

LÄNS PUMPEN

*sjöfartshistorisk
tidskrift*

NR 4 2021 80 KR





Länspumpen ges ut av »Länspumpen Sjöfartshistorisk Förening« i Göteborg. Årgång 49. Nummer 200 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.

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

Nils Sjökvist, tel. 0760-50 35 36.

Göran Sändare, tel. 0732-77 01 23.

Styrelsen för Länspumpen Sjöfartshistorisk förening

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

Per Lycke, sekreterare.
Tel. 00358-407 576 486

Håkan Alverbo, kassör.
Tel. 0706-67 41 98.

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

Bertil Söderberg, ledamot.
Adress: Önneredsvägen 139,
421 57 V. Frölunda, tel. 031-45 91 98.

Anders Bergenek, suppleant.
Tel. 0706-43 72 75.

Christopher Kullenberg Rothvall,
suppleant.
e-post till redaktionen och styrelsen:
förnamn.efternamn@lanspumpen.se

Hemsida: www.lanspumpen.se
Adress: Länspumpen, c/o Håkan Alverbo,
Skansvägen 9, 471 32 Skärhamn.

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

Bildbearbetning, repro, form och layout:
Bertil Quirin, bertil@quirin.se.
Tryckt hos Göteborgstryckeriet, Mölndal.

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

Omslagsbilder

Framsida: *Västerland* vid Hirtshals den 18 aug.
2021. Foto Preben Andersen.

Baksida: *Västerland* vid Hirtshals den 18 aug.
2021. Foto Preben Andersen.

Innehåll

Ett sällsamt krigsöde	3
<i>Anders Bergenek</i>	
Jørgen J. Lorentzen och de svenska rederierna Dalen och Fraternitas	4
<i>Nils Sjökvist</i>	
Ziba in diaspora	20
<i>Krister Bång</i>	
Episod i Egypten	24
<i>Göran Sändare</i>	
Farväl till en klassiker	28
<i>Anders Bergenek, Rickard Sahlsten</i>	
På kryss i Bohuslän	38
<i>Krister Bång</i>	
GG 500 – imponerande nybygge till Styrsöfamilj	44
<i>Lennart Bornmalm, Andreas Ingvarsson</i>	
Resa till Norge	50
<i>Krister Bång</i>	
Curt S. Ohlssons bildskatt	52
<i>Bertil Söderberg</i>	
Horisonten runt	58
<i>Krister Bång</i>	
Böcker på frivakten	62
<i>Lennart Bornmalm</i>	

Medlemsnytt

Det är med stor glädje vi överlämnar detta nummer till våra medlemmar. Det är nämligen den tvåhundra (200) ordinarie utgåvan av tidningen sedan starten 1972. Därutöver har Bertil Söderberg producerat nio specialnummer av tidningen. Stort tack till alla skribenter och läsare som hållit skutan flytande under alla år.

Nästa år fyller tidningen 50 år och då passerar vi en ny milstolpe. Vi planerar ett jubileum i Göteborg den 3 september. Mera om detta kommer senare.

Länspumpen genomförde den 29 september årsmötet för 2021 i digital version. Den stora förändringen blev att Christopher Kullenberg Rothvall valdes in som suppleant i styrelsen. Christopher arbetar till vardags på *Svensk Sjöfarts Tidning*. Vi hälsar honom välkommen samtidigt som vi tackar Bosse Lagerqvist för allt nedlagt arbete under många år.

Till dig som ännu inte betalat årsavgiften för 2022 ber vi dig göra detta före årsskiftet. Då slipper vi en massa kostnader och arbete som vi i stället kan lägga på tidningen.

Årsmötet 2022

Vi är glada att kunna meddela att årsmötet 2022 kommer att hållas i Karlskrona 6 eller 7 maj 2022 i samarbete med Sjöhistoriska museet och dess sammankomst Varvsforum. Det kommer att bli ett fint och varierat program. Ett detaljerat program presenteras i Länspumpen 2022:1 och på hemsidan är det är fastlagt. Alla är hjärtligt välkomna.

Styrelsen

Ett sällsamt krigsöde



SKONERTSKEPPET LEKNA av Halmstad drabbas av kriget 1916. Det är ett 33 meter långt fartyg som är byggt 1877. Halmstadmäklaren Otto Boman har köpt henne år 1904. *Lekna* är vid händelsen, som beskrivs i den här artikeln, på väg över Nordsjön till England under befäl av Martin Eugenius Johansson från Göteborg och med ytterligare sju personer i besättningen.

