Kina. Det var en

resa runt mer än halva jordklotet, utan last. Här skulle vi lasta frusna kycklingar för Östtyskland. Det lät konstigt men så var uppdraget. Vi i däcksbesättningen fick vaska alla lastrummen så att de skulle klara den inspektion som väntade i Kina innan vi fick börja lasta. Men vi hade gott om tid. Det tog lång tid att via Medelhavet, Suezkanalen, Indiska oceanen, Malackasundet, Sydkinesiska havet, Formosasundet, Östkinesiska havet och slutligen Gula havet komma till Dalian. Jag har glömt hur många dagar resan tog men den var lång, det kan jag försäkra.

**Då vi gått** genom Suezkanalen och Röda havet gick vi in i Aden och bunkrade. När vi låg där kom en så kallad tjingsargubbe som hade alla sorters varor med sig. Jag köpte fyra vita skjortor av honom av världsmärket Arrow. Det var ett bra köp eftersom jag betalade med östtyska mark. Tjingsargubben var nöjd, och jag var överlycklig. Jag visste att då han kom till banken skulle de tala om för honom att det inte var några västtyska mark utan värdelösa östtyska. Att lura en tjingsargubbe ansågs som en bedrift. Vanligtvis var det de som lurade oss.

Då vi passerade genom Malackasundet hade vår gnist fått veta att vi skulle möta världens största tankbåt. Jag hade hämtat upp min gamla lådkamera för att ta en bild på båten.

Så kom den, och herre gud så stor den var! Den hette *Tina Onassis* och var grekflaggad och så pampig att jag tyvärr glömde att fotografera den. Jag tror att den var på 45–50 000 ton.

Så kom vi fram till Dalian. Det var ingen höjdarupplevelse. Jag gick inte ens i land, förutom att jag var på kajen några gånger. Vi lastade våra kycklingar och sen gick vi.

**På hemresan anlöpte** vi Aden igen för att bunkra. Tjingsargubben kom ombord igen, men han verkade inte känna igen mig. Det hade ju gått nästan två månader sedan vi var i Aden senast. På resan från Dalian hade vi på kvällarna spelat poker i dagrummet. Vi spelade om cigaretter, för några pengar hade vi inte. Jag hade tur och vann ett tiotal cigarettkartonger. För dessa köpte jag en finfin japansk kaffeservis som jag skulle ge min mor. Jag planerade att mönstra av då vi kom upp till Kielkanalen.

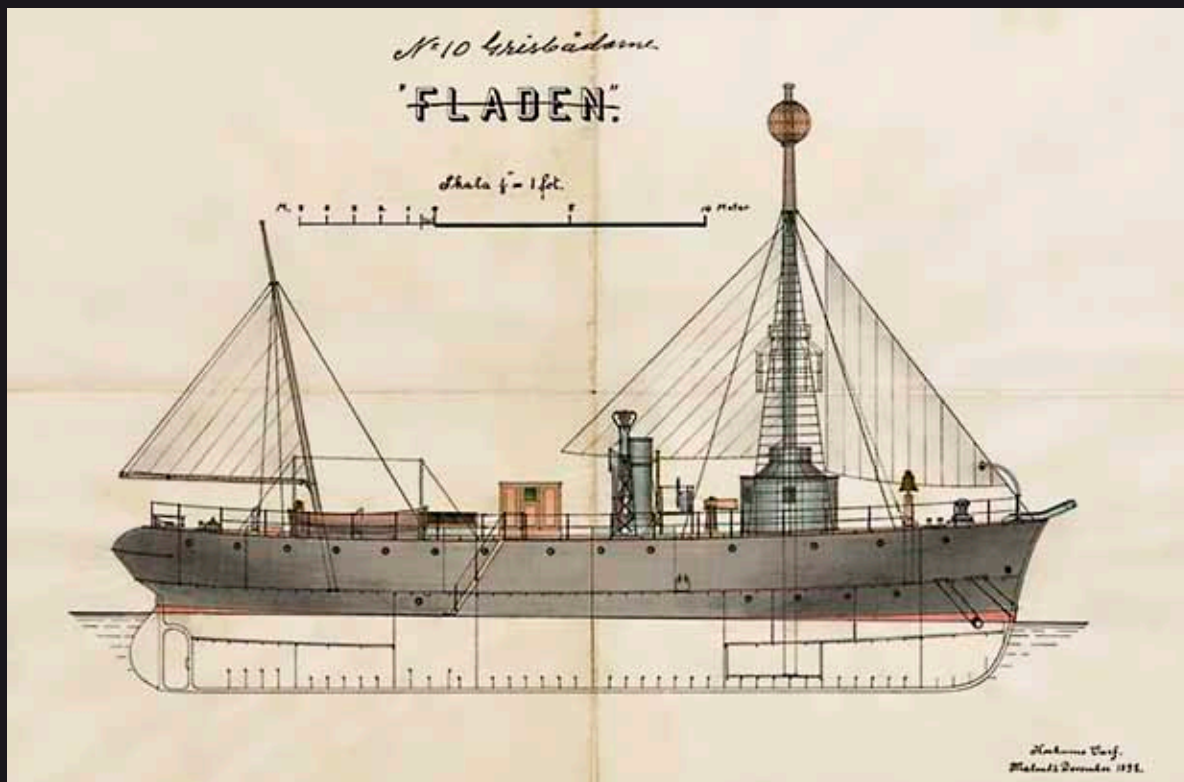
Tjingsargubben bar lådan med servisen och vi gick ner till min hytt där han fick cigarettkartongerna. Allt var frid och fröjd tills den dag jag öppnade kartongen och såg att där bara fanns en hel kopp, i övrigt var det krossat porslin. När tjingsargubben bytt ut lådan med min servis begriper jag inte. Det var han som lurade mig i slutändan.

Då vi kom upp till Kielkanalen mönstrade jag av och tog tåget hem till Falkenberg. Det var strax innan jul. I januari månad året därpå började jag på Navigationskolan i Göteborg i förberedande klass. Man läste in behörighet i svenska, engelska, matematik och fysik under sex månader. Notera att detta hände för mer än 60 år sedan.





*»Tjingsargubbar« 1960. Foto Krister Bång.*



Ritning på fyrskeppet *Fladen*, ur Lotsverkets arkiv, Riksarkivet.

# Historien om fyrskeppet *Fladen*

Fyrskeppen runt Sveriges kuster blev allmänt förekommande under andra delen av 1800-talet. Redan 1831 hade ett försök gjorts vid Falsterbo med det inhyrda skeppet *Hermine* och 1844 lades det första specialbyggda fyrskeppet *Cyklop* ut på samma plats. Det var byggt i kravell vid Kalmar Varv av timrad ek och furu.

År 1892 sjösattes fyrskeppet *Fladen*.

Krister Bång och Rickard Sahlsten

**K**ockums Mekaniska Verkstad i Malmö var en av de stora aktörerna när det gällde att bygga fyrskepp. Här beställde Kungliga Lotsstyrelsen fyrskepp nr 10 B avsett för *Fladen* grund i Kattegatt. Hon sjösattes den 11 augusti 1892. Fredagen den 21 oktober gick hon på en provtur i närvaro av generaldirektören, friherre Ruuth, kommandörkaptenen Ouchterlony (lotsfördelningschef i Göteborgs distrikt) samt lotskaptenen Ramsten.

Det nya fyrskeppet hade rött skrov med namnet »*Fladen*« målat med stora bokstäver på sidan. Längden var 34,57 meter, bredden 6,10 meter och hon hade ett djupgående av 3,14 meter. Hon var utrustad med en ångmaskin på 180 hk som gav farkosten en fart på 7 knop. Hon hade en besättning på åtta man. Det totala priset för fyrskeppet var 135 106 kro-

nor varav fyrutrustningen gick på 9 343 kronor. Fyrsällskapets tidning *Blänket* skrev i nummer 2020:2 bland annat:

Då fyrskeppet *Fladens* ankare för första gången »tog mark« på sin utsatta post i Kattegatt befunno sig nio man ombord. Ankarkättingen rasslade ut genom klyset klockan 9 på morgonen den 1 december 1892 och bland de nio ombordvarande befann sig en 18-årig yngling vid namn Karl Wilhelm Stolpe, som nyligen tillträtt sin tjänst inom lotsverket som maskinman på *Fladen*. Han minns:

»*Fladen* byggdes vid Kockums i Malmö och dit reste jag den 26 oktober 1892, då jag blivit anställd i lotsverket. Den 30 november avgick fyrskeppet med *Fladen* som destination och det blev en tvådagarsresa som var ganska besvärlig med storm och hög sjö. Och sedan man krokast fast



*Fladen på sin plats i Kattegatt. Fotografiet är från 1938.*

därute var det att ligga still. Ibland ända upp till åtta månader i ett sträck om semestermånaderna inte passade riktigt bra samman. Vi hade två månaders semester på den tiden. En månad i stöten. Hade man varit fri i augusti ena året kunde man få vänta fram till maj det andra.»

*Fladen* blev kvar vid sin position till juni 1900 då det förflyttades till Grisbådarna beläget i öppna havet omkring åtta kilometer nordväst om Kosteröarna. Samtidigt målades det nya namnet *Grisbådarne* på fartygsskrovet. Det var bråttom att få fyrskeppet på plats och för *Fladens* del var det bara tillfälligt eftersom Kungl. Maj:t beordrat Lotsstyrelsen att snarast beställa ett nytt fyrskepp avsett för Grisbådarne. Den tillfälliga vistelsen i norra Bohuslän kom att vara i 29 år.



*Under 29 år var fyrskeppet utlånat till Grisbådarne norr om Koster.*

År 1927 togs hon till Helsingborgs Varv för ombyggnad. Den gamla fyrapparaten byttes mot en femte ordningens AGA linspendelapparat med Dalénljus. Samtidigt försågs fartyget med undervattensklocka samt nytt mistmaskineri. Ombyggnaden kostade 67 000 kronor.

Två år senare, 1929, flyttades fyrskeppet åter till *Fladen* grund och fick dess namn. Här blev hon kvar fram till 1965 då hon ersattes av ett annat fyrskepp som tidigare legat vid Ölandsrev. År 1953 hade dock ångmaskineriet bytts ut mot en 200 hk råoljemotor från Bolinder-Munktell.

### **Livet ombord på ett fyrskepp**

Vi har inte lyckats finna någon som tjänstgjort ombord på *Fladen* och det finns inte många kvar som kan berätta. Åke Persson i Malmö arbetade ombord på fyrskeppet *Malmöredd* och har gett oss följande berättelse. Det skall dock sägas att det inte fanns någon lotsuppassning ombord på *Fladen*.

#### **Livet och rutinerna på fyrskeppet Malmöredd under 1950- och 1960-talen**

»*Malmöredd* var ett eftertraktat fyrskepp att tjänstgöra i. Det berodde på att det hade daglig kontakt med land eftersom det hade lotsuppassning av lotsbåten som flera gånger varje dygn kom från Malmö. Vakthållningen på *Malmöredd* var därför annorlunda än på övriga fyrskepp, med undantag för *Svinbådan* och *Falsterborev* som också hade lotsuppassning.

I vakthytten fanns alltid en man. Det var fråga om att bevaka de fartyg som kom dels norrifrån och dels söderi-



*Fyrskippet Malmöredd var samtidigt lotsstation. Foto Åke Persson.*



*Lotsen antrar Malmöredd. Foto Åke Persson.*



*Fyrskippet får besök av redaktör Axwvik julen 1963. Foto Åke Persson.*

från genom Flintrännan. Den speciella lotsflaggen – med ett vitt och ett blått fält – användes för signalera. Detta var före den tid när förhandsbeställning av lots infördes. När fartyg söderifrån satte flaggen i topp på förmasten betydde det att lots påkallades. Mestadels gällde det lots in till Malmö hamn.

Större fartyg, linjefartygen, hade nästan alltid lots med sig från Trelleborg. Om Trelleborgslotsen lämnade fartyget vid *Malmöredd* och inte någon lots skulle följa med norröver klättrade denne nerför lejdaren. Om flaggen var på topp skulle lots med norrut och då lämnade Trelleborgslotsen fartyget innan Malmölotsen klättrade ombord. Samma ordning gällde för lotsarna från Falsterborev eller Falsterbokanalen. Om lots inte skulle med norrut eller in till Malmö sattes flaggen på 2/3-dels höjd.

Nattetid användes morsesignalen 'G' med morselampan och fyrskippet kvitterade med att tända den riktade strålkastaren mot det annalkande fartyget. Lotsen, som bodde i den särskilda lotshytten, purrades. Likaså andrevakten som skulle ordna med förtöjningarna till utsättningsbåten och ta över vakten i vakthyttan så länge utsättningsbåten var ute. En man skulle alltid finnas med vid relingen för säkerheten, vid hårt väder var det ett riskabelt moment att klättra ner i utsättningsbåten. När lots fanns ombord i fyrskippet var den blåvita flaggen hissad. Nattetid lyste en röd lampa över

fyr lanterninen. På *Malmöredd* var således begreppet 'fyrvaktare' utökat till att även sköta lotsuppassningen. Fyrskippet var blinkande rött ljus 'kort lång'.

Arbetstiden var indelad i fyratimmarspass. Alla höll på med något underhåll, reparationer eller dylikt, mellan klockan 8 och 12. Resten av dygnet var vakttjänst, utom söndagar då underhållsarbeten inte förekom. Fyrmästaren gick inte vakt, inte heller kockstewarden men han hade nattetid ett s.k. 4-timmars andrevaktspass vilket innebar att han skulle medverka med utsättningsbåtens förtöjningar och säkerheten i samband med lotsutsättningarna. Vakttjänsten var indelad så att en man hade passningen i vakthyttan och en var i beredskap när det var aktuellt med lotsutsättningar eller avtagningar. Någon 8-timmarsdag var det inte fråga om.

Att arbeta på fyrskipp var en livsstil och personalomsättningen var låg. Fyrmästaren, förste fyrvaktaren och kockstewarden hade långa tjänstgöringstider bakom sig. Kanske en eller två tjänster var 'rörliga'. Tiden ombord brukade vara cirka en månad varvid en veckas ledighet tog vid. När fyrmästaren var ledig eller hade semester vikarierade förste fyrvaktaren för honom. Problem kunde uppstå när kockstewarden var ledig eller hade semester. Då brukade olika improvisationer tillgripas för att lösa kosthållet. Oftast var det fyrmästaren som fick ta hand om den uppgiften.

Rutinerna på *Malmöredd* och de andra fyrskeppen med lotsuppassning skilde sig väsentligt åt i förhållande till övriga fyrskepp. På dessa var det endast fråga om att 'vakta fyren', det vill säga att se till att den inte slocknade. Det måste ha varit både enahanda och händelsefattigt. Passivitet och initiativlöshet blev säkert en konsekvens för somliga. Dessutom kunde det vara påfrestande att vara tillsammans med samma människor under lång tid.

Förnödenheter kom för det mesta med lotsbåten. Färskvatten, diesel till 'hjälpkärran' som producerade elen levererades, i likhet med andra tyngre förnödenheter, av tjänstefartyget *Malmö*. För övriga fyrskepp gällde samma rutin angående de tyngre förnödenheterna. Matleveranser, hämtning av post och annat som krävde landförbindelse utfördes för det mesta en gång per vecka med de små motorbåtar som fanns på fyrskeppen. Dessa sjösattes vid gott väder och de var väl lämpade för ändamålet.

Fritiden användes för läsning och ibland kortspel. Fiske förekom ofta. Särskilt sommartid när det fanns rikligt med makrill i sundet och även sillfiske under höstmånaderna. För trivseln ombord var fyrmästaren en viktig person. Det var hans personlighet som satte präglet på andan bland personalen. På *Malmöredd* var Ragnar Hasselgren fyrmästare under en lång följd av år. Han var både respekterad och omtyckt. Det var ett kamratligt umgänge med alla och något revirtänkande förekom inte.

Julhelgen var speciell och något personalen såg fram emot. Den inleddes några dagar före julafton när *Sydsvenskans* redaktör Axel Axwik besökte fyrskeppet för att lämna över julpaket som innehöll flytande och fast föda. Detta uppskattades mycket. Han passade alltid på att göra ett reportage om livet ombord och skriva om viktiga händelser som inträffat under det gångna året. Besöket brukade resultera i ett reportage över en hel sida på lille julafton.

Kosthållet på ett fyrskepp var viktigt. Kockstewarden på *Malmöredd* hette Ragnar Wellberg. Han hade en sammanlagd tjänstetid om 22 år. Den kunde ha blivit längre men upphörde när fyrskeppet drogs in år 1969. Hans kulinariska förmåga var allmänt omvittnad och bidrog säkert till trivseln ombord.