De siktar den 19 oktober 1916 *Svartvik* som är ett segelfartyg från Stockholm. Det märkliga är att befälhavare där är Gustaf Artur Johansson, Martins son. De kommer överens om att segla tillsammans en sträcka även om de är på väg till olika hamnar. Även om far och son har seglat länge på Nordsjön har de tidigare aldrig mött varandra på det här sättet. Under den påföljande natten tappar fartygen emellertid kontakten med varandra.

Den 20 oktober ser *Lekna* en tysk ubåt som kommer upp emot henne. Tyskarna ger besättningen fem minuter för att lämna fartyget. Svenskarna sätter två livbåtar i sjön men ubåten lägger beslag på den ena. Man tänker nämligen använda den för att plundra *Lekna* på proviant innan man sticker henne i brand. *Leknas* besättning tränger ihop sig i sin livbåt och ror från platsen. De ser sitt fartyg brinna samtidigt som ubåten seglar vidare.

Från *Svartvik* ser man ett segelfartyg brinna och misstänker att det kan vara *Lekna*. Ubåten är nu på väg emot dem och samma historia upprepar sig. De får fem minuter på sig att lämna fartyget som sedan sätts i brand. Sjön är ganska grov och en av livbåtarna törnar emot *Svartviks* skrov.

Till sin fasa upptäcker männen ombord att den springer läck och i praktiken blir obrukbar. Ubåten tar ingen hänsyn till besättningens utsatta situation utan lämnar platsen.

I det här läget inträffar ett mirakel. Plötsligt dyker en tom livbåt upp och driver emot dem. Den är visserligen vattenfylld men kan länsas och är sedan fullt användbar. Det är den andra livbåten från *Lekna*! Tyskarna har inte haft någon användning för den sedan de lagt beslag på provianten. Detta kan också uttryckas på annat sätt. När sonens fartyg och dess besättning är i sjönöd kommer en livbåt drivande från hans fars fartyg och räddar situationen.

Leknas besättning ror i riktning mot land i kyla och hög sjö. Inte minst kapten Johansson är ganska medtagen. Han är såpass gammal som 58 år och har inte hunnit få på sig varma kläder innan han lämnade sitt fartyg. Slutligen räddas männen av en brittisk båt som för dem till Boston på Englands ostkust.

Även *Svartviks* besättning har det svårt i det hårda vädret. De upptäcks dock av en annan brittisk båt som tar dem till Hartlepool. När de kommit iland har far och son telefonkontakt och kan lättade konstatera att båda är vid liv.

Några dagar senare möts de oväntat på en polisstation i Newcastle dit de oberoende av varandra har begett sig för att sköta formaliteter inför hemresan. Sedan åker alla hem till Sverige med Svenska Lloyds ångfartyg *Bele*. Den här gången får historien ett lyckligt slut.

Anders Bergenk

Under andra hälften av 1900-talet fanns två ganska anonyma rederier i Göteborg, med både tank- och bulkfartyg. De seglade mest på Pacific och Asien och besökte sällan Sverige.

Sjöfolket ombord betecknade sig som utesejlare och man tyckte att de var bra rederier att segla hos. Fartygen hade oftast mörkblå skrov med en vit svältrand på sidorna och förde svensk flagg.

Rederierna var Rederi AB Dalen och Rederi AB Fraternitas. De startade båda år 1940 och verksamheten i Sverige upphörde omkring 1987.

Nils Sjökvist



Jørgen J. Lorentzen och de svenska rederierna Dalen och Fraternitas

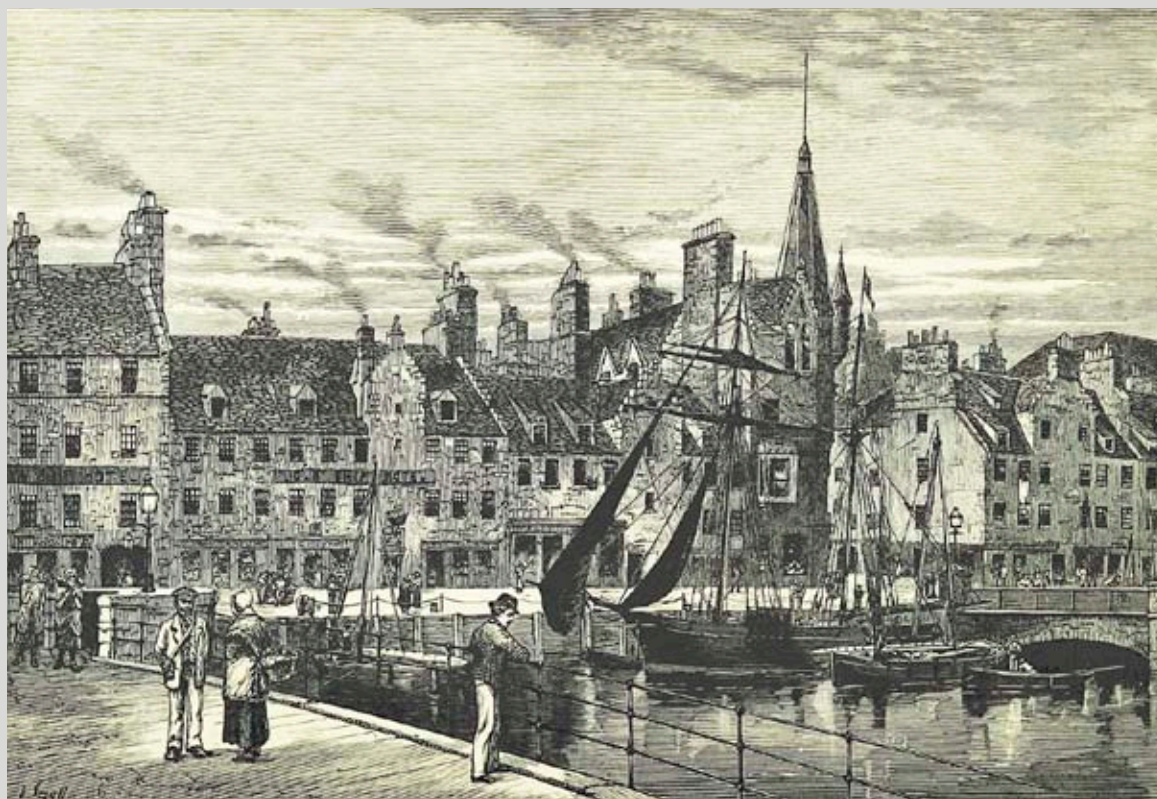
Bolagen ägdes från Norge av bolag runt skeppsmaklaren och redaren Jørgen J. Lorentzen, vilken ej ska förväxlas med en annan norsk redare, Öivind Lorentzen, som var verksam inom linje- och gassjöfart tillsammans med sonen Erling.

För att förstå hur de svenska rederierna en gång bildades kan det vara av intresse att se lite på familjen Lorentzens bakgrund, vilket dessutom ger oss lite förståelse för hur man senare gav namn till sina fartyg.

För att ta det från början; en Magnus Stove, bosatt på någon av Orkneyöarna, lämnade i mitten av 1600-talet dessa öar för att skapa sig en bättre framtid på Shetland. Han slog sig ner i Burravoe på ön Yell där han har lämnat flera generationer efterkommande. En av dessa, en Arthur Stove, arbetade på ett av de segelfartyg som regelbundet gick mellan Shetland och staden Leith i Skottland, en viktig handels-

plats för skottarna. Under ett av sina besök i Leith träffade han en miss Jane Campbell. Tycke uppstod, vilket ledde till att paret gifte sig 1820 och slog sig ner i Leith. Ett år senare föddes en son som döptes till James Stove. Arthur Stove avled redan 1828 och efterlämnade den trettioåriga änkan Jane Stove med sin sjuårige son.