Alltsammans tog slut en stormig höstnatt 1969 när fyrskeppet slet sig och drev mot Limhamn. Fyren släcktes och förblev släckt. Den ursprungliga planen var att fyrskeppet skulle ha varit på station några månader till. Beslut togs hos Sjöfartsverket att indragningen var definitiv.«

### Till salu

*Fladen* lades nu upp vid Nya Varvet i Göteborg i väntan på försäljning. Den 14 september 1967 fattade Västra Lotsdistriktet beslutet att sälja fyrskeppet och den 17 november annonserades hon ut i *Göteborgs-Posten* och i *Dagens Nyheter*. När anbudstiden gått ut hade fyra anbud inkommit:

- |   |           |
|---|-----------|
| 1. Rederiet för mt Argo, K G Simonsson, Gbg | 8 700 kr  |
| 2. Alvar Olsson, Varberg                    | 5 600 kr  |
| 3. Georg Kristensson, Rönnäng               | 12 100 kr |
| 4. Firma C G Olsson, Stockholm              | 5 300 kr  |
- Lotsdistriktet beslutade anta anbud nummer 3.

### Lite om köparen Georg Kristensson

»Georg Kristensson drev tillsammans med sin far Johannes och sin bror Einar under många år en godslinje mellan Tjörn och Göteborg med jakten *Snygg*. Man avgick från Tjörn på måndagar och var tillbaka på onsdagar. Rörelsen avvecklades runt 1950 och man köpte i stället jakten *Ingrid* som man fraktade tegel med. Den såldes 1952 i samband med köpet av *Västmanland*. *Svensk Sjöfarts Tidning* skrev:

...I augusti 1952 såldes fartyget (*Västmanland*) för 66 000 kronor till ett partrederi i Stockevik bestående av sjömännen Georg och Einar Kristensson från Stockevik och verkmästaren Gustav Berntsson, Skärhamn. Huvudredare blev skepparen Johannes Kristensson som inte var delägare i rederiet. Fartyget byggdes om i Skärhamn till tankmotorfartyg och utrustades med en 200 hk Bolinder-Munktell motor. Samtidigt döptes hon om till *Västtank*.

Georg gick i land 1961 och köpte speceriaffär i Rönnäng som han senare lade ner och hyrde ut lokalerna till SE-Banken.«

*Berättat av Leif Evertsson*



*Fladen som ambulerande klädbutik. Här kommer hon till Lysekil 1971.*

### Fladens användningsområde

Georg var en man med stor initiativkraft och många planer. Han hade inga papper så han kunde inte köra sitt fartyg själv. Tillsammans med fiskarsonen Odd Johansson från Åstol inköpte han 1967 fyrskeppet *Fladen* som han själv byggde om i Bleket. Bland annat satte han skorsten på båten. Tanken var att använda den som diskotek, en fluga som blivit allt populärare i slutet av 1960-talet. Vad han inte hade tänkt på var att takhöjden i fartyget var så låg att en någorlunda välväxt person knappast kunde gå rak inombords.

Georg och Odd gjorde en tur med passagerare för att se på en regatta. Alla passagerarna stod förstas på däck. När motorn, som var lindrigt använd, rök och hostade upp olja såg Georg till sin tilltagande förfäran att gästerna fick sina kläder impregnerade av olja. För att avleda uppmärksamhet tog han fram en kartong äpplen, som han hade tänkt sälja, och sade:

– Varsågod. Ät så mycket ni vill. Det är gratis.

Georg gav sig inte utan han tog *Fladen* till Uddevalla där fartyget trots allt användes som diskotek. »Hur länge det varade vet jag inte«, säger Leif, »mitt intresse för den sortens nöje var lika med noll.«



*Fladen upplagd utanför Hasselösund i augusti 1979. Foto Rickard Sahlsten.*

Tanken var att gå dagsutflykter, fisketurer och även mån-skensturer i skärgården utanför sydvästra Tjörn. Ombyggnaden som Georg Kristensson gjorde i Bleket bestod i att bygga om fyrskeppet till passagerarfartyg med certifikat för 250 personer. Bland annat byggdes en stor salong klädd med teakpaneler och en barservering. Själva fyrtornet monterades ner och togs iland, vilket var ett krav från Lotsstyrelsen. Det placerades utanför Skandinaviska Banken där det utbjöds till salu.

Under en vecka i juli 1970 var *Fladen* uthyrd till *Göteborgs-Posten* som scen åt det nystartade Bohus-Talangen. Turnén inleddes på Hönö-Klåva den 20 juli och samlade omkring 3 000 personer. Så blev det Skärhamn, Gravarne och Strömstad innan finalen i Stenungsund. Succén var formidabel och till 1971 hyrde *Göteborgs-Posten* in ångaren *Bohuslän*.

### Såld till Kungshamn

I februari 1973 såldes fartyget för 70 000 kronor till fru Lena Westman i Göteborg. Ny hemmahamn blev Kungshamn. Bakom Lena stod Clas Westman, en norrlänning som via Göteborg hamnat i Sotenäs och där engagerat sig i skutan *Styrbjörn Starke* som höll på att rustas upp i Hasselösund. Här träffade han Lena och de gifte sig i februari 1973.

*Styrbjörn Starke* hade kommit igång 1971 som försäljningslokal för kläder och man behövde inför 1973 ett större fartyg för denna verksamhet. Därav inköpet av *Fladen*. Skutan hyrdes i stället ut till Osby-Pannan och gick landet runt och sålde vitvaror. Under 1973 användes hon som konstsalong, bland annat för Ardy Strüwer. *Styrbjörn Starke* seglades senare ner till Eilat vid Röda havet och användes som disko-tek. Hon brann dock 1979 och så var den karriären över.

*Fladen* gick sommaren 1973 som klädbutik runt Sveriges kuster och det fanns många intressanta ting att titta på. Hon användes till affärsverksamhet under några år.

Clas Westman hade stora planer. År 1975 blev Eckerölinjens *Alandia* till salu för 500 000 kronor. Förhandlingar inleddes och Clas lyckades pruta ner priset till 300 000 kronor. Han betalade under hösten 1975 en handpenning på 10 000 kronor. Trots det kom aldrig affären till stånd. Ungefär samtidigt gick luften ur projektet *Fladen*. Fartyget un-

derhölls inte och det förföll gradvis. Det sägs att hon under en period användes som casino med spelautomater ombord. Fartyget placerades i Göteborg, men när hamnavgiften skulle betalas flyttades det till Hasselösund där det ankrades upp på kommunalt vatten i den hårt trafikerade farleden. Detta ställde till stora bekymmer och hamnkaptenen i Sotenäs kommun, Lennart Samuelsson, bad Länsstyrelsen om hjälp att hitta ägaren för att kunna avhysa fartyget.

### Nya ägare

I mars 1980 lyckades Lena Westman sälja sitt fartyg för 58 000 kronor till Sven Åke Johansson i Mölndal men med Göteborg som hemort. Fartygets namn, *Fladen*, hade fått dåligt rykte så Sven Åke döpte om sitt nyförvärv till *Aphrodite*. Hon registrerades som lustfartyg. Nu följde en period med låg aktivitet runt fartyget. I november 1984 såldes hon vidare till Rolf Franzén i Nyköping och lades i Norrköping.

Upprustningen av fartyget fortsatte, sedan det i december 1989 sålts för 100 000 kronor till Lighthouse Ship Service AB i Stockholm. Samtidigt återtog hennes status som passagerarfartyg. Hon fick sin förtöjningsplats på Skeppsholmen i centrala Stockholm.

Efter upprustning såldes det gamla fyrskeppet i november 1994 för 1 300 000 kronor till Larsson & Andersson Annonssbyrå AB i Stockholm som i september 1998 sålde det vidare till skådespelaren Måns Herngren, regissören Hannes Holm och filmproducenten Patrik Ryborn i Stockholm. Herngren, Holm & Ryborn Productions AB registrerades som ägare och nu användes hon som kontor.

### Nuvarande ägare

I juni 2011 inköptes fartyget av Peter Lax boende i New York, USA. Han startade en omfattande renovering och upprustning av fartyget som tog fyra år i anspråk. Sommaren 2015 gick hon på provtur. Då hade den gamla motorn från 1953 restaurerats vid Söderquists Mekaniska på Gräsö. Den har ersatts ombord av en Caterpillar 3408 på 358 kW. *Fladen* ingår nu i Brobänkens Fartygsförening som verkar för bevarandet av äldre fartygstyper i Stockholms stadsbild.





*Fladen av i dag, 2020.*



*Numera har fartyget sin hemvist på Skeppsholmen. Bilderna visar inredningen efter den senaste renoveringen.*



*Iris på väg med sill till Stralsund. Foto ur Krister Bångs arkiv.*

## Med last av sill till Stralsund år 1955

Som son till en kustskeppare tillbringade jag mina barndomssomrar ombord i olika skutor tillsammans med mor och far. Åtskilliga minnesbilder och episoder har etsat sig fast. Även olika karaktärer jag mött dyker då och då upp ur minnesarkivet.

Ett sådant tillfälle är resan med *Iris*, lastad med färsk isad sill från Göteborg till Stralsund i Östtyskland. Året är 1955 och jag är sju år gammal.

Inge Pettersson

**S**ommaren 1955 är varm och vi ligger med *Iris* vid fiskhamnspiren i Göteborgs hamn. Den sjuder av liv och rörelse, med en ständig ström av olika flytetyg, allt från Amerikabåtar till mudderverk och pråmar lastade med kol och sand. Från varven på andra sidan älven hörs ett ständigt slammer från nithamrarna. Från Lilla Bommens hamnbassäng lämnar alla jakter som trafikerar skärgården med förnödenheter och byggmaterial från lagerhus och brädgårdar på Hultmans Holme.

Vi har varit med en last av massaved från Otterbäcken i Väneren till ett massabruk i Flekkefjord på norska Sörlandet. Där låg vi tillsammans med *Isolda* från Göteborg, inbogserade i en länsa där vi lossade lasten direkt ner i fjorden. *Isolda* var i den lille pojkens ögon en stor båt och far berättade om familjen Ahlgren och deras resor runt om i världen.

Far hade räknat med en last Norgesalpeter från Herøya vid Porsgrunn till någon svensk eller dansk hamn, men det var nya tider med lagstadgad semester och stora delar av



*Lord Nelson på Norra Väster i Helsingborg. Foto C. G. Nyström.*

näringslivet låg nere. Så det blev ingen salpeterlast. Det var att gå som fraktsökare till Göteborg i hopp om att få en last med färsk sill till Tyskland. *Iris* var en av de skutor som företog otaliga resor med färsk isad sill. Far berättade senare att man 1957 gjorde 15 resor med sill till Stralsund.

På utsidan av *Iris* låg kuttern *Lord Nelson*, hemmahörande på Rossö i norra Bohuslän. Även de var fraktsökande. Längre upp i älven, vid det som kallades Pålvirket, låg en rad fraktsökare. Både bohusläningar och Vänerpesar. Hamnavgiften var lägre ute i Pålvirket än inne vid kajerna. Ute i hamnen låg även ett antal större fartyg förtöjda i bojar som fanns på ett flertal ställen vid denna tid.

### Underhållning för en pojke

Surfplattor och dataspel i all ära, men vad går upp mot det verkliga livet där saker händer. Min far Ivar Pettersson hade gått iland för att besöka SP Petterssons mäklari på Skeppsbron 4. Bästemannen Rudolf i Kålvik hade tagit fram driv-

järn, beckgryta och primuskök för att driva kring ett par räckstötter. Själv satt jag uppkrupen på pallposten till ankar-spelet och tog in alla lukter, ljud och bilder hamnmiljön erbjöd. Jag kan än i dag erinra mig dofterna från skrapfisk, kokande beck och rök från tändkulemotorerna i alla fiskerbåtar som låg inne i fiskhamnen och landade fisk. Bästemannen Rudolf, som seglat i skutor i hela sitt liv sedan han som 13-åring gick till sjöss, lärde mig att höra skillnad på de olika motorerna. Jakten *Vega* från Björkö t.ex., hon hade en 75:a Bolinder, och *Nanny* från Gullholmen en 65:a Skandia.

### Sill till Stralsund och makrill till Hull

Far kom tillbaka från mäklarikontoret och berättade att vi skulle lasta färsk isad sill till Stralsund i Östtyskland. Samtidigt skulle *Lord Nelson* lasta makrill till Hull. Bristen på varor och inte minst mat var stor ute i Europa där man fortfarande levde med sviterna efter kriget. Sverige hade en modern och välutrustad fiskeflotta och en betydande ex-



*Nanny vid sin tilläggsplats i Göteborg. Foto Krister Bång.*



*Vega utanför Smögen. Foto Krister Bång, den 15 juli 1969.*



*Snäckan utanför Packhuskajen i Göteborg. Foto Bernt Fogelberg.*

port av fisk och fiskkonserver. Vi förhalade nu in i fiskhamnen för att påbörja lastning. Fisklådorna med isad sill kördes fram från auktionshuset, fick en extra skyffel is på sig och åkte sedan på en rädda ner i lastrummet.

Frågan kom nu upp huruvida min mor Annie och jag kunde följa med till Östtyskland. Vi var ju inte mönstrade och vi hade inga pass. Efter kontakt med berörd myndighet via mäklariet kom besked att vi kunde följa med under förutsättning att vi inte gick iland. Far, som gjort flera resor till Stralsund, tröstade med att det inte fanns så mycket att se i en stad som ännu inte hämtat sig från krigets förstörelse.

För transport av färsk fisk hade välutrustade och motorstarka träskutor förtur. *Iris* som var byggd 1912 av skeppsbyggmästare Groth i Sjötorp var fortfarande i sina bästa år väl underhållen och med en ny 120 Säfte. I mitten och i slutet av femtiotalet gjorde hon ett otal resor med sill. Certepartiet stipulerade att man endast vid nödfall fick avbryta resan. Med andra ord inget för söndagsseglare.

### Klara för avgång

Mina föräldrar gick i land för att proviantera hos skeppshandlaren Julius Albrechtson, eftersom det inte fanns så mycket att köpa i Östtyskland. Under tiden vi intar lasten kom bunkerbåten *Snäckan* (Shell) från Donsö med skepparen John i Kammern körande upp långsides och ropade:

– *Ska I ha nô olja i' da pöjkar?*

Medan vi lastade hade vädret slagit om och när vi gjort sjöklart hade det mörknat vid horisonten och Rudolf menade att vi skulle få en snabb resa. Som jungman hade jag ständig frivakt, men jag var med att sätta segel vid Nidingen.

Mitt nästa minne var att motorn gick på tomgång och när jag kom upp låg vi och öste vatten vid lotsanmälningen vid Donbuch på Rügen. Klockan var runt fem på morgonen och vi sökte lots, vilket var obligatoriskt för infart till Stralsund. Det rådde västlig styv bris, cirka 12–15 m/s, och lots-

utkiken svarade att lotsningen startade klockan 07. Rudolf och far som navigerat rännorna innanför Rügen vid många tidigare tillfällen överlade en stund och bestämde sig sedan för att köra utan lots.

När vi passerade lotsstationen vid Barhöft blev vi upphunna av lotsen som kom ombord lätt upprörd och längre fram bordades vi av *Hafenpolizei* och ytterligare en militärbåt. I mina öron lät det tyska språket väldigt hotfullt.

När vi lagt till kom uniformerade poliser/militärer och hämtade far till förhör. Med sina stora skärmössor – stora som helikopterplattformar – och automatkarbiner, framstod de som minst sagt skrämmande. Jag blev ledsen och min mor och Rudolf fick trösta mig. Efter ett par långa timmar kom far tillbaka. Han hade lyckats övertyga gränspoliserna om att det förelåg fara för liv och last och att Östtysklands befolkning behövde sillen för att överleva.

### Lossningen

Lasten lossades med en ångdriven koleddad kran till järnvägsagnar dragna av ånglok. Vart lasten tog vägen bakom järnridån fick vi aldrig reda på. Kanske den gick till någon konservfabrik. Det var mest kvinnor som skötte lossningen och jag minns att de frågade mig om jag hade *Kaugummi*. Detta blev min första lektion i tyska.

Efter att vi lossat företogs en rejäl spolning av lastrummet, vädret var soligt med frisk vind och en presenning riggades för att fånga vinden för att torka och vädra lastrummet. Något dygn senare lämnade vi Stralsund med 150 ton tackjärn till Halmstad.

Minnet av Stralsund kom långt senare att förändras radikalt när jag 2005 besökte staden som turist. En avspärrad hamn med sotiga kajer och kolhögar hade förbytt mot en fashionabel strandpromenad.





*Textförfattaren Inge Pettersson tillsammans med sina föräldrar Annie och Ivar, ombord i Iris 1955.*



## M 65 Vinö, år 1964

*M 65 Vinö. Foto Sjöhistoriska museet.*

Efter att ha genomgått Signalskolan i Karlskrona på Bataljon af Trolle under sex månader och därefter en komplettering på BÖS, Berga Örlogsskolor, på ytterligare tre månader var vi nu, tjugo glada flottister, fullfjädrade radiotelegrafister redo att tjänstgöra i något av den svenska marinens fartyg.

Göran Sändare

**D**et var populärt att hamna på en ubåt, men det fanns också möjlighet att komma på någon av de snabba motortorpedbåtarna, jagarna *Halland* och *Småland*, eller slutligen någon av alla de nya minsveparna, »spånkorgarna«, av Arköklass. Smeknamnet kom sig av att de var byggda i trä, en fördel när minsvepare skulle svepa efter magnetiska minor.

Jag blev tilldelad M 65 *Vinö* – som togs i tjänst i juni 1963 och var så gott som ny – och stannade ombord i ett halvt år, från maj till oktober 1964. Detta fina lilla fartyg byggdes på Karlskronavarvet 1962, var 44 meter långt, 7,5 meter brett och hade ett djupgående på 2,7 meter. Hon hade 312 tons displacement, de två Mercedes-Benzdieslarna MB 820 Gb-1

utvecklade 800 hk och kunde ge en fart på 16 knop. *Vinö* hade KaMeWapropellrar, och var bestyckad med en Bofors 40 mm automatkanon. Vi var totalt 23 man i besättningen.

**Huvuduppgiften var förstås** att svepa minor och vi tränade ofta med att lägga ut paravaner, bullerbojar och mekaniska svep, antingen ensamma eller tillsammans med någon av de andra minsveparna i samma klass. Det hände egentligen bara en gång att vi hamnade i »skarpt« läge och det var när vi blev engagerade av Vattenfalls så kallade Scanprojekt. Man ville att en 13 kilometer lång sträcka, 1000 meter bred mellan Tistlarna och Syr odde på Læsø, skulle svepas. Det hela kallades Operation Kabeljo. Anledningen var att man

skulle lägga en elkabel över Kattegatt för att Sverige och Danmark skulle kunna ha utbyte av elström.

Tillsammans arbetade tre minsvepningsfartyg och fem kustminsvepare under tre veckor med att gå fram och tillbaka längs denna sträcka för att om möjligt svepa eventuella minor. Vad vi kunde förvänta oss var engelska minor som fällts av flyg i detta område under åren 1942–1945.

Tjänsten var faktiskt ganska ansträngande, vi fick ingen permission, förutom några lördagar–söndagar då vi inte arbetade. Dessutom hade vi hård blåst under stora delar av denna tid vilket ledde till svår sjögång. Alla värnpliktiga ombord kom emellertid i åtnjutande av så kallat risktillägg, vilket var en stor fördel. I stället för de fyra kronor per dag som vi vanligen hade fick vi nu tredubbel ersättning, hela tolv kronor per dag.

Men det blev inte mycket till resultat, om man nu inte räknar den minfria farleden som ett gott sådant. En enda mina fick vi dock upp, men det var en dansk övningsmina som vi hade hängande i dävertar akterut. Den såg ut som en likkista ungefär. Som telegrafist fick jag anledning att meddela detta fynd och snart kom det order att vi skulle bege oss till Varbergs hamn där expertis på minor skulle möta. Detta innebar åtminstone lite spänning eftersom hela hamnen i Varberg var avspärrad när vi anlände och massor med folk stod utanför avspärningarna och spanade och fotograferade för fullt.

**För övrigt var** tjänsten tämligen behaglig, vi hade ju alltid tak över huvudet och god mat vid regelbundna tider. Annat hade det varit om vi legat i armén, det fick vi påtagliga bevis för när årets stora militärmanöver ägde rum på hösten. Vi fick i uppgift att gå till Blekinge skärgård för att avvakta

vidare order. En kväll, när vi hade förtöjt vid en brygga på en av öarna, dök det plötsligt upp en hel pluton med bassar, kamouflerade och i full stridsmundering. Vi som stod vid relingen, lättklädda och välnärda, stirrade på dessa krigare som såg ytterligt frusna och uppgivna ut. Kocken förbarmade sig över dem och vi langade över både korv och bröd och andra godsaker som de utsultna stackarna ivrigt satte i sig.

Vi hade också ständig nattpermis när vi var lediga lördag–söndag. Det sades vara en kompensation för att vi inte kunde komma i land när vi låg ute under veckodagarna. En annan fördel var att vi fick se stora delar av vårt land, åtminstone kustorterna. Under dessa sex månader var vi i många av samhällena längs kusten, från Hudiksvall i norr runt hela kusten till Strömstad i norra Bohuslän. *Vinö* tillhörde MKV, Marinkommando Väst, vilket innebar att vår huvudstation var Nya Varvet i Göteborg, men vi kunde lika gärna ligga i Karlskrona, på Hårsfjärden eller inne i Stockholm, vid Skeppsholmen.

**När vi angjorde** en ny ort var det min uppgift att koppla in oss på telefonnätet. Det var en enkel sak, bara plugga in en kontakt och sedan ringa upp närmaste marinkommando. I Hudiksvall blev det ett märkligt första samtal till Marinkommando Nord i Härnösand. Rösten som svarade när jag ringde upp verkade ytterligt bekant, så jag sade, tvärs emot alla militära regler:

– Är det Ebbe?

– Jaa... blev det dröjande, tveksamma svaret.

Det visade sig vara en skolkamrat från Hvitfeldtska gymnasiet i Göteborg som jag kände igen på rösten här uppe i norra Sverige.



Förutom strandhuggen längs svenska kusten var det tradition att svenska örlogsfartyg kunde göra ett utlandsbesök. Vi fick besked om att vi skulle på flottbesök till Köpenhamn, inte särskilt långväga, men ändå ett välkommet avbrott i den vanliga lunken. Där låg vi i flera dagar och det som de flesta mindes allra bäst var ett organiserat studiebesök på Tuborgbryggerierna i norra Köpenhamn.

Det måste ha varit en syn när ett tjugotal svenska flottister efter den guidade rundturen fick bänka sig i lokalen och serverades en pilsner var. När den var urdrucken frågade guiden om vi ville ha mer. Detta kunde vi förstås inte neka till, men villkoret var att vi unisont skulle sjunga en svensk sjömanssång. Vi avverkade snabbt *En sjöman älskar havets våg...* och fick prompt en ny öl.

Därmed var isen bruten och den ena sången efter den andra, mestadels Taubelåtar som vi hjälpligt kunde delar av texten till, avsjöngs. Jag vill minnas att vi inmundigade åtminstone ett halvdussin öl var innan vårt befäl ansåg att det var nog och vi återvände glada och fortfarande sjungande till *Vinö*.

**Trivseln ombord** var mycket god, och vår FC, fartygschef löjtnant Bram, var en hedersman. Visserligen försökte han inpränta lite »puts och studs« i oss, som han uttryckte det. Detta kunde ta sig sådana uttryck som att han på fredags-eftermiddagen, då helgpermisen hägrade, gjorde en inspek-



tionstur i vår mäss och andra utrymmen, iklädd kritvita glacehandskar. Han drog pekfingeret på en list och om det fanns minsta spår av smuts på handskan blev det att göra om hela städningen, vilket fick till följd att vi kom senare från fartyget på fredagskvällen.

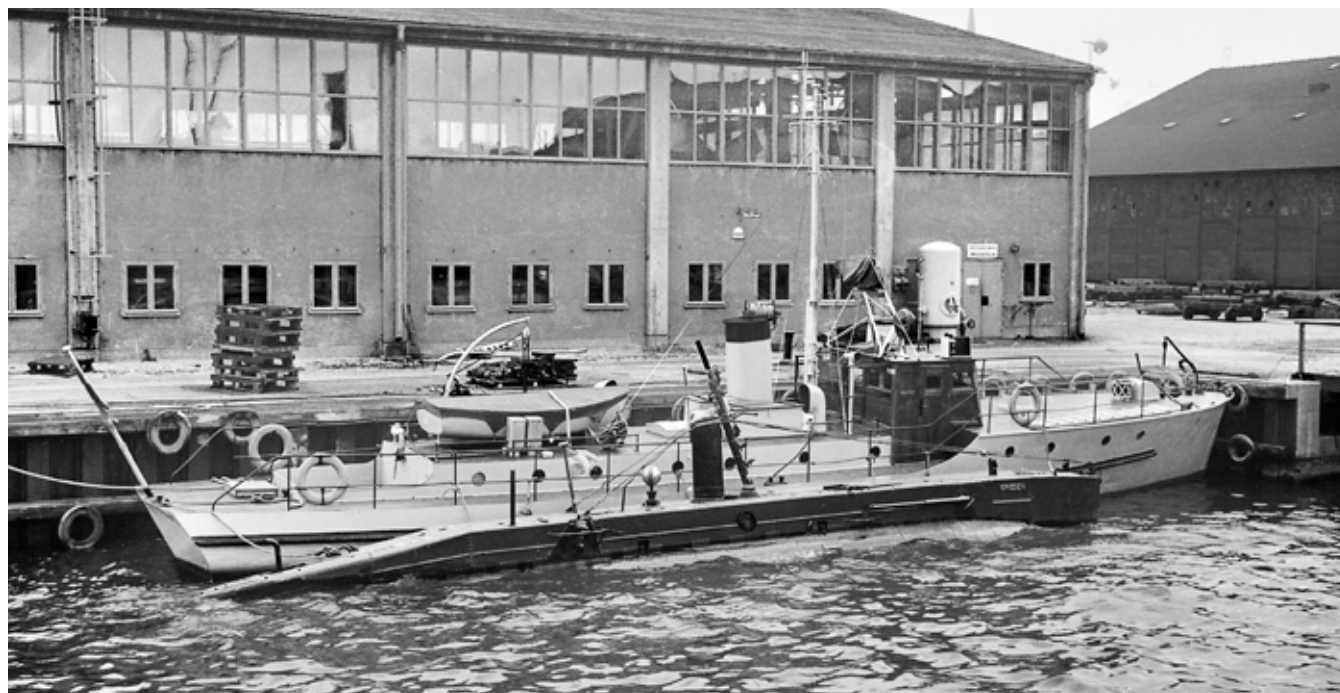
Några helger hade vi jourtjänstgöring, vilket innebar att vi inte fick avlägsna oss längre från fartyget utan att kunna infinna oss med en timmes varsel. En lördag-söndag låg vi på detta sätt förtöjda vid kaj på Skeppsholmen i Stockholm. På andra

sidan av hamnen låg miniubåten *Spiggen*. Ett foto på denna intressanta farkost blev en blygsam början till min utveckling som båtolog.

Senare läste jag mig till *Spiggens* intressanta historia. Hon köptes från Royal Navy år 1958. Dessförinnan hette hon XE51 *Stickleback* och tillhörde en typ av miniubåtar som England använde under andra världskriget, bland annat för att attackera det tyska slagskeppet *Tirpitz*. I Sverige användes hon framför allt för att transportera attackdykare.

England köpte tillbaka ubåten år 1970 eftersom de inte hade några exemplar kvar av denna typ. I dag kan *Spiggen* beskådas vid Imperial War Museums utställning utanför Cambridge. Här har hon fått tillbaka sitt ursprungsnamn XE51 *Stickleback*.

Vi hade åtskilliga tillfällen att fotografera andra örlogsfartyg, men vi fick förstås inte ta bilder på de militära anläggningarna som vi befann oss i.



Miniubåten *Spiggen*, ex *Stickleback*, Skeppsholmen 1964. Foto Göran Sändare.



*Kryssaren Göta Lejon 1964. Foto Göran Sändare.*



*MTB T109 Antares 1964. Foto Göran Sändare.*



*Minsveparen M54 Sturkö och jagaren 16 Öland 1964. Foto Göran Sändare.*

Under helgen i Stockholm vistades några av oss värnpliktiga hemma hos en kamrat som bodde i Skärholmen. Plötsligt ringde telefonen som vi hade lämnat som journalnummer och vi blev beordrade att omedelbart inställa oss. Strax därpå gick vi tillsammans med ett par andra örlogsfartyg ut genom Stockholms skärgård. FC meddelade över internradion att det var en utryckning för att undersöka en misstänkt främmande farkost som hade siktats i yttersta havsbandet. Vi var onekligen en aning förtörnade över att ha missat en lördagskväll i land men nu var det ju tjänsten som gällde.

Jag satt i radiohytten och fick för mig att jag skulle lyssna på några av de frekvenser jag visste att stabsfartyget använde. Plötsligt hörde jag hur en av de högre cheferna meddelade stabsfartyget att hela operationen skulle avbrytas eftersom det hade varit falskt alarm. Snabbt som ögat anropade jag bryggan och meddelade FC vad jag hört. Vi hade ännu inte fått något officiellt meddelande att avbryta, men

FC litade på mig och vi vände omedelbart tillbaka till basen på Skeppsholmen. De övriga fartygen fortsatte att stäva utåt och förlorade därmed *valuable drinking time*, som engelsmannen säger. Självt fick jag mycket beröm både av FC och av mina kamrater, och vi hann till och med i land strax före kvällen.

**Vi muckade den** 16 oktober 1964, och nu skulle det civila livet börja igen. Säg vad man vill om det svenska försvaret, men faktum är att det säkert har haft en välgörande inverkan på många av oss, unga män eller pojkar. Att några dessutom fick en hel yrkesutbildning alldeles gratis är ytterligare något att sätta på pluskontot. Tre av oss kunde, tack vare den gedigna utbildningen i flottan, efter några mindre kompletterande studier ta civilt radiotelegrafistcertifikat och därmed fortsätta som telegrafister i den svenska handelsflottan. 🌀

---

## Fakta om Arköklassen och M 65 Vinö

---

**Den svenska marinen** har under hela 1900-talet haft åtskilliga minsvepare av varierande slag. Sveriges första minsvepare hette HMS *Sökaren* och hon sjösattes 1917. *Sökaren* och hennes två systerfartyg anskaffades intressant nog för medel som blivit över efter Pansarbåtsinsamlingen 1912.

Under mellankrigstiden köptes två norska valfångstfartyg in. De gjordes om till minsvepare och döptes till HMS *Starkodder* och HMS *Styrbjörn*. När andra världskriget närmade sig kom man till skott och beställde 14 stycken minsvepare av typ Arholma. De byggdes i stål och snabbproducerades mellan åren 1937 och 1940. Dessutom lät man bygga ett stort antal mindre minsvepare med beteckningar från M 1 till M 26. Även dessa byggdes i snabb takt, mellan åren 1937 och 1941.

När andra världskriget var över satsade marinen på ett dussintal hjälpminsvepare, byggda som fiskebåtar i trä. De första var M 41 *Orust*, byggd på Skredsviks varv och M 42 *Tjörn*, byggd på Djupviks varv, båda kom till 1948.

Därefter beslutade man sig för att låta bygga sex stycken minsvepare i stål. De utgjorde den så kallade Hanöklassen vilka byggdes under åren 1951–52. Nackdelen med dessa båtar var att de inte var särskilt lämpade för att kunna svepa magnetminor.

**Under 1950-talet** förekom en livlig diskussion om huruvida man skulle kunna bygga riktiga moderna minsvepare i trä. Vid ett kontor i Saltsjö Duvnäs gjorde konstruktören Karl-Axel Olsson, sedermera professor på KTH, det huvudsakliga beräkningsarbetet för den serie om tolv minsvepare i trä som kom att produceras under åren 1957 till 1964. Förebilden var bland annat två amerikanska minsvepare, AMS-60 CL och AM-421.

Serien kom att kallas Arköserien efter den första av dessa minsvepare, M 57 *Arkö*. Fisksåtra varv byggde sex av skroven till dessa minsvepare, därefter färdigställdes tre av dem

vid Oskarshamns varv, två vid Kalmar varv och en vid Helsingborgs varv. De övriga sex skroven tillverkades vid Karlskronavarvet. Tre av dessa färdigställdes också vid samma varv, medan två färdigställdes vid Helsingborgs varv och ett vid Kalmar varv.

Lennart Bornmalm kan berätta en historia om hur det kunde gå till när man förhandlade om tillverkning av dessa minsvepare:

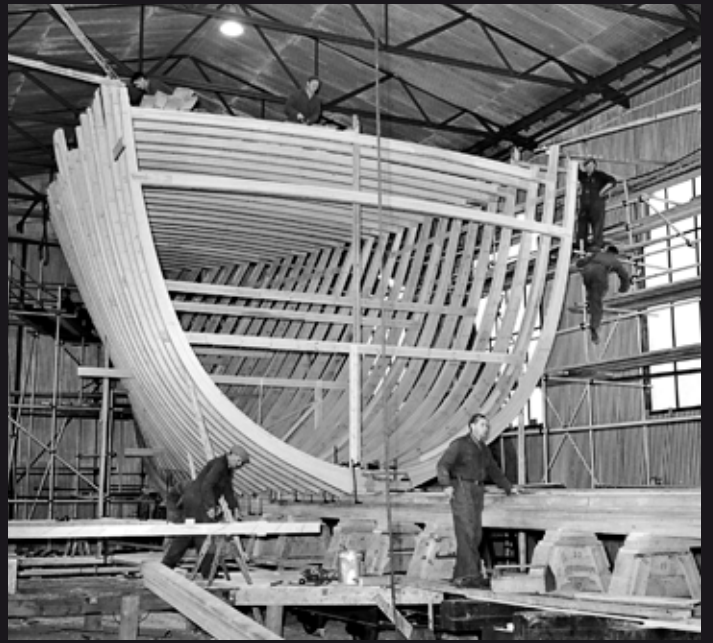
Lennarts far och hans bröder drev Bröderna Olssons båtvarv AB i Skredsvik. Det sades att de började räkna på att bygga några av fartygen i denna serie – och de var förmodligen nära att få uppdraget – men så besökte Gunnar Sträng Karlskronavarvet och det framfördes i väl valda ordalag att varvet ville ha ordern. Och så blev uppenbarligen fallet.