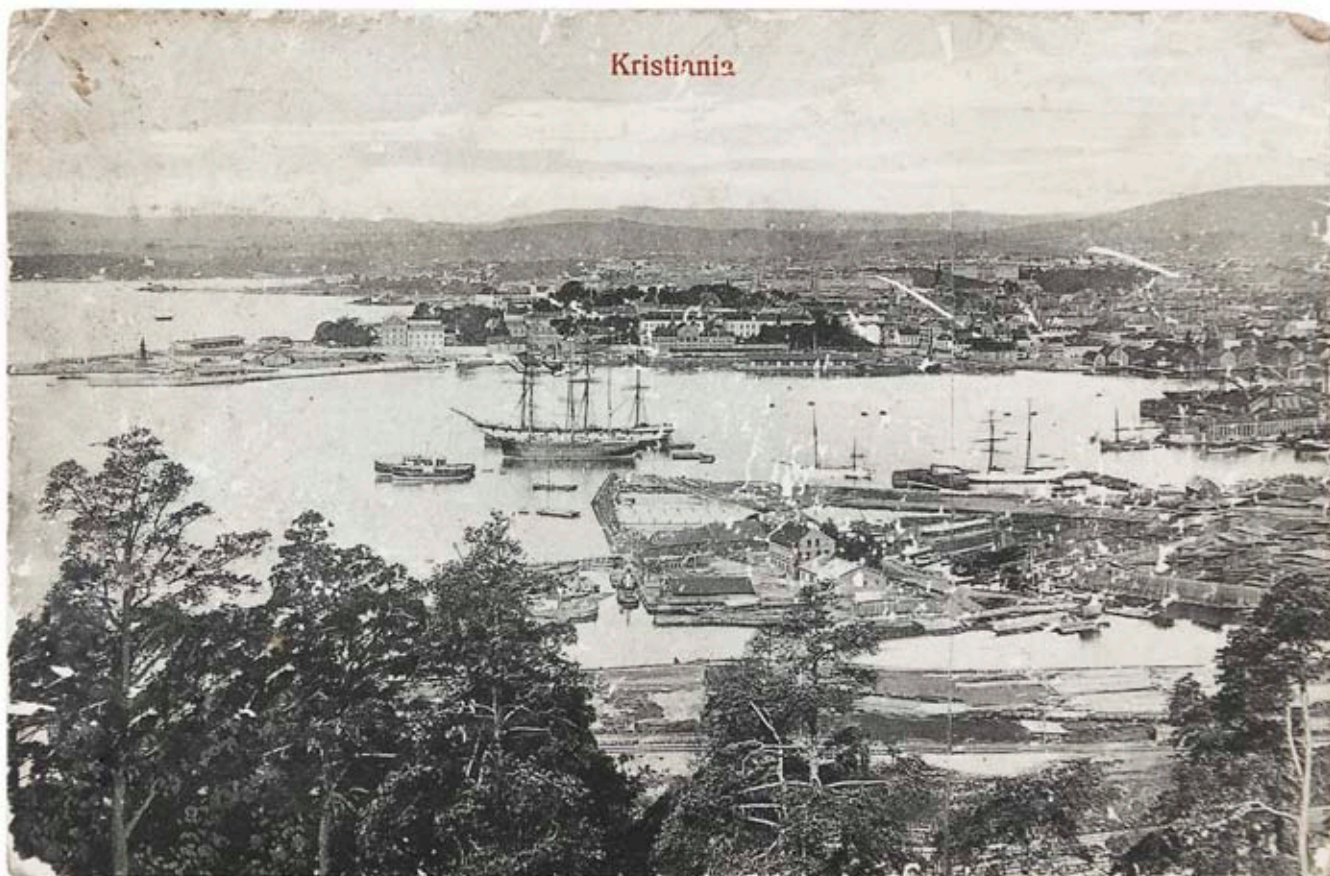
Drammen var i början på 1800-talet Norges dominerande exporthamn varifrån mycket timmer och trälast exporterades, inte minst till Skottland och staden Leith. Trots att upplösningen av den dansk-norska unionen 1814 orsakat en nedgång i handeln sökte sig den danske sjökaptenen Jørgen Lorentzen dit för en framtida karriär. Han fick snart medborgarskap och skaffade sig sitt första segelfartyg, en brigantin byggd i Sverige som fick namnet *Norge*. Det var på en resa till Leith som han träffade Jane Stove som blev hans hustru och med sin son följde hon sin man till Drammen.



Hamnen i Leith år 1798. Handkolorerad gravyr ur Peter Stubbs arkiv.



Piren och hamnen i Leith år 1798. Handkolorerad gravyr ur Peter Stubbs arkiv.



Kristiania. Foto Mittet o Co Kunstforlag/Norsk grafisk museum.