Både bygget av skrovet och färdigställandet av M 65 *Vinö* ägde rum på Karlskronavarvet. Det finns en hel del bilder från konstruktionsarbetet som Varvshistoriska Föreningen i Karlskrona har publicerat. Tack vare dessa bilder får vi en mycket god uppfattning av hur fartygen är byggda.

Båtarna i denna klass fick ganska lång tjänstgöringstid. De flesta togs ur drift under loppet av 1980-talet, några höll ut in på 1990-talet och M 67 *Nämdö* avvecklades inte förrän 2009, efter att under de sista åren ha tjänstgjort som övnings- och ledningsfartyg.

**Samtliga fartyg i serien hade i stort sett identiska data**  
Längd 44 meter, bredd 7,5 meter, djupgående 2,7 meter och ett displacement på 312 ton. Maskinerna var två dieselmotorer Mercedes Benz MB 820 Gb-1, på 1 600 hk och KaMe-Wapropellrar. Maxfarten uppgick till 16 knop. Bestyckningen utgjordes av en 40 mm automatkanon och man hade en besättning på 23 eller 24 man.

*Bilder från tillverkningen och sjösättningen av minsveparen M63 Aspö. Foto Varvshistoriska Föreningen Karlskrona. →*





↑ Mariebergs sågverk vid Ångermanälven. Foto: SCA.  
Full rush vid Mariebergs sågverk. Närmast Noordkaap av  
Delfzijl byggd 1954. Foto Bengt Westin. →



## Olika nyanser av Klätten

I ett samarbete med flera skribenter presenterar vi här valda delar av det lilla lastfartyget *Klätten*'s historia.  
Hon fick den aktningsvärda åldern av 88 år.

### Klätten vid Marieberg

**D**EN LILLA KANALBÅTEN *Klätten* av Hönö besökte varje försommar under mitten av 1960-talet Mariebergs sågverk beläget i Ångermanälven för att lasta trä, och hon fick alltid en speciell plats längst in på kortsidan av kajen nära brädgårdskontoret där bogserbåtarna brukade ligga. Hennes besök gällde att lasta bräder av en udda dimension men vilken köparen av denna udda dimension var känner jag inte till.

Arbetet i brädgården med denna beställning var ibland stressigt för att man skulle få en god timpenning. Hanteringen skedde manuellt utomhus vilket var trevligt vid bra väder. Det gav dessutom en fin solbränna vilket avundades av de som arbetade inomhus.

Av stockens yttre del sågades ibland  $5/8 \times 3$ ", tunna smala bräder som var 15,8 mm tjocka och 76,2 mm breda. Troligtvis användes de bland annat till att bygga emballage.

Brädernas ringa bredd medförde att de måste buntas i sina olika längder, 10 och 10, med kraftigt snöre och med en så kallad skomakarknut eller buntknut i respektive längd i vardera änden och en på mitten för de långa bräderna. Allt för att de skulle kunna hanteras i brädgården. Därefter byggdes ett paket upp av dessa buntar som kunde hanteras av truck och staplas på varandra i brädgården.

Det var viktigt att de långa buntarna lades ytterst, underst och i mitten för att utgöra botten, därefter fördelades övriga längder jämnt i paketet för att ge god stadga vid fortsatt hantering. Med jämna mellanrum lades fyra tunna trä-



*Klätten i Randers, Danmark, med en virkeslast. Foto Hans Anhage.*

ribbor eller »strön« tvärs buntarna för att ge stadga åt paketet. Om man hade ströat för dåligt hände det att paketet inte höll ihop när trucken körde på det ibland ojämna underlaget vid upplaget. Då fick man ovetta av truckföraren som var en stressad man och inte ansåg sig ha tid med att packa om dåligt ströade paket.

Så en dag kom plötsligt *Klätten* tuffande uppför älven mot Marieberg för att hämta årets last av  $5/8 \times 3$ . Förmannen på kajen anvisade den gamla vanliga platsen längst in mot brädgårdskontoret där de avses och i lugn och ro kunde lasta/stuva under ca två veckor. Anledning till att båten låg så lång tid för lastning var att hon fylldes med enbart denna dimension, vilket tog tid för den trehövdade besättningen som utgjordes av skepparen/ägaren, hans hustru och en däcksmän, om jag nu minns rätt. Några stuvare anlätades inte, allt gjordes av besättningen, säkerligen för att hålla kostnaderna nere.

Vad jag kan minnas var skepparen en bestämd man, kort och kraftigt byggd. Däcksmän däremot var klenare, men han klarade det tunga arbetet tack vare sin ungdom. De satte omedelbart igång med stuvandet. Det första paketet kördes fram av trucken och däcksmannen förberedde den första slingan. Skepparen skötte vinschen/spelet och det var han som bestämde hur många buntar *Klättens* bom och vinsch klarade av att lyfta ombord. Jag minns inte om det var en gammal Listermotor som var kraftkälla till vinschen eller om det var en liten Scandia tändkula. I vilket fall som helst så puttrade den halvhögt vid belastning men förmådde inte överrösta skepparen när han gav sina order till däcksmannen eller tillrättavisade honom när det var obalans i slingan, endera för bak- eller framtung, vilket medförde att den fastnade på relingen och med svårighet kunde firas ner i lastrummet.

När slingan med buntarna hamnat i lastrummet gick både skepparen och däcksmannen ner för att för att stuva. Det var ett noggrant pusslande med de olika längderna på buntarna så att lastrummet fylldes utan att de kunde röra sig i sjögång och orsaka rörelse/förskjutning i lasten. När lastrummet var fyllt och luckorna lagts på lastades resten på däck, så mycket som skutan tålde. När surring och täckning av däckslasten pågick var det relativt tyst borta vid *Klättens* kajplats.

Nästa morgon var hon borta och vi som arbetade i närheten saknade den lilla skutan och ordergivningen från

skepparen. Man hörde aldrig att däcksmannen sade emot de tillsägelser som skepparen högljutt utropade.

Det hände ofta att personal från sågen kom ner i brädgården närmast utskepningskajen och frågade om vi hade sett några tullare. Tullen gjorde ibland täta besök, särskilt när spanska eller grekiska fartyg låg inne för lastning. Det hände att de lyckades springa ifatt någon som köpt en flaska men hann de in i magasinet var det närmast omöjligt att få fast någon eftersom det var ett jätteområde och trångt mellan staplarna där smuggelgodset lätt kunde gömmas för att hämtas senare.

Den 75-procentiga polska vodkan var särskilt populär, vilket sjömännen var väl medvetna om och kunde därmed dryga ut sin ekonomi rejält om inte tullen lyckades störa försäljningen.

En av sågarna köpte alltid lite dyrare sprit, cognac och whisky som han skulle ha inför sin kommande 50-årsdag och han förvarade flaskorna i en mycket väl låst jordkällare. Sågarna var de bäst betalda arbetarna, en yrkesgrupp som stod över alla andra och helt dominerade sin omgivning. Det var de som dirigerade hastigheten på produktionen, vilket oftast innebar högsta fart för bästa timpenning. Det fick alla andra rätta sig efter och ibland fick de slita som djur för att hålla undan.

En dag upptäckte sågaren att låset till källaren var uppbrutet och att de flesta av flaskorna var borta. En av brukets värstingar fick skulden därför att han under en lång tid uppträtt berusad. Av förståeliga skäl gjordes ingen polisanmälan om inbrottet men många log i smyg när inte sågaren var närvarande. Främst de som inte räknade med att bjudas in till hans kalas.

Borta vid *Klätten* såg jag aldrig till några tullare eller besök från sågen.

*Bengt-Olof Näslund*

#### *Mariebergs sågverk*

En bit upp i Ångermanälven anlade 1862 Johan Berger en såg som han döpte till Marieberg. Namnet kom både från hans fru och dotter som båda hette Marie i förnamn. Samtidigt fick han med nästan hela sitt efternamn!

Sågen växte fram på mark från Köja by. När byn först kartlades 1853 för laga skifte var marken här obebyggd. Det fanns en del ängsmark i en flack dalgång som då kallades Kvirdalen. Folk inom trävaruhanteringen hade fått



*Vy över Mariebergs Sågverk. Foto Aero Material AB/Järnvägsmuseet.*



Mariebergs sågverk. Vykort, Järnvägsmuseet.

upp ögonen för området på grund av dess strategiska läge i den nedre delen av Ådalen. Den nybyggda sågen hade två dubbla och två enkla ramar och var för sin tid ovanligt stor.

Emellertid råkade Johan Berger i ekonomiska problem och 1865 blev han tvungen att arrendera ut sågen till sin störste fordringsägare Gills Loder i London. Johan överlät sedan sågen på sin broder Ernst Berger som hade Kungsgårdens sågverk alldeles i grannskapet. Ernst Berger avled år 1868 och verksamheten överläts på Kungsgården-Mariebergs AB med lokala grosshandlare som ägare.

En större investering gjordes 1906–07 då man byggde kolugnar för avfallet. Dessutom tillvaratogs terpentint förutom träkolet. Den anläggningen blev dock inte så långvarig. Den brann ner 1912 och återuppfördes aldrig.

En ännu större olycka drabbade verksamheten 1920 då hela sågen brann ner och fick byggas upp på nytt. Denna såg kompletterades 1932 med en ny ram men det skulle dröja ända till 1938 innan den elektrifierades. År 1944 byggdes torkhus med snickerifabrik på övre planet och 1948 fördubblades kapaciteten på denna anläggning och samtidigt byggdes ett lagermagasin.

År 1955 utvidgades magasinet och torkhuset. Samma år, 1955, förvärvades anläggningen av SCA (Svenska Cellulosa AB). År 1970 beslutades att lägga ner anläggningen och verksamheten upphörde den 15 maj.

#### *Förgiftat område*

Området vid Marieberg var ett av Sveriges mest förorenade vad gällde dioxin. Under 2005–2016 sanerades området till en kostnad av 80 miljoner kronor. År 2004 upptäcktes extremt höga dioxinhalter och andra miljögifter och hela området kring den gamla sågen spärrades av.

Numera är området kulturresevat och ägs av Köja Mariebergs lokalhistoriska förening. Det finns ett vandrarhem på området och den som önskar kan dessutom hyra en lägenhet i någon av de gamla arbetarbostäderna.

*Krister Bång*

#### Tiden på Hönö

**M**IN FAR HUGO och hans bror Allan hade tillsammans kuttern *Nilde* som de köpt 1944. År 1952 var tiden mogen att utöka flottan med »modernare» tonnage. Många av de gamla ångarna som trafikerat Göta kanal var till salu och de var ofta kraftigt byggda.

En av dem var Götakanalbolagets ångare *Thore*. Bröderna inköpte den, rev ut ångmaskinen och ersatte den med en 4-cylindrig Alpha Diesel på 200 hk som de tog från sin kutter *Nilde*. Detta gjordes vid motorfabriken i Frederikshavn. Motorn gav fartyget en fart av 7 knop och vi brukade räkna med fem dygn för en resa från Norrland till Västkusten. *Thore* döptes om till *Klätten* som är namnet på en holme ungefär halvvägs mellan Hönö och Vinga. Två år senare försågs nyförvärvet med en ny hytt som tillverkades på Hönö av Söderbergs Snickarverkstad. Det var en fin hytt med fernissade bräder på utsidan.

Under vår tid gick vi mycket i Östersjön. Det kunde hända att vi hade mjöl i säckar från Malmö till Luleå. Hade vi tur fick vi en ställast därifrån tillbaka till södra Sverige. Men då var det bara en liten skvätt på botten. Stålet var tungt.

Vi lastade då och då vid Mariebergs sågverk i Ångermanälven. Det var ofta udda virkesdimensioner som var lite knepiga att lasta. Far och bästeman jobbade med Lidanvinschen och fick ner virket i rummet där det stuvades omsorgsfullt. När kvällen kom var vi alla utpumpade. Men ingen klagade. Det var så livet var.

Virket skulle till Danmark. Ofta var det till Roskilde eller Odense men även Århus var losseplats. *Klätten* var ju byggd för att trafikera Göta kanal och det hände vid något enstaka tillfälle att vi exempelvis kom till Motala. Men det hörde mer till undantagen.

I januari 1957 sålde Allan sin del till Hugo som därigenom blev ensam ägare till fartyget, och i juli 1963 gav han bort halva båten till mig. Anledningen var kanske att vi under ett antal år gick för Underås Sandtag från Enhörna till Stockholm och även för Jehanders från Munsö till Hornsberg. Det innebar att hela familjen flyttade till Stockholm



*Klätten på Göta kanal under namnet Thore. Foto Tore Granath den 29 juni 1947.*

och var mantalsskrivna där, utom jag som bodde kvar på Hönö. I samma veva utnämndes jag till huvudredare för att *Klätten* skulle behålla sin hemort på Hönö.

År 1960 målades hytten vit på utsidan och skrovets färg ändrades från grått till svart och i april 1967 sålde vi *Klätten* till Finland där den skulle frakta sand till Helsingfors. Jag var där lite senare och då användes hon till fiske! Något mer opraktiskt har jag svårt att föreställa mig.

Efter tiden med *Klätten* fick både far och jag anställning på Vägverkets färjor mellan Lilla Varholmen och Öckerö/Björkö. Ett riktigt drömjobb där lastning och lossning sköttes av sig själv.

*Mats Anhage*

#### *Fiskarsläkt*

Anhages på Hönö var av gammal fiskarsläkt. Hugos far, Johan Andersson, beställde 1929 ett fiskefartyg i Skredsvik som fick namnet *Ärna*, namnad efter Johans yngsta dotter. Fartyget levererades i mars 1930. I februari 1936 anmäldes att Hugo Andersson blivit befälhavare ombord. Han var då 26 år gammal. Båten såldes i oktober 1936 till Åstol.

Hugo, hans bror Allan och fiskaren Georg Åberg, som var gift med brödernas syster Thyra, hade i stället beställt ett nybygge i Marstrand som levererades i april 1937 med namnet *Gideon* (GG 438). Fartygets namn kom från Bibeln där Gideon ledde israeliternas frihetskamp.

I mars 1939 bytte Johan Andersson och hans stora familj efternamn till Anhage.

*Gideon* blev indragen i en mycket tragisk händelse den 13 januari 1945. När man fiskade utanför Skagen fick fartyget maskinhaveri och drev redlöst för vind och sjö. Hönöbåten *Beltana* uppmärksammade situationen och tog *Gideon* på släp in mot den svenska kusten. När ekipaget befann sig ungefär fem nautiska mil utanför kusten inträffade en våldsam explosion under *Beltanas* akterskepp och hela fartyget sprängdes sönder och sjönk omedelbart. Av besättningen omkom alla utom en man som var utkik. Denne räddades av *Gideons* besättning som gått i livbåten. Man vågade inte gå ombord på *Gideon* igen utan rodde in till Marstrand. Dagen därpå återfanns *Gideon* strandad i en vik i närheten av Kovikshamn. I september 1945 såldes fartyget till Rönnäng.



*Besättningen ombord på Klätten. På bryggvingen står Hugo Anhage, vid därverten styrman Klaes Samuelsson från Kovikshamn och längst akterut Mats Anhage.*



*Familjen Anhage. Fr.v.: Hugo och hans fru Margit, Kjell-Ove Bryngelsson, Mats Anhage, Liljan Samuelsson och Klaes Samuelsson. Nedre raden fr.v.: Ann-Kristine Samuelsson, Runa Anhage och Hans Anhage.*

Redan i februari 1944 hade Hugo och Allan Anhage samt Georg Åberg köpt den gamla engelska kuttern *Nilde*. Hugo blev befälhavare ombord. Georg Åberg sålde sin andel i januari 1946 till bröderna Anhage som därefter ägde hälften vardera i fartyget.

*Nilde* användes både till fiske och som fraktfartyg. Det var delvis till trålfiske, men också till garnfiske runt Island, så kallade saltresor, sill som fiskades och saltades i trätunnor. När *Nilde* fiskade var hon GG 439.

Fraktresorna blev efter hand flera och mer omtyckta och det var därför bröderna satsade på en ren fraktbåt, *Klätten*. I samband med att *Klätten* övertogs och maskinen tagits till vara såldes *Nilde* i maj 1953 till Edshultshall.

Johan Anhage avled 1972 i en ålder av 88 år, Hugo Anhage avled 1976 i en ålder av 66 år och Allan Anhage avled 1995 i en ålder av 82 år.

*Krister Bång*

### Lite om fartyget *Klätten*'s historia

**K**LÄTTEN BYGGDES 1907 av Petter Larsson på Thorsskog för det nybildade Åmåls Rederi AB i Åmål. Det var några av stadens affärsmän som hade gått samman eftersom man ville ha en direktförbindelse mellan Göteborg och Åmål. Det var styckegods upp och trävaror ner. Båten fick namnet *Dalsland* och kom igång i maj 1907.

I maj 1917 såldes hon till godsägare Gottfrid Gustafsson i Linköping för 202 000 kronor. Han ändrade namnet till *Thore*. Han försåg bönderna i Östergötland med förnödenheter som t.ex. gödning. För denna verksamhet bildade han ett aktiebolag som kom att heta AB G. Gustafsson. Vid den här tiden byggde bolaget också upp en ansenlig flotta av pråmfartyg, benämnda *AGE + nummer*, avsedda för trafik på Kinda kanal.

*Thore* platsade inte bland dem eftersom fartyget var för stort för trafik på Kinda kanal. Därför såldes *Thore* redan i mars 1920 till Ångfartygs AB Göta Kanal i Göteborg. Detta var det dominerande bolaget med trafik mellan Göteborg och Stockholm med såväl frakt- som passagerarfartyg.

Vi kan än i dag se resterna av detta en gång så dominerande rederi i passagerarbåtarna *Juno*, *Wilhelm Tham* och *Diana*.

*Thore* gick alltså under många år i trafik för Ångfartygs AB Göta Kanal. Det kunde vara i linjetrafik hela vägen mellan Göteborg och Stockholm, men också med laster till Vättern som till Motala och Jönköping. Och det hända att fartyget tog en strölast tillbaka från Jössefors vid Glafsforden vid Arvika.

Det var alltså i mars 1952 som fartyget kom till Hönen och blev *Klätten* som det berättats om i texten ovan.

### *Till sandfarten*

I Finland sysselsattes många mindre fartyg med att frakta sand mellan Borgå skärgård och huvudstaden Helsingfors. Många var också de fartyg som hade ett svenskt förflutet. I början av 1960-talet försvann ett stort antal av de kompositbyggen som trafikerat Väneren och Göta kanal till denna fart. Senare kom flera mindre järnare att sättas in.

En av dem var *Klätten*. Det var i maj 1967 som bröderna Birger, Åke och Stig-Olof Åberg i Sibbo tog hand om henne. Man hade betalat 100 000 kronor för fartyget och hemorten skrevs till Helsingfors. I april 1971 övertogs *Klätten* av Rederibolaget *Klätten* som ägdes av Karl och Arne Martin. Också dessa herrar bodde i Sibbo.

Den 8 maj 1978 flyttade fartyget till Kotka där Usko Uljas Teräväinen blev ny ägare. Redan i januari 1979 såldes hon till Vieno Rimpe som bodde i Kustavi men han behöll hemorten i Kotka. Nu utrustades fartyget för en annan uppgift. Hon skulle bli fiskebåt! Hon försågs med trålrumma uppe på lastluckan om styrbord, trålvinsch och galgar akterut på båtdäck. Lastrummet byggdes om till kylrum och *Klätten* fick fiskenummer SF-793. Det är dock osäkert om hon var ute och fiskade. Hon låg i Aura å i Åbo bland många andra gamla fartyg och fisket var nog ett drömpröjekt som inte lyckades. Hon bytte ägare ett antal gånger men till slut skrotades fartyget sommaren 1995 i Pansio i Åbos utkant.

*Krister Bång*



I Finland blev *Klätten* fiskefartyg. Foto Pär-Henrik Sjöström, Åbo den 25 oktober 1983.



*Klätten lämnar Helsingborg med lotsutkiken i bakgrunden. Foto Tomas Johannesson.*

# Insjöfart och varvsindustri



## *Från slutet av ångbåtstrafikens första period år 1890 till dagens farkoster*

Sándor Némethy, Lennart Bornmalm, Bosse Lagerqvist, Zoltán Huszár, Bálint Havasi

I vår tidigare artikel om den inre sjöfarten i Mellaneuropa belystes seglationen från antikens farkoster till ångbåtstrafikens första period på Balatonsjön i Ungern (se Läns-pumpen, nummer 2016:3).

Balatonsjön är Mellaneuropas största med en yta på 600 km<sup>2</sup> och ett avrinningsområde på 5 775 km<sup>2</sup> vilket innefattar samtliga floder, åar och träskmarker. Dess längd är 78 km, kustlinjens totala längd 235 km, medelbredden 7,7 km, vattenmassan ungefär 2 miljarder m<sup>3</sup> medan det genomsnittliga djupet bara är 3,4 m.

**T**rots den relativt omfattande utvecklingen av transporter på Balatonsjön fram till och med, och under 1800-talet kunde den dock av vissa uppfattas som tämligen blygsam. Den engelske resenären John Paget skrev år 1836 följande: »Det är svårt för en engelsman att föreställa sig att en så vacker sjö skulle bli fullständigt outnyttjad för handel och rekreation. Man kan inte se en enda seglande handelsfartyg här. Ungrarna har ingen känsla för sjöfart, deras floder och sjöar är sådana som om de vore frusna«.

Båttrafiken på Balatonsjön var dock det allenarådande rationella transportsättet fram till mitten av 1800-talet. Färjetrafiken tvärs över sjön etablerades tidigt, och skeppsin-

ventarier visar att fyra färjor trafikerade Balatonsjön från perioden mellan 1795 och 1815. Vid början av 1800-talet var vägnätet i kustnära områden ganska utvecklat och transporter med hästdragna fordon tog alldeles för lång tid och möda varför transporter med färjor vid flera ställen var både önskvärda och ekonomiskt motiverade.

Genom byggandet av järnvägen mellan Budapest och Adriatiska havet påbörjades en utveckling utmed den södra kusten från 1860-talet med expanderande samhällen och en begynnande turism. Flera orter utvecklades på så sätt till kurorter, såsom Siófok, Földvár, Boglár, Lelle, och Fonyód. Järnvägen tog hand om gods och persontrafik längs Balatonsjön, varför den kölbundna trafiken främst blev en viktig länk mellan den södra och norra kusten, vilket dock försvårades när en ny järnväg utmed den norra kusten byggdes mellan 1907 och 1909.

Den tekniska, ekonomiska och sociala utvecklingen av samhället innebar på så sätt att Balatonsjön, inklusive dess sjöbundna verksamhet, fick en allt tydligare inriktning mot turism och rekreation, även om den tvärsående färjetrafiken kunde vidmakthållas.

I det följande ska vi beskriva hur Balatonsjön anknöts till Donau genom Siókanalen, samt den fortsatta utvecklingen av fartygstrafik och varvsverksamhet i anslutning till sjön.



Siókanalen med fartygsslussen och vattenregleringsslussen. Foto MTI Gergely Jánosy.

### Siókanalen – drömmen om en europeisk vattenväg

I takt med industrisamhällets etablering under 1800-talet behövde Balatonsjöns funktion som infrastruktur utvecklas ytterligare, vilket också kunde lösa ett annat problem: behovet av att kunna reglera vattennivån i sjön.

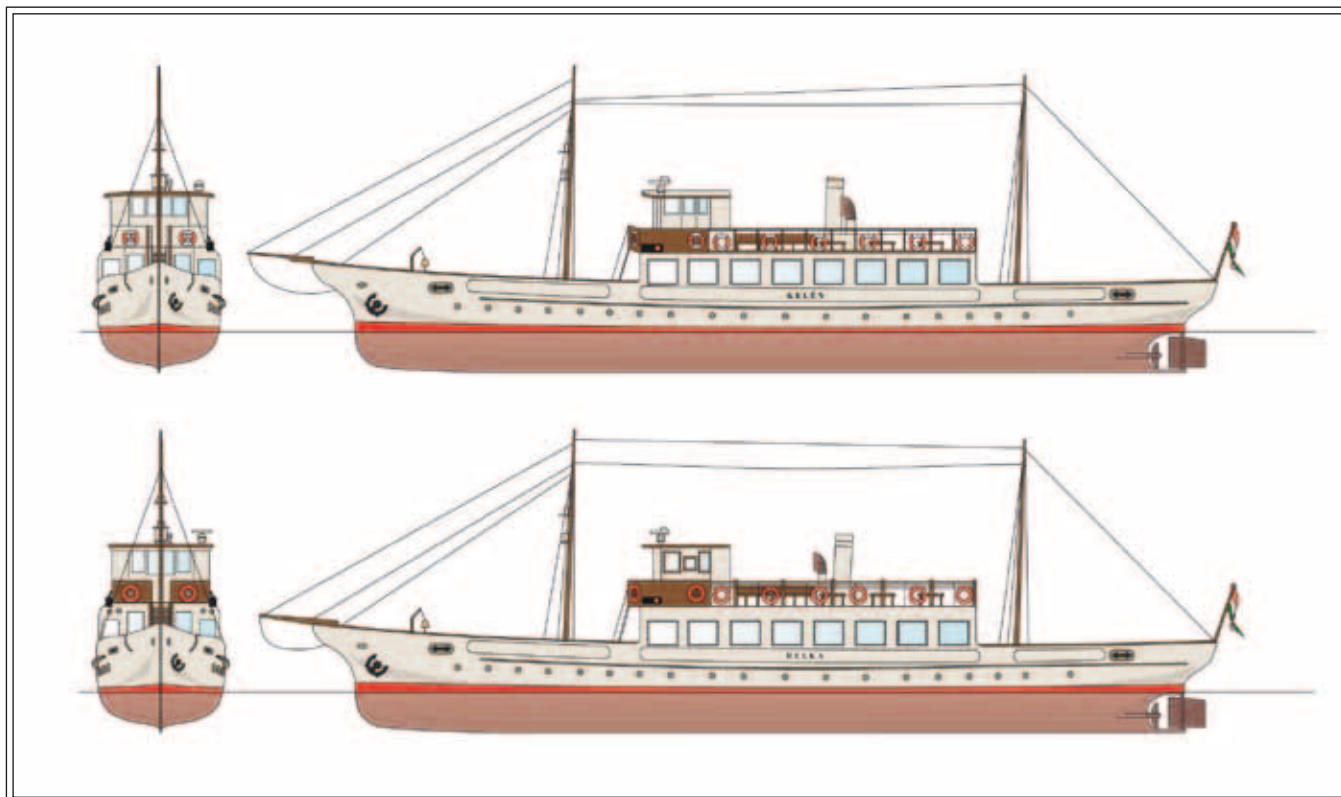
Balatonsjön har alltid varit en grund sjö och dess vattennivåförändringar förorsakade ofta översvämningar, främst på den södra kusten och sjöns västra del, där naturliga träskmarker bildades. De betydande vattennivåvariationerna och det periodvis höga vattenståndet innebar att större bosättningar längs sjön bildades endast vid högre höjder såsom vid Tihany och Szigliget, utmed sjöns norra kust.

Ett viktigt incitament till kanalbygget var järnvägslinjen mellan Budapest och Adriatiska havet som började byggas 1858 och som drogs utmed Balatonsjöns södra kust. För att skydda den mot översvämningar och isskador, blev vattenregleringsbehovet mer akut. Den första trässlussen byggdes därför vid Siófok och invigdes den 25 oktober 1863. Den blev därmed avgörande för regionens fortsatta utveckling.

Den 120,8 km långa Siókanalen, som därmed löste vattenreglering- och kommunikationsbehov, utgörs delvis av ett naturligt vattendrag, och löper mellan kuststaden Siófok vid Balatonsjöns södra kust till floden Donau nära staden Szekszárd. Vattenvägen går genom ett antal ungerska län och har två större tillflöden i form av Kapos från söder och Sárvíz från norr.

Siókanalen utgör tillsammans med Balatonsjön en dräneringsbassäng som täcker nära 14 730 km<sup>2</sup>. Flodbädden faller i genomsnitt 14,5 cm per kilometer, bredden varierar från 20 till 30 meter, och djupintervallet mellan 0 och 8,8 meter beroende på vattentillförseln genom slussen vid Siófok och bifloderna Kapos och Sárvíz. Vattennivån i kanalen är alltså inte likformig. I den övre delen nära Balatonsjön kan en betydande mängd vatten komma när slussen vid Siófok är öppen medan vattenmängden i dess lägre del vid Donau huvudsakligen beror på tillflödet från Kaposfloden och Sárvíz.

Siókanalen blir således inte bara ett system för vattenreglering av Balatonsjön, utan också den enda möjligheten till en navigerbar vattenväg mellan Balatonsjön och floden Donau varför slussen och själva kanalen moderniserades ytterligare i flera steg från 1891 fram till 1941 då utvecklingsarbetena avbröts p.g.a. andra världskriget. Arbetena återupptogs efter kriget och avslutades år 1947 varigenom vattenvägen mellan Balatonsjön och Donau blev brukbar



Ritning som visar tvillingbåtarna Keléns och Helkas nuvarande utseende efter ombyggnad och modernisering.

### Tekniska data för Kelén

Tillverkningsår	1891	Längd	35,22 m
Byggort	Budapest	Bredd	5,28 m
Båtens senaste namn	-	Sidhöjd	2,5 m
Sjösättning Balatonsjön	1891	Djupgång	1,6 m
Modernisering	1962, 1991	Huvudmaskinernas typ	(1) Hoche ångmaskin (2) SKL 6NVD36A-1U diesel (från år 1980)
Drogs ur trafik	-	Huvudmaskinernas prestanda	(1) 80 hk (2) 422 hk
Maximala antalet passagerare	250	Maximal hastighet (med ångmaskin)	14 km/h

### Tekniska data för Helka

Tillverkningsår	1891	Längd	35,22 m
Byggort	Budapest	Bredd	5,28 m
Båtens senaste namn	-	Sidhöjd	2,5 m
Sjösättning Balatonsjön	1891	Djupgång	1,6 m
Modernisering	1964, 1996	Huvudmaskinernas typ	(1) Hoche ångmaskin (2) SKL 6NVD25A-2 diesel (från år 1970)
Drogs ur trafik	1980–1996	Huvudmaskinernas prestanda	(1) 80 hk (2) 294 hk
Maximala antalet passagerare	250	Maximal hastighet (med ångmaskin)	14 km/h

så att pråmar på upp till 1 200 ton kunde passera, liksom fartyg av liknande storlek. Slussen är 83,5 m lång och 12 m bred och kan hantera en nivåskillnad på 2,5 m mellan Siókanalen och Balatonsjön.

Förutsättningen för att kunna använda denna vattenväg är emellertid att det finns tillräckligt mycket vatten i systemet, vilket har blivit ett ständigt problem. Under långa torra somrar minskar sjöns vattennivå så att slussen till Siókanalen inte kan öppnas. Trots detta användes Siókanalen periodiskt mellan 1947 och 1990 för transport av båtar och pråmar från skeppsvarvet i norra kuststaden Balatonfüred till floden Donau. Under de tre senaste decennierna har systemet föräldrats och betydande variationer av vattennivån under de senaste 20 åren har spelat en avgörande roll för lansering år 2018 av ett ombyggnadsprojekt. Syftet är att skapa möjlighet till ytterligare vattenlagring i sjön genom att höja vattennivån med 10 cm, för att på så sätt mildra effekterna av klimatförändringarna. I projektet ingår också att renovera vattendraineringssystemet och öka kapaciteten vilket också skulle underlätta ett mer kontinuerligt bruk av Siókanalen. Projektet beräknas vara färdigt under 2022 och kan på så sätt säkra en viktig och kulturhistoriskt intressant melaneuropeisk vattenväg.

### Moderna propellerångare tillverkade utanför Balatonsjön från 1891

Båtarna som trafikerade Balatonsjön tillverkades vid skeppsvarven i stadsdelen Óbuda i Budapest. Med tanke på sjöns grunda vatten ställdes speciella krav på djupgående och driftsäkerhet. Alla fartyg kan inte beskrivas här men de mest typiska passagerarbåtarna behandlas nedan. Dessa återfinns än i dag som tekniskt moderniserade traditionsfartyg på Balatonsjön.

#### *Tvillingbåtarna Kelén och Helka*

Under 1891 byggdes på order av Balatonsjöns Ångbåtssällskap AB två identiska propellerångare vid Schoenichen-Hartmannvarvet i Óbuda (Budapest) som fick namnen *Kelén* och *Helka* efter Siólegendens kärlekspar. Fartygen, som slutmonterades i Siófok, är av samma storlek och form och är byggda med järnskov och träöverbyggnad. *Kelén* sjösattes den 17 april 1891, medan *Helka* kom i trafik den 28 juni samma år.

Under denna tid börjar sjöfartens utveckling på Balatonsjön ta fart vilket även innebar att hamnarna moderniserades med stenkajer istället för de äldre träkonstruktionerna. Fartygen var i trafik fram till andra världskriget men var då nära att helt förstöras.

När *Kelén* låg i hamn i Révfülöp, den 27 mars 1945, placerade tyska soldater sprängämnen i maskinrummet. Den ungerska besättningen ingrep dock, och sänkte båten till Balatonsjöns botten på ett skonsamt sätt genom att öppna bottenkranarna och på så sätt förhindra förstörelse. *Helka* däremot hade sprängts två dagar tidigare i Balatonfüred.

Efter andra världskriget, lyftes och återställdes båda fartygen år 1946. Efter flera renoveringar (1964, 1991) försågs *Kelén* med en dieselmotor och är i dag i drift som traditionsfartyg. *Helka* moderniserades 1964 och utrustades med bland annat en dieselmotor.

Efter ytterligare 16 års tjänst »torrlades« hon 1980 och placerades i en vägkorsning som café och restaurang i Balatonfüred. I dag finns det en byggnad i staden, som påminner om *Helka*, med restaurang och café. *Helka* däremot renoverades och sattes i trafik igen 1996 och är i drift på samma sätt som tvillingbåten *Kelén*.