Till minne av sin förste man tog hon namnet Jane Stove Lorentzen medan sonen, som adopterats av Jørgen Lorentzen, blev James Stove Lorentzen. Paret fick med åren tre söner som alla knöts till familjens verksamhet i Drammen, antingen som kaptener, redare eller skeppsbyggare. Efter att Jørgen Lorentzen avlidit 1861 drevs verksamheten vidare under namnet Jørgen Lorentzens Enke.

James Stove Lorentzen gick till sjöss på familjens segelfartyg och fick sitt första befäl 1854. Även han hämtade sin hustru från Skottland och gifte sig samma år i Leith med den 20-åriga Sarah (Sally) Bailey som gjorde valet att följa honom till Drammen. James Stove Lorentzen kunde utnyttja de goda sjöfartskonjunkturerna under och efter Krimkriget och med sitt segelfartyg *Sally* var han både i Konstantinopel och Svarta havet.

Sally Lorentzen avled redan 1868 och efterlämnade fyra söner och tre döttrar. Familjens verksamhet utvecklades stort i Drammen och mellan 1855 och 1870 lämnade elva nybyggda segelfartyg Lorentzens varv, de flesta till familjerederiet och några till James Stove Lorentzen som öppnat egen verksamhet. Flera av fartygen kom att förlisa eller säljas under 1800-talets sista decennier samtidigt som konkurrensen från ångfartygen började kännas. Det sista fartyget i familjebolaget såldes 1889 medan James Stove Lorentzens sista fartyg, barken *Caledonia* – romarnas namn på Skottland – såldes 1897. James Stove Lorentzen avled 1901 i en ålder av 80 år.

Men hans yngste son, Johannes Lorentzen, skulle föra sjöfartstraditionerna vidare. Liksom sin far drog han tidigt

till sjöss och fick snart sin master ticket. Redan vid 24 års ålder var han kapten på faderns *Caledonia* och därefter på andra redares fartyg. Han förstod att nya tider randades inom norsk sjöfart och från 1898 förde han befäl på ångare för olika ägare. Han fann sin hustru i Norge, Valborg Haakonsen, som i många år följde honom till sjöss. Hans sista fartyg blev ångaren *Kalfarli*, med sina 10 000 tdw ett dåtida stort fartyg, som han förde till 1927 då han lämnade sjölivet. Under en kortare tid var han ägare till den fyrmastade barken *Olivebank* som såldes vidare till Gustaf Erikson i Mariehamn.

Fjärde generationen Lorentzen

Johannes och Valborg Lorentzen fick fyra söner: James Stove (född 1892), Axel Bergvald (1894), Frithjov Hunter (1896) och Jørgen Johannes (1897). För en brödragrupp så marineerade i sjöfartstraditioner var det naturligt att den generationen också skulle ägna sig åt sjöfart i någon form. Men det blev generationen som lämnade sjölivet och i stället ägnade sin kraft åt sjöfartsaffärer i olika form.

Alla bröderna praktiserade efter skolgång på olika skeppsmäklarier, banker och rederier. De två äldsta sönerna, James Stove och Axel Bergvald övertog 1919 ett äldre välrenommerat skeppsmäkleri i Kristiania, E. Engelbrethsens skibsmeklerforetning, som bytte namn till Lorentzen & Co. James Stove avled tragiskt i en bilolycka året efter och Axel Bergvald blev ensam ägare innan de yngre bröderna så småningom kom in som partners efter praktikår utomlands. Genom en exklusiv förbindelse med mäklarieret Simp-



Oljvebank. Foto E.A. Phillips, Nya Zeeland/Sjöhistoriska museet.

son, Spence & Young i London och New York arbetade man upp relationer med många av de norska tank- och bulkrederierna. Timmeraffärer runt Östersjön och Ryssland och affärer med valfångstrederierna i Sandefjord blev tidigt viktiga områden. Kontakten med Anders Jahre i Sandefjord fick en avgörande betydelse för Lorentzens mäklari.

Brödernas strategi på 1930-talet var att satsa kapital i rederier mot att man blev exklusiv befektare för fartygen. De agerade även som mäklare och mellanhänder när det skrevs nybyggnadskontrakt med skeppsvarv. Detta hände i A/S Moltzaus Tankrederi och senare i Braathens A/S där Lorentzen & Co successivt ökade sin ägarandel för att 1935 ta över hela rederiet som bytte namn till Lorentzen Skibs A/S, och rederiets största fartyg, tankern *Bralanta* på 11 420 tdw, bytte namn till *James Stove*. Ett nybyggt tankfartyg från Deutsche Werft i Hamburg 1936 på 14 800 tdw fick följaktligen namnet *Caledonia*. Ett annat tankfartyg från varvet Bremer Vulkan döptes till *Scotia*, den latinska benämningen på Skottland.