Tvillingbåtarna *Kelén* och *Helka* är nästan identiska, men det finns vissa mindre skillnader, främst i deras tekniska specifikationer. Båtarna utrustades med nya dieselmotorer med 10 års mellanrum. Först försågs *Helka* med en starkare, 294 hk diesel år 1970 medan *Kelén* utrustades 1980 med en ännu starkare dieselmotor om 422 hk. Med denna motor blev *Kelén* Balatonsjöns snabbaste båt i reguljär persontrafik. Båda dieselmotorerna byggdes i maskinfabriken Veb Schermaschinenbau »Karl Liebknecht« (SKL), i Magdeburg i dåvarande DDR.



*Propellerångaren Jókai. Modell i Balatonmuséet, Keszthely. Foto Sándor Némethy.*

#### Propellerångaren Jókai

I början av 1900-talet behövde man öka transportkapaciteten p.g.a. den allt intensivare persontrafiken. År 1913 byggdes därför en större propellerångare vid Óbudavarvet i Budapest för slutmontering i Siófok. *Jókai* sjösattes den 28 juni 1913 och gjorde sin jungfruresa efter noggranna tekniska kontroller fyra dagar senare, den 2 juli. Fartyget namngavs efter den ungerske författaren Mór Jókai.

Fartyget var i bruk fram till den 23 mars 1945 när de retirande tyska trupperna sprängde båten i Balatonfüreds hamn. Fartyget bärgades fyra år senare, och kunde efter renovering återuppta passagerartrafik från 1948 fram till hösten 1963. Efter ny ombyggnad där hon utrustades med dieselmotor var hon i bruk från 1964 fram till hennes omplacering till floden Tisza år 1980, för att där fungera som flytande hotell och restaurangbåt. Efter att nära nog ha skrotats köptes hon 1998 av Vanyolai Rederi AB som byggde om henne till ett utseende snarlikt tvillingbåtarna *Helka* och *Kelén*.



Det ombyggda traditionsfartyget Jókai utanför Balatonfüred sommaren 2017.

## Tekniska data för propellerångaren Jókai från 1913 till 1998

*Specifikationer enligt data från 1913*

Tillverkningsår	1913	Maximal längd	31,89 m
Byggort	Budapest & Siófok	Maximal bredd	5,29 m
Maximala antalet passagerare	250	Sidhöjd	2,46 m
Djupgång	1,45 m	Huvudmaskinens typ	Ångmaskin
Huvudmaskinens prestanda	65 hk	Maximal hastighet	14–15 km/h

*Specifikationer efter ombyggnaden i Siófok och Balatonfüred år 1963*

Ombyggnadsår	1963	Maximal längd	31,89 m
Ombyggnadsort	Siófok & Balatonfüred	Maximal bredd	5,55 m
Huvudmaskinens prestanda	300 hk (vid 400 rpm)	Huvudmaskinens typ	Buckau-Wolf DV-136 dieselmotor
Maximala antalet passagerare	200	Maximal hastighet	18 km/h

*Specifikationer efter ombyggnaden i Tiszalök år 1998*

Ombyggnadsår	1998	Maximal längd	36,10 m
Ombyggnadsort	Tiszalök	Maximal bredd	5,30 m
Djupgång	1,60 m	Sidhöjd	2,45 m
Huvudmaskinens prestanda	290 hk (215 KW)	Huvudmaskinens typ	Caterpillar 3306 B (DITA) diesel
Kraftöverföringssystem			Twindisc MG 509 XMSN, i = 3,83:1



*Balatonfüredvarvet i dag.*

### Skeppsvarv vid Balatonfüred

Kuststaden Balatonfüred utvecklades både som turistort och centrum för varvsverksamheten från 1800-talets slut. Företaget grundades år 1881 av Richard Young, en skeppsbyggare från England, på ett markområde där nuvarande Balatonfüred Yacht Club ligger. Initialt byggdes segel- och motorbåtar av trä, men under 1900-talet steg efterfrågan på stålfartyg. En ny fabrik anlades mellan 1939 och 1941 med nya varvshallar, en upphalningsslip och en hamn som gav arbete åt cirka 230 personer.

Efter andra världskriget skapades förutsättningar på varvet för att bärga och återställa alla de båtar som sänkts av tyska trupper. Efter många reparationsarbeten, blev den första »egna« motorbåten *Csongor* färdig år 1948. År 1948 sjösattes också den första lilla dieseldrivna bogserbåten *Badacsony* och några pråmar på 250 ton samt ett antal pråmar på 300 ton, specialbyggda för grustransport.

Inom ramen för krigsskadeståndets »kompensationsleveranser« efter andra världskriget levererades mudderpråmar på 330 ton, mindre motorbåtar för polisen, tullen och militären, bogserbåtar på 150 hästkrafter till Tjeckoslovakien och 15 gruspråmar till Jugoslavien. Anläggningen nationaliserades 1948 och omorganiserades 1950 under namnet Balatonfüred Båtvarv. Under den korta perioden 1948–1950 byggdes flera minröjningsbåtar för flottan på Donau.

Varvet moderniserades kontinuerligt och expanderade under 1950-talet, och personalstyrkan uppgick till nästan 600 man med en designenhet bestående av 15 personer. Med detta var fabriken redo att utföra flera och större upp-

gifter. År 1952 byggdes det dittills största passagerarfartyget för Balatonsjön med en kapacitet på 600 personer och som namngavs efter den grekiske poeten Beloiannis. För den ungerska sjöfarten började byggandet av flodpråmar och bogserbåtar på varvet i Balatonfüred och de enheter som skulle till Donau togs genom Siókanalen. Efter byggnationen av flodpråmar på 250, 300, 400 ton började serieproduktionen av 75 meter långa och 10 meter breda pråmar för varutransport med en kapacitet om 1 000 ton, samt pråmar för bulktransport på 1 000 ton.

Seriebyggandet av bogserbåtar på 800 hk för Donau hade också stor betydelse för varvet. Den princip som gällde var att en bogserbåt skulle kunna dra en pråm på upp till 1 000 ton. Efter de isiga översvämningarna 1956 på Donaufloren vid orten Baja planerades på uppdrag av den nationella vattenmyndigheten speciella isbrytare som även ur ekonomisk synvinkel skulle kunna användas under hela året.

Därmed föddes en intressant konstruktion, en »stampande« isbrytare utrustad med två excentriskt placerade hjälpmotorsväghjul, en i fören och en i aktern. Effektiviteten av den stampande och gungande isbrytaren är betydligt bättre än när fartyget gång på gång kör fram och sedan backar. Dessa enheter kan sedan användas för bogsering efter att isen har passerat. Utöver dessa modeller gjordes även isbrytarbogserbåtar för hamnen, markeringsbåtar för utplacering av sjömärken som bojar och prickar, husbåtar och mudderverk. I början av 1950-talet hade varvet också en exportorder för att producera tio kustbåtar för Polen. Under tiden fortsatte parallellt produktionen av segelfartyg. Sedan 1953



Modell av motorbåten Tünde. Foto Sándor Némethy.

### Tekniska data för motorbåten Tünde

Tillverkningsår	1927	Längd	23,5 m
Byggort	Balatonfüred	Bredd	4,95 m
Båtens senaste namn	-	Sidhöjd	2,7 m
Sjösättning Balatonsjön	1928	Djupgång	1,54 m
Modernisering/ombyggnad	1958	Huvudmaskinernas typ	Fyrtakts diesel
Togs ur trafik	1959	Huvudmaskinernas prestanda	105 hk
Maximala antalet passagerare	130	Maximal hastighet	19–20 km/h

har nya typer utvecklats, till exempel större båtar med aluminiumskrov och med en segelyta om 50, 75, 80 respektive 125 m<sup>2</sup>. Skroven byggdes vid Donauvarvet i Vác och masterna, seglen och annan utrustning monterades vid Balatonfüredvarvet. Trots dessa modernare farkoster fortsatte byggandet av träbåtar på fabriken.

En stor industriell omstrukturering från 1962 påverkade varvet som förlorade sin självständighet och blev en del av ungerska Varvs- och Lyftkransfabriken (MHD). Här tillverkades i allt större utstäckning skjutpråmar och vanliga pråmar för utländska kunder samt även flod- och sjöfärjor.

Från 1985 hamnade varvet i en synnerligen svår ekonomisk situation genom brist på råvaror, men framför allt genom leveransförseningar från underleverantörer. Som ett resultat tvingades varvet tillverka allt från grävkoppor, hotellmöbler, gruvstöd och svängement till flytkranar. Krisen blev allt mer uppenbar och genererade förluster t.ex. vid byggandet av de så kallade Link Spaun-pontonerna som levererades för norska kunder, liksom andra produkter såsom 16 ton tunga flytkranpontoner, passagerarfartyg för 60 personer, teleskopplastare etc. En större order som var en konsekvens av den ökade turismindustrin vid Balatonsjön

var den fullständiga ombyggnaden av färjan *Lajos Kossuth*, som ökade fartygets lastkapacitet från 24 till 33 bilar. Antalet anställda i varvet var då 920 personer. Även om Balatonfüredvarvet hade en beredskap att producera produkter av hög kvalitet för att möta västerländska krav, försämrades marknadssituationen, vilket innebar att försäljningen av varvets produkter blev mer eller mindre omöjligt. Situationen var katastrofal och efter ett antal olika mer eller mindre kortlivade rekonstruktionsförsök upphörde varvsverksamheten och området blev en fritidsbåthamn och ett museum över den tidigare varvsverksamheten.

#### Exempel på varvsproduktionen

Passagerarbåtarna *Csongor* och *Tünde* med plats för 130 personer var anpassade för den grunda Balatonsjöns speciella villkor med litet djupgående och relativt liten passagerarkapacitet. Spant och balkar var av vinkelstål, medan skrovet utfördes i trä på kravell med invändiga diagonala stålband som förstärkning, samt med trädäck. Bägge båtarna drevs av dieselmotorer om 150 hästkrafter.

År 1929 byggdes motorbåten *Szó* med en kapacitet på 50 passagerare. Förutom motorbåtar för passagerartransport

ter startades serieproduktionen av fritidssegelbåtar av diverse klasser. Dessutom konstruerades större segelbåtar, de s.k. *Schärenkreutzers* som yachten *Hungaria* som byggdes 1928 för olympiska spelen i Amsterdam. År 1935 byggdes motorbåten *Boglár*, lämplig för 80 passagerare, och år 1936 den lilla motorbåten *Badacsony* med platser för bara 30 personer samt år 1938 två större fartyg, *Szent István* och *Szent Miklós* på 100 passagerarplatser vardera. De senare två fartygen var, till skillnad från de tidigare, helt gjorda av stål. Förutom de fartyg som betjänade persontrafiken, tillverkades två eller tre mindre motorbåtar per år med både utombordsmotorer och inbyggda maskiner. Fortfarande pågick serieproduktionen av större segelbåtar och lättare yachter av jolletyp. Varvet producerade även några segelbåtar med segelytor på 50 respektive 75 m<sup>2</sup> för Balatonsjön.

Balatonsjöns färjor förbinder den södra och norra kusten genom det trånga sundet mellan Szántód och Tihany, och de som är i bruk i dag byggdes av varvet vid Balatonfüred, *Komp II* (senare *István Széchenyi*) sjösattes år 1961, därefter byggdes färjan *Komp III* år 1964 (senare *Kossuth Lajos*) och 1968 levererades *Komp IV* (senare *Sándor Kisfaludy*).

Fartygen var försedda med Voith-Schneiderenheter för framdrivningen vilka kombinerar drift och styrning. De användes här för första gången i ungersk skeppsbyggnadshistoria vilket blev en stor nyhet. Färjorna har dimensionerna 35×10 meter och utrymme för 375 passagerare, 6 bussar alternativt 20–24 bilar. År 1976 sjösattes färjan Gábor Baross som är 8 meter längre och överbyggnaden är placerad på den ena sidan av fartyget för att uppnå en bättre användning av fartygsytan.

### Sammanfattning

Balatonsjöns historia i Ungern är intressant ur flera perspektiv. För det första är det dess betydelse för historisk infrastruktur, men därutöver även som natur- och kultur-

resurs fram till i dag. Det senare med avseende på funktionen som del av en internationell vattenväg med gods- och persontrafik, men även fiske, samt allt tydligare under efterkrigstiden turismens expansion.

För det andra har bosättningarnas och kulturlandskapets utveckling i relation till och i samverkan med Balatonsjön alltid varit starkt beroende av lantbruk och industriell utveckling, och inte minst servicesektorn främst i anslutning till turismens snabba tillväxt kopplat till en tidigare kurortverksamhet med varma källor. Den lilla varvsverksamhetens uppgång och fall visar industrins beroende av internationella konjunkturen, där det finns klara likheter med andra länder med väsentligt större varvs- och industriverksamhet.

För det tredje är det hur sjöfarten på Balatonsjön under de senaste 150 åren har förändrats från gods- och passagerarfart till kulturbåtar inom besöksnäringen och en växande fritidsbåtssektor. Tidigt konkurrerade järnvägen ut linjesjöfarten på Balatonsjön, vilket senare även förstärktes av landsvägstransporter. Genom att ingen tyngre industri är etablerad runt Balatonsjön, jämfört med exempelvis de stora sjöarna i Sverige, har heller ingen handelssjöfart utvecklats.

Samma typ av industriutveckling som i Sverige hade inte varit möjlig, men en starkare expansion av förädlingsindustri kopplade till de areella näringarna hade möjligen kunnat generera en annan utveckling av Balatonsjön som nav i en transportinfrastruktur. I det svenska exemplet fanns en sådan handelssjöfart etablerad till Göta kanal och Vättern, och fortfarande i Väneren. Vi kan dock konstatera att för såväl den svenska som ungerska miljön finns en likartad förändring från en infrastrukturell betydelse med bred ekonomisk bas till en fullskalig adaptering till turism och rekreationssektorn. Fram till i dag har denna sektor kunnat karaktäriseras som en av de snabbast växande industrigrenarna men som samtidigt genom coronapandemin visat sin höga grad av känslighet för yttre störningar. 🌀



*Färjan Kossuth Lajos.*



# Curt S. Ohlssons bildskatt

- 4 -

*Av Bertil Söderberg*



Söndagen den 23 november 1947 låg Göteborgs hamn insvept i dimma. Curt S Ohlsson bodde i centrala Göteborg, ett stenkast från Brunnsparken och 15 minuters gångväg ner till hamnen. Det kylslagna, dimmiga vädret hindrade honom inte att ta med sig sin kamera för en promenad i hamnen, som han brukade göra. Vid denna tid var det mycket vanligt att folk promenerade i hamnen på söndagar, även om de flesta båtarna hade avgått till sina destinationsorter. Redarna ville ju inte ha båtarna vid kaj på helger. Det fanns ändå mycket att titta på, inte minst alla fartyg på varven.

På bilden har Curt passerat bron över Rosenlundskanalen och stannat upp på Masthuggskajen för att ta bilden på kranarna prydligt uppställda med fronten mot väster. Man kan ana två fartyg vid kaj i dimman, förmodligen Lloydare. Dimman är så tät att färjeläget för *Färjan 6* mitt på Masthuggskajen helt svepts in i dimman.



Här har Curt promenerat längs hela Masthuggskajen och kommit fram till Haket där Stigbergskajen tar vid. Den ålderdomliga lilla fasta lyftkranen har tiden sprungit ifrån och den bidar nu sitt öde. Till vänster i bild kan man se några bojar i älven, Flackets bojar, och bortom dem Götaverkens flytdockor med fartyg i dockorna. Tittar man under den tredje lyftkranen skymtar färjeläget fram.



Nyårsafton 1947. Masthuggskajens östra del är full av båtar som lastar för att komma till sjöss innan arbetsdagen är slut. Curt har gått ut på flytbryggan där Motorbogserbåtarna AB har sina bogserbåtar. På ångaren *Narva* från Glasgow råder full aktivitet, ångvinscharna pyser ut ånga när lastningen pågår. Östra delen av kajen brukades av fartyg från Skottland och England.



Vid Träpiren ligger Styrösö Trafik AB:s ångare *Styrösö II*. Det ser inte ut att vara någon ombord och hon verkar upplagd. Akter om ligger Svenska Lloyds passagererbåt *Saga* i Skeppsbrons bojar. Hon har anlänt den 1 december och lagts upp. Förmodligen för att rustas inför en kryssning. *Saga* fick sällskap av Svenska Amerika Liniens lastfartyg *Krageholm* som kom till Göteborg från Oslo och lades vid *Saga* samma dag som Curt tog fotot den 31 december 1947.



Måseskär i styv kuling. Foto Bertil Quirin.

## Svar från läsekretsen

### Sigurd A

Under sommaren kom en förfrågan till Horisonten Runt med följande lydelse:

»Under ett besök vid Klippans Ångbåtsbrygga såg jag en norsk båt med namnet *Sigurd A*. Ägaren berättade att båten var byggd vid Hälleviksstrands Varv år 1938. Den hade hört hemma i Norge, men varit i tysk ägo under andra världskriget. Finns det någon som kan berätta lite om henne?»

*Mats Helgesson*

Efter att ha konstaterat att ägaren tagit fel på byggnadsår, det skall vara 1929, lät redaktören frågan gå vidare till vår norske småfartygsexpert Kjell A Sønstabø som hade en hel del att berätta om detta fartyg. Han refererade även till föreningen Allmogebåtars tidskrift *Träbiten* nr 106, där historien om

Hälleviksstrands Slip & Varv finns ner-tecknad, samt till tidningen *Skipet* nr 3, 2013. Med detta sagt är hennes historia följande:

### *Bolinders*

Motortillverkaren J & C G Bolinders Mekaniska Verkstads AB i Stockholm var en av pionjärerna när det gällde utvecklingen av motorer för fiskebåtar och mindre fartyg. Från råoljemotorer gick man till semidieselmotorer vilket var en stor del av verksamheten vid fabriken. Men man byggde även annat som restaurangspisar, paraplyställ och allt däremellan. År 1929 var Barcelona värd för en världsutställning där det svenska företaget ville vara med, men lite väl sent kom man på att man skulle visa upp sina produkter från speciella

reklam- eller demonstrationsfartyg. I mitten av år 1927 beställde motorverkstaden två fartyg vid Hälleviksstrands Slip & Mekaniska Verkstad för uppgiften. Fartygen fick namnen *Bolinders IX* och *Bolinders X*.

Motorfabriken hade stor erfarenhet av denna verksamhet. Redan 1908 hade man skickat ut *Bolinders VII* på en resa runt Nordsjön med besök på Shetland. Baktanken var, förutom att visa upp sina produkter, att sälja fartyget till hugade spekulanter. Därför var dessa demonstrationsfartyg ofta lite extra påkostade.

Nian och tian var, förutom huvudmotorn, utrustade med en lättviktsmotor för länsump och elektrisk generator samt en för vinschen föröver. Alla manövrer kunde ske från styrhytten och belysning samt elektronik för in-



*Sigurd A som Vikstrand i augusti 1991 i Kristiansand S. Foto K. B. Sønstabø.*

strumenteringen kom från en så kallad Jungneranläggning. I stället för lastrum hade båtarna två bekväma hytter, kabuss och en rymlig skans.

#### *Samtidigt i Norge*

I Søgne, strax utanför Kristiansand, hade man en lång tradition av hummer- och skaldjursexport. Redan på 1730-talet exporterade Nicolay Langfeldt humrar till Holland med egna fartyg. »Detta är hummerns paradis«, fastslog den store tyske geologen von Buch 1808.

På 1930-talet började en ny exportväg av skaldjur, nu till Frankrike. Det var främst släkten Govertsen från Ålo som kom i centrum för verksamheten. Det fransk-norska företaget J M Allum i Boulogne-sur-Mer, med norrmannen Egil Myhlius som chef, började med importen 1932. Peder Govertsen, John Hæstad och A. Ekberg gick samman och efter hand kom fler delägare in. Den 4 juni 1932 gick första leveransen från Sydnorge till Boulogne-sur-Mer.

Till en början användes mindre kuttarr till frakten av skaldjur, men det fungerade inte så bra. När man väl lämnat norsk hamn var det bråttom att komma fram för att inte lasten skulle bli förstörd.

Ägarna började se sig om efter ett bättre fartyg. I Haugesund fann man *Sigurd A* (R-88-H) som trålade räka. Fartyget ägdes av H. C. Tønnevik som hade köpt det av Bolinders den 11 mars 1931. Det hette då *Bolinders X*. Den 14 april 1934 köptes fartyget för 40 000 NOK av Peder Govertsen i Søgne och fick nytt fiskenummer, VA-80-S. Båtens norska namn kom från den dåvarande

fiskeridirektören Sigurd Asserson. Han var en av de främsta arkitekterna bakom fiskeriets utveckling i Norge under mellankrigstiden och belönades bland annat med den svenska Vasaorden.

Fartyget sattes genast in på exportfarten mellan Sydnorge och Frankrike. Det kunde ta med sig 14,7 ton räka och hade en öppen sump på däck som kunde ta upp till 1 500 kg hummer. Nyförvärvet var alldeles utmärkt för sin nya fart. Och ägarna var begeistrade: *Den bare lekte med bølgene medan de andre båtarna stampet, mer under vann enn over.*

*Sigurd A* var ständigt i drift. Motorn hann aldrig svalna. Ett år gjorde fartyget 48 turer till Boulogne-sur-Mer och två turer till London.

#### *Orkan*

Mandomsprovet för *Sigurd A* kom den 24 januari 1937. Trots att vädertjänsten varnat för mycket hårda vindar stack fartyget ut från Norge för sin resa till Frankrike. Storm rådde, vinden tilltog och var till sist uppe i 50 m/s. Brottsjör slog sönder stöttorna och förstörde skansinredningen. Allt tycktes gå förlorat. Men fartyget var starkt byggt och motorn fungerade klanderfritt. Till sist kunde man nå sitt mål efter 119 timmar, eller nästan fem dygn. Fartyget tog sig tillbaka till Norge under bättre väder och fick sina stormskador reparerade varefter hon åter sattes i fart. Hummersumpen på däck togs bort och blev ersatt av våt träull under däck.

#### *Nya uppdrag*

Leveranserna av skaldjur fortsatte fram till andra världskriget. *Sigurd A* rekvi-

rerades då av tyskarna. Därefter höll hon till vid Ulsnes och användes till transporter i området. I juni 1956 blev hon övertagen av Det Norske Kystartilleri.

Kjell Sønstabø skriver: *Jeg husker den godt fra midt på 70-tallet da den hørte til det norske Kystartilleriet. Da var den stasjonert i Ulsnes på Hundvåg ved Stavanger, og jeg tjenestegjorde en tid der.*

Efter det att försvaret anskaffat aluminiumbåten *Brimse* blev *Sigurd A* överflödig. Hon såldes och blev fritidsfartyg. Ett tag låg hon i Mandal och flyttade sedan till Grimstad. Hon var också en sväng upp till Svalbard innan hon kom tillbaka till Stavanger och fick fast plats på Bjørnøy.

I juli 1985 blev hon återregistrerad som fritidsbåt med namnet *Vikstrand*. Hon bytte ägare några gånger. I slutet av 1990-talet var båten i ganska dåligt skick.

Hon inköptes då av Båt & Brygge Bjørn Stenvik på Sola som rustade upp henne. Han sålde henne i november 2003 till Knut Børre Vatsvåg i Stavanger. Priset var då 425 000 kronor. I juni 2008 återfick fartyget namnet *Sigurd A*.

Någon källa gör gällande att hon under 2010-talet hörde hemma i Oslo med namnet *Harvøy*, men något stöd för detta finns inte i registren. I augusti 2016 köptes hon av sin nuvarande ägare, norrmannen Knut Faret, som framlever sina dagar i Göteborg. Under senare tid har fartyget undan för undan förbättrats och befann sig så sent som i augusti år 2020 på slip på Ö-varvet på Öckerö.

*Red*



*Vikstrand i maj 2008 på Hundvåg, Stavanger. Foto K. B. Sønstabø.*



*Sigurd A hos Ö-varvet, Öckerö den 19 augusti 2020. Foto Krister Bång.*



*Erik Sparre som vrak i Svaneåfjorden sommaren 2020. Observera akterskeppet. Foto Klas Andersson.*

### Jungfruns historia kartlagd

Det var en överraskning att se lilla *Jungfrun* så långt bort som i Stege. Hon är ett av våra äldsta fartyg byggd redan 1865 vid Lindholmens Varv i Göteborg. Då hette hon *Fanny* och ägdes av Stockholms Ångslups AB. I april 1901 kom hon till sjön Erken vid Norrtälje och skiftade namn till *Erken*. År 1914 byggdes hon om till bogserfartyg, flyttade till Östhammar och döptes om till *Lisa*. År 1948 kom hon tillbaka till Stockholm och tio år senare, 1958, kom hon till Nättraby i Blekinge och bygg-

des om till turfiskebåt. Namnet blev nu *Bellman*. År 1980 såldes hon till Bert Carlsson. Nu blev fartyget ombyggt och renoverat. År 1991 såldes hon till Gällstaö i Mälaren och fick namnet *Jungfrun*. År 2009 hamnade hon i Torps hammar i Ånge kommun i Jämtland och sattes i trafik på Ljungan. I november 2016 såldes hon till Ella Böving i Stockholm och i samband med detta avregistrerades fartyget. Som ett litet kuriosum kan nämnas att Ella är född i Jungfruns stjärntecken.

*Källa: Skärgårdsbåtar.se*

### Ännu nyare bud i Häverud

Fotot på en okänd båt i Dalslands kanal som var infört i nummer 1 har engagerat läsarna. I nummer 2 föreslog en av läsarna att det var *Nordmarken* och i nummer 3 att det var *Erik Sparre*.

Klas Andersson i Götene har en avvikande uppfattning och tror inte att det kan vara *Erik Sparre* eftersom hon hade ett helt annat akterskepp. Något tips om vilket fartyg det i stället kan vara har han dock inte. *Red*

## Nya frågor

### De okändas bildkavalkad

Från Tore Olsson har vi fått ett fotografi av ms *Karin*. Vi vet alltså namnet

på båten men inget om hennes historia. Kan du identifiera jakten?

C. G. Nyström har i sin samling en

bild av en gammal stålskuta. Tyvärr har han inte namngivit den. Känner någon igen den?



*Tore Olssons bild på ms Karin.*



*C.G. Nyströms bild av en gammal stålskuta.*



Norskägda Haltbakk Bunker med en originell stavning av hemorten. Foto Preben Andersen.

**Brittisk?**

Den svenska bunkertankern *Dana* av Öckerö har sålts till Kristiansund N i Norge och döpts till *Haltbakk Bunker*. Fartyget fortsätter segla under svensk flagg med hemort i Gothenburg.



**Ny bogserbåt**

Den 10 september fotograferade Bengt Westin nyinköpta bogserbåten *Rocco* då hon dockade i Gustavsviks torrdocka i Ångermanland. *Rocco* är förvisso inte nybyggd men ny i Sverige. Det är Tugab i Gävle som står som ägare. Hon byggdes 1975 i Dunkerque i Frankrike som *Abeille No 9* och har sedan hetat *Sirocco*, *Chambon Sirocco* och *Sirocco II* innan hon i augusti i år fick svensk flagg.



Skolfartyget *Älva* på ett besök i Göteborg. Foto Nils Olof Andersson.

**Älva i älva**

Eller 10:49. Nils-Olof Andersson begav sig den 16 september till Eriksberg och fotograferade skolfartyget *Älva* av Stockholm och kom med rubricerade överskrift.

Kuriosa



»Hjulångare« vid Torsång, Dalarna.

**Okänd »hjulångare« 1**

Redaktionen fick detta foto av mindre »hjulångare«, typ eka, som sågs i trafik vid Torsång i Dalälven under en mid-sommar för några år sedan. Det var Jan Erik Lindström och några av hans vänner som byggt om denna farkost. Hon är dock ingen ångare.

Samtidigt meddelas att samma personer under sommaren 2020 byggt ett vikingaskepp. *Red*

**Okänd »hjulångare« 2**

Vid Mårdsjön i Jämtland återfinns denna »hjulångare« som väl mest liknar en flytande dansbana. SVT har sänt ett program i sex delar om detta fartyg betitlat *Cowboybåten*. Fotografiet är insänt av Erik Hag. *Red*



»Hjulångare« vid Mårdsjön i Jämtland. Foto Erik Hag.

### Fyrmastaren Berta

Av vår trogne läsare Bengt Gustavsson i Lilla Edet har HR fått ett foto av den tyska fyrmastaren *Berta* i Göta älv. Detta är ett unikt foto såtillvida att hon hette så endast under några månader år 1928.

Fartyget byggdes 1904 vid Klippans Varf i Göteborg och fick vid sjösättningen den 3 juni namnet *Henning*. Styrelsen för Klippans Varf utgjordes av grosshandlare Erik Frisell, vars far hette Henning, samt av skeppsredare

John E Olson. Fartyget, som levererades under november, byggdes för varvets egen räkning och avseglade i början av december 1904 till Newport.

Skutan såldes i januari 1913 liggande i Le Havre till Leer i Tyskland där namnet ändrades till *Weert*. På 1920-talet såldes det flera gånger. I januari 1925 blev hon *Margarethe Gertrude* av Bremen och några dagar senare *Margarethe Witte*. I augusti 1926 fick hon namnet *Solide* med hemort i Hamburg och månaden därpå *Carmen*. I april

1928 köptes fartyget av Berta Meyer-Rodenberg i Hamburg och döptes om till *Berta*. Redan i december samma år såldes hon till Savona i Italien och fick sitt sista namn, *Luigi*. År 1941 övertogs skutan av den italienska flottan. Slutet för fartyget kom den 15 april 1943 då hon torpederades av den brittiska ubåten *Taurus* i Bonifaciosundet då hon var på resa mellan Civitavecchia och Olbia med last av sprängämnen och ammunition.

*Red*



*Tyska fyrmastaren Berta i Göta älv. Foto ur Bengt Gustavssons arkiv.*

### *Sjöhistoriska Samfundet*

Sjöhistoriska Samfundet grundades 1939 i Stockholm för att bidra till utforskandet av sjöhistorien, i första hand den svenska. Samfundet ger varje år ut en årsskrift vid namn *Forum Navale*. Den liknar mera en bok och innehåller sjöhistoriska artiklar från olika tider. Samfundets styrelse fungerar också som styrelse för Sune Örtendahls stiftelse. Den består av ett legat vars avkastning anslås till tryckningsbidrag för böcker i sjöhistoria. 2020 får tre, ev. fyra böcker tryckningsbidrag, bl.a den nyutkomna *Svenska Orient Linien - Rederiet som överlevde*.

Som medlem i samfundet får man *Forum Navale* samt de böcker som erhållit tryckningsbidrag. Nya medlemmar under 2020 erhåller i mån av tillgång samtliga årets böcker. Vidare kallas man till två årliga möten med föredrag i sjöhistoriska ämnen. Talare vid höstmötet är vanligtvis vinnaren av samfundets forskningspris till Jan Gletes minne. Vid anhållan om medlemskap bör fogas några rader om sökandens anknytning till fartyg och sjö. Årsavgiften är 300,- kr. Ansökan ställs till:

Sjöhistoriska Samfundet • c/o Jenny Rosenius, Kornhams Torg 2 • III 27 Stockholm  
E-post: [info@sjohistoriskasamfundet.se](mailto:info@sjohistoriskasamfundet.se)

Besök gärna samfundets hemsida för mer information om verksamheten och för att ta del av alla nummer av *Forum Navale* samt en förteckning över verk som fått tryckbidrag mm. <https://sjohistoriskasamfundet.se>



## Böcker på frivakten

Redaktör Lennart Bornmalm



### Blekinge Sjöfartsmuseums årsbok 2019

Förlag: Blekinge Sjöfartsmuseum.  
Omfång: 114 sidor. Rikt illustrerad.

EN ÅRLIGEN ÅTERKOMMANDE skrift är Sjöfartsmuseets i Karlshamns årsbok. I år belyser den bland annat redarfamiljens resor med Rederiaktiebolaget Falkviks båtar, där den verkställande direktören/styrelseordföranden Thure Carlsson inte var så intresserad av sjön och fartyg, men på 1920-talet såg möjligheten att genom rederiets fartyg resa runt i Europa på ett bekvämare sätt. Thure Carlsson reste med sina döttrar Thyra och Kerstin eftersom hans hustru inte var intresserad att färdas till sjöss. Resorna är kantade med en del händelser som delvis återger livet i Europa och olika hamnar under mellankrigstidens sista decennium.

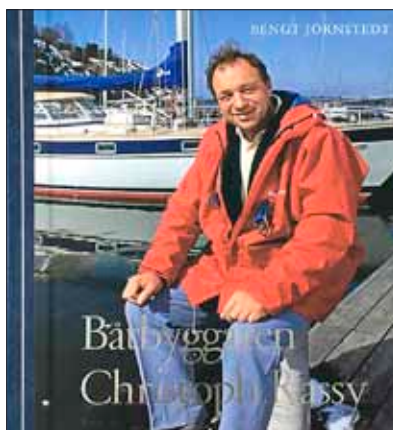
I ett annat kapitel berättar Stellan Bengtsson om sin farfar Algot Bengtssons Skeppshandel AB i Karlshamn. Blekinge förknippas med sjöfart, och Karlshamn som en betydande importhamn av råvaror från Fjärran Östern. Många fartyg från Ostasiatiska Kompaniet anlöpte Karlshamn som första svenska hamn för att lossa varor till stadens industrier. Inte minst hade skeppshandeln stor betydelse för den mindre sjöfarten som till stor del frak-

tade jordbruksprodukter under valda delar av 1900-talet. Stellan Bengtsson var verksam i firman under några år på 1970- och början av 1980-talet och berättar initierat om verksamheten och olika händelser.

I kapitlet »Sjön suger« berättar Peter Sjögren, dotterson till Thure Carlsson, om sin tid som sjöman dels i morfaderns fartyg ångaren *Falkvik* och senare i Johnsonlinjens fartyg *Orinoco* som trafikerade Sydamerikas ostkust. Berättelsen är både intressant och medryckande.

Detta och en hel del annat smått och gott belyses i årets skrift från Karlshamns sjöfartsmuseum.

Lennart Bornmalm



### Båtbyggaren Christoph Rassy

Av Bengt Jörnstedt.  
Förlag: Aqua Perla Förlag, Enhörna.  
Omfång: 207 sidor, rikt illustrerad.

BÅTBYGGERIET HAR LÅNG tradition på Orust där det byggts båtar under flera sekler. För många av de små jordbrukarna på Orust blev båtbyggeriet ett sätt att dryga ut de låga inkomster som jorden gav. Riklig tillgång på skog inom räckhåll, inte minst längs de östra och norra sidorna av ön, gav goda förutsättningar för byggmateriel. Dessutom fanns många skyddade och djupa vikar samt flacka stränder, vilka skapade förutsättning för båtbyggeri.

I boken får läsaren följa Christoph Rassy's intressanta livsresa från hans första båt som byggdes vid Starnberger See i södra Tyskland via Nötesunds båtvarv, som egen båtbyggare i Kungsviken, övertagandet av Harry Hallbergs ståtliga båtvarv i Ellös fram till dagens Hallberg-Rassy Varvs AB – ett av världens absolut främsta segelbåtvarv.

Författaren Bengt Jörnstedt, som tidigare varit framgångsrik seglare och under många år chefredaktör för tidskriften *Segling*, skriver medryckande berättelsen om Christoph Rassy och bjuder läsaren på familjeföretagets historia i framgång och motgång.

Boken inleds med att vi får stifta bekantskap med Christoph som barn under de första åren efter andra världskriget och hans redan tidigt stora intresse för båtar och segling. Han utbildade sig först till glasmästare, men intresset för båtbyggeri var större och efter att ha byggt några Piratjollar med lyckat resultat, både hantverks- och seglingsmässigt, fick Christoph anställning vid ett litet båtbyggeri vid Starnberger See. Han får ett mycket gott anseende som båtbyggare i det lilla samhället Tutzing och båtklubben vid den intelligande sjön, där han till och med får låna ett hörn i klubbens restauranglokal för att bygga en båt när klubben var stängd vintertid.

Men Christoph ville vidare som båtbyggare. På Orust fanns båtvarven med stor hantverksskicklighet. Ända in på 1960-talet fanns nästan en båtbyggare i var och varannan vik på ön och dess höga hantverksskunnande hade spridit sig så långt som ner till Bayern i södra Tyskland. Av en tidningsartikel inspirerades där den unge Christoph att resa till Orust och utveckla båtbyggerihantverket. Han ville bygga segelbåtar på ett traditionellt sätt av trä, vilket man gjorde i Sverige och på Orust i början av 1960-talet. Plasten hade ännu inte fått fullt genomslag inom båtbyggeriet, även om Allmags Varv på östra Orust

redan i början av 1950-talet hade börjat bygga mindre plastbåtar med en hel del trädetaljer, byggdes fortfarande de större segel- och motorbåtarna med träskrov.

Christoph Rassy skrev brev till fem båtvarv på Orust och sökte arbete. Tre varvsägare svarade, en av dem var Karl-Erik Andersson vid Nötesunds Varv. Här fick Christoph ett varmt mottagande och han kom snabbt in i arbetet. På dagarna byggde han båtar åt varvet, men på kvällar och under helger åt sig själv.

Nötesunds Varv hade mycket gott anseende. Det hade grundats i mitten av 1920-talet av Karl-Erik Anderssons far Carl Andersson, som ännu in på 1970-talet var varvets konstruktör. Karl-Erik Andersson fick snabbt förtroende för Christoph Rassy kompetens och handlag som båtbyggare, men fick också erfara den unge tyskens självständiga sätt och höga självförtroende.

Efter tre år vid Nötesunds Varv ville Christoph starta ett eget båtvarv och han fick då köpa Harry Hallbergs båtvarv i Kungsviken, när denne investerat i en ny varvsanläggning som 1964 togs i drift i Ellös.

Under de följande åren i Kungsviken inledde Christoph den första helt egna produktionen som var HR35 Rasmus med skrov av glasfiberarmerad plast, vars breddmått fick avgöras av dörröppningen till båtshuset i Kungsviken. När det blev aktuellt för Harry Hallberg att sälja sitt båtvarv 1972 föll hans tankar på Christoph Rassy. Han skulle vara den rätte ägaren att driva det ansedda Harry Hallbergs båtvarv vidare in i framtiden och därför erbjöds Christoph att överta Orusts största och mest berömda båtvarv. Han tvekade inte en sekund utan betalade Hallberg priset han bestämt utan att pruta. SE-banken hade också stort förtroende för Christoph och lånade honom de pengar han behövde.

Därefter följer framgångssagan med Christoph Rassy vid rodret för ansedda Hallberg-Rassy Varvs AB. I boken får vi stifta bekantskap med många händelser och personer, konstruktörer med flera, vilka haft betydelse för båtvarvets utveckling och framgång genom åren.

Sedan 2003 är Christophs äldste son Magnus Rassy chef för båtvarvet och han ger intrycket att vara såväl till utseende som till sätt en kopia av sin far och har liksom pappan ett stort intresse för båtbyggeri och segling. Han var uppenbarligen den rätte efterträdaren till Christoph.

Boken avslutas med att Christoph med hustru Mai åter är i Bayern tillsammans med Christophs syskon, som han under alla år haft en god kontakt med. Kort sagt är det en trevlig och intressant berättelse om en skicklig båtbyggare och företagsledare.

Omdömet från alla som jag hört har haft att göra med Christoph Rassy är att han är mycket rejäl och bygger fina och välseglande segelbåtar med tysk precision och kvalitet.

Förutom att boken är trevligt skrivet är den också fint utformad med en hel del intressant bildmaterial.

*Lennart Bornmalm*



### **En skärgårdsskuta kommer lastad** *Bondeseglationen till Stockholm*

Av Lars G Soldéus.

Förlag: Soldéko HB, Saltsjöbaden.

Omfång: 256 sidor, rikt illustrerad.

MED KONSTATERANDET »Att segla är nödvändigt« underströk den latinske författaren Plutarchos den dåtida världsstaden Roms beroende av sjöfarten. Sällan har denna antika devis fått sin giltighet bättre bekräftad än i den väldokumenterade boken *En skärgårdsskuta kommer lastad, Bondeseglationen till Stockholm*, av författaren Lars G Soldéus. I femton väldisponerade kapitel skildras Stockholms utveckling som hamnstad från tidig medeltid till tidigt 1900-tal.

Från och med Magnus Erikssons landslag var all handel förbehållen städerna. För Stockholms del innebar det

kontroll över all handel från Bottenhavet i norr, inklusive de finska kustlänen, till norra Kalmarsund i söder. Detta av staten hårt reglerade system med stapelstäder, uppstäder och lydköpingar gällde fram till frihandels införande vid mitten av 1800-talet.

Med hjälp av ett unikt kartmaterial och mängder av samtida illustrationer, allt återgivet med imponerande bildkvalitet, lyfter Soldéus fram Stockholm som centrum för all den varuhantering detta system medförde. De tre varuområden som dominerat genom snart sagt alla århundranden är livsmedel, ved, sand och grus. Av livsmedlen intog fisk en särställning vilket författaren skildrat ingående i en tidigare bok.

De dominerande transportlederna var vattenvägarna. Bondeseglationens olika båt- och fartygstyper ägnas ett särskilt kapitel med en utförlig översikt över hela skalan från de små ökorna via storbåtar, däckade jakter, slupar, galesaser och skonoter. Man blir påmind om att allmogen, det vill säga de som inte var borgare i någon stad, inte hade rätt att inneha däckade båtar. Den utförliga presentationen tar även upp det stora undersökningsområdets lokala variationer i byggnadssätt, riggning och segelföring. Allt illustrerat med dokumentära uppmättningsritningar, foton och miljöbilder i vackra färger.

Konflikten mellan den gällande näringspolitikens bärande idé att monopolisera all handel till städerna och deras växande behov av livsmedel ledde till olika uppmjukningar av förbuden för allmogens seglationer. Författaren skiljer här noggrant mellan »husbehovsseglation«, vilket avser frakt av egna varor till marknader med mestadels salt och metallvaror i retur, respektive »fraktseglation«, som avser transporter för annans räkning.

Ett föga uppmärksammat fraktslag utgörs av gödsel och latrin, som belyses på ett särdeles intressant sätt. Trogen sitt systematiska arbetssätt ägnar Soldéus olika kapitel till att skildra båtar och skutor från olika geografiska områden. Roslagen intar från Stockholmssynpunkt en särställning. Med utgångspunkt från omfattande arkivstudier får de olika ösamhällenas Piggskutor och vedjakter noggranna be-

skrivningar kompletterade med dokumentära foton interfolierade med små biografier om enskilda skeppare. Det södra området omfattar kusten från och med Södertörn ner till Timmer nabben i norra Kalmarsund. Här dominerar kravelltekniken tonnaget medan klinktraditionen var förhärskande inom inrikesjöfarten i Roslagen. Även detta sydliga område erbjuder många exempel på intressanta öden gällande såväl människor som fartyg.

Båt- och fartygsbestånden i Ålands och Åbolands omfattande skärgårdsarkipelager ägnas motsvarande ambitiösa beskrivningar av såväl båtar, skutor som personöden.

Ett avslutande kapitel ägnas åt att presentera Roslagens skutor i detalj. Lars Soldéus upprättar en tydlig typologi som täcker båtar och skutornas konstruktion, rigg och segelföring vid olika tidsperioder. Här bjuder författaren på en imponerande rikedom av egna uppmättningsritningar, detaljritningar och konstruktionsbeskrivningar utförligt försedda med adekvata termer och benämningar. Dessutom flera foton av modeller, byggda enkom för detta ändamål. Att Medelhavets feniciska sjömäns insatser för det romerska riket väl kan jämföras med den omfattande seglationen hos Östersjöns seglande kust- och skärgårdsbor är den givna slutsatsen efter studiet av detta praktverk.

*Anders Berg*



### 100 år i sjöfartens tjänst

Texter: Berit Blomqvist

Förlag: Sveriges Skeppsmäklarefören.

Omfång: 95 sidor, rikt illustrerad.

DEN ANRIKA organisationen Sveriges Skeppsmäklareförening passade på att fylla 100 år 2019. I samband med detta passade man också på att ge ut en påkostad jubileumsskrift.

Föreningen har i dag över 130 företag som medlemmar, och på de första sidorna presenteras tio av dessa företag som varit med ända sedan starten 1919. Därefter följer ett verkligt språkande bildcollage från den stora jubileumsfesten i Stockholms Stadshus. Det är åtskilliga sidor med bilder som lika gärna kunde ha presenterats i *Hänt i veckan!*

Så följer, precis som i de flesta jubileumsskrifter, en exposé över de gångna 100 åren. Föreningen bildades faktiskt i samma hus, Rosenbad i Stockholm, som numera är säte för Sveriges reger-

ing. En hel del av diskussionerna under åren har handlat om problem med medlemskap, om klareringar, om samarbete med liknande föreningar i andra länder, om mäklaransvar och mycket annat. Naturligtvis förekommer också bilder från föreningens jämna jubileer, vid 25, 50 resp. 75 år.

De frågor som föreningen mest sysslat med, klareringslagstiftning, konkurrensfrågor, farledsavgifter, moms-lagstiftning, kreditrisker, och slutligen kommunikation – från telex till blockkedjor, behandlas ganska ingående. Även utbildningsfrågor och relationerna till olika myndigheter, som kustbevakningen, tullväsendet och hamnarbetarförbundet behandlas.

Skriften avslutas med ingående intervjuer med två äldre, samt den nuvarande ordföranden för föreningen. Fyra erfarna fartygsagenter och mäklare får berätta om hur de upplever att branschen förändrats under deras verksamma tid.

Slutligen blir sex unga påläggskalvar inom branschen intervjuade om sin syn på yrket och relationerna med Sveriges Skeppsmäklareförening.

För övrigt är skriften just en typisk jubileumsskrift, och bör läsas som en sådan. Alla som har intresse av skeppsmäklarbranschen bör dock kunna ha stor behållning av innehållet.

*Göran Sändare*

## 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'

# TORPEDERINGAR, MINSPRÄNGNINGAR OCH OLYCKOR

Svenska Orient Linien har seglat genom två världskrig vilket återges med all dramatik i denna bok där minsprängningar och torpederingar var den verklighet som drabbade seglande sjöfolk, anhöriga samt aktiva rederier. Man seglade för att försörja Sverige med livsviktiga produkter och för att säkra svensk industriproduktion. SOL:s framtid ser idag betydligt ljusare ut.

Starka personbeskrivningar av samarbetspartners som den kände agenten och redaren Eugen Eugenides och maskinisten Arvid Gallon. Olyckor drabbade SOL och ibland ofattbara sådana. Tragedin i Turkiet berättar om när SOL:s Naboland kolliderar med den turkiska ubåten Dumlupinar i Dardanellerna – en ren olycka som tog 81 turkiska besättningsmän. Följderna för kapten Lorentson blev mycket kännbara. Svenska Orient Linien har seglat under många ägare från Broströms till Transatlantic och senare

Bylock & Nordsjöfrakt för att i tidigt 2000-tal ingå i Imperial Shipping. Genom bildningen av ett nytt rederi bygger nu Wallenius SOL två stora RORO-fartyg i Kina vilka skall ta gods från Östersjön och Bottenviken veckovis ner till Nordtyskland, Holland, Belgien och London samt åter norrut. Samarbetet mellan parterna Wallenius och SOL är perfekt med Wallenius teknikkunskande och SOL:s kunskap i dessa laster och trader. Ägare är idag J.A. Kjellberg & Söner AB.



# TAUBE – SJÖMAN OCH COWBOY, MUSIKER, ARTIST

Evert Taube skrev för många tidningar såsom Göteborgs Handels- och Sjöfarts Tidning. Han tvingades leverera material men många gånger låg förskott och decimerade arvodet. Hans äventyr i Skagen resulterade i ett barn med "Skagens Rose".

I På kryss med Taube seglar Litteraturvetaren David Anthin och Trubaduren Martin Bagge inte bara i Taubes kölvatten längs västkusten, de följer också hans arbetsgång genom att här återanvända tjugotidigare tryckta artiklar från sidan Världens gång i Göteborgs-Posten. Ombord på kosterbåten "Flory" får läsaren följa med till en rad livsavgörande platser för nationalskalden: Göteborg, Vinga, Smögen, Hällö, Marstrand, Ängön med flera.

Fil.dr Anthin har dessutom kompletterat med en hel del nyskrivet material, vilket sammantaget gör denna bok till den hittills mest ingående studien över Taubes västkustdiktning. I texterna framgår inte bara vilken stor betydelse västkusten hade för Taubes konstnärskap, det blir också tydligt hur han själv har inspirerat många människor. Efter en kärleksaffär med "Skagens Rose" blev Taube burdust satt på tåget till Fredrikshamn.



# HISTORIA I KARTOR OCH BILDER – ÅTTA NATIONER RUNT ETT HAV

Östersjön på kartan – Praktverk  
Boken är en spännande resa i tiden och en fascinerande guide till Östersjöns värld från medeltiden till i dag. Havet som en gång var helt svenskkontrollerat men Sverige har fortfarande den längsta kusten. På ett medryckande sätt berättar boken om århundraden av växelverkan över havet – om kunskaper och färdigheter som har format världen och världsbilden längs Östersjön.

Öar: Världshavens unika utposter  
Det här är den största och mest heltäckande fotoboken om världens öar som någonsin har skapats i Sverige. Fotografen och författaren Peter Hanneberg har under tio års tid rest till 50 av jordens allra mest fascinerande öar. Denna bok visar i storslagna bilder och inträngande texter hur natursköna, unika och sårbara öar kan vara.





# Fraktare från Tjörn

## *Sista chansen till förhandsbeställning*

SOM VI TIDIGARE MEDDELAT håller Läns pumpens redaktion på att sammanställa en bok om några av alla de järnare från Tjörn som presenterats i tidskriften under de senaste 20 åren. Epoken spänner över perioden från 1950 till omkring 1970. Gammalt blandas med helt nyskrivet detaljrikt material. Över 100 fartygsöden behandlas.

### *Vi behöver din hjälp*

För att ro i land detta stora projekt behöver vi din hjälp med förhandsbeställning av boken. Det har redan visats stort intresse för denna unika publikation men vi behöver omkring 150 förhandsbeställningar för att förverkliga detta genomarbetade och rikt illustrerade verk.

### *Priset?*

Anmäler du ditt intresse före årsskiftet 2020/2021 är priset endast **295 kronor**. Därefter kommer det att hamna på minst **350 kronor**. Även detta är ett ringa belopp med tanke på den stora omsorg vi lägger ner på bildtryck och utförande. Skicka inga pengar nu, först vid leveransen. Vi anstränger oss för att boken skall vara klar under första halvåret 2021.

Anmäl ditt intresse till Krister Bång, handläggare i ärendet.

Krister Bång, Skolängen 11, 433 60 Sävedalen eller per mail [krister.bang@gmail.com](mailto:krister.bang@gmail.com).

**Välkommen med din förhandsbokning**