Förutom att vara redare, befektare och nybyggnadsmäklare blev Lorentzen & Co agenter för några skeppsvarv där man också med tiden satt i styrelsen och även var delägare och kunde styra nybyggnadskontrakt dit. Man satt sålunda på alla stolar när det kontraherades nya fartyg.

På samma sätt som tankrederierna kom tungtransportrederiet Belships, som på 1930-talet hamnat i allvarliga finansiella svårigheter, in i brödernas sfär då man deltog i en omfinansiering av rederiet och sedan blev största aktieägare. Med tiden tog man också över ledningen av det rederiet,

något som skulle fortsätta de kommande 80 åren. Bröderna Lorentzen lyckades under 1930-talet utveckla ett mäklari till ett imponerande bolag involverat i alla aspekter av sjöfart och var dessutom skeppsredare genom Lorentzen Skibs A/S och Belship.

Jørgen Lorentzen, Anders Jahre och Pankos Op. Company

Anders Jahre i Sandefjord med rederiet Kosmos tjänade under 1930-talet stora pengar på sin valfångstflotta och ville med tiden diversifiera sin verksamhet mot mineralolja och tankfartyg. I sina affärer använde han Jørgen Lorentzen som sin speciella mäklare samtidigt som bröderna ofta gick in som delägare med tio procent. En annan Sandefjordredare som också var involverad i Jahres affärer var Gustav Bull med Bulls Tankrederi.



Anders Jahre.



Nike. Foto Sjöhistoriska museet.

De sista åren på 1930-talet var oroliga år som såg upptakten till andra världskriget. 1938 bildade Anders Jahre tillsammans med Jørgen och Axel Lorentzen Skibs A/S Jaguar och köpte därefter det svenska tankfartyget *Nike* från Transoil, byggd 1922 på Götaverken. Fartyget som var ett konventionellt tankfartyg med akter- och midskeppsbygge på 14500 tdw, fick norsk flagg, bytte namn till *Jaguar* och slöts sedan på ett tioårigt certeparti till Oil Product Trust i Luxemburg, ett bulvanbolag för tyska intressen.

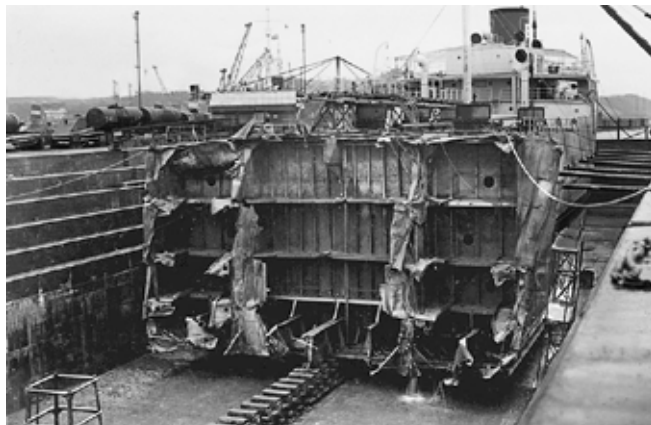
I januari 1939 då fartyget var på resa från USA till Europa med last bröts hon i hårt väder utanför

Azorererna i två delar. Besättningen räddades av tillskyndande fartyg medan akterskeppet som fortfarande flöt bogserades in till Azorererna och därefter vidare till varvet Nederlandsche Dok i Amsterdam. Ganska snart beslöt ägarbolaget att köpa tillbaka akterskeppet från försäkringsbolaget för att sedan bygga till ett nytt förskepp. Man meddelade samtidigt att *Jaguar* var bedömd som *constructive total loss* och därmed ströks fartyget ur det norska registret.

Oron i världen var stor år 1939 och man fruktade ett kommande krigsutbrott. Regeringen i Norge införde förbud mot försäljning av norska fartyg till utlandet och i



Jaguar 1939.



Janko. Foto från Bjørn Pedersen.



Janko. Foto från Bjørn Pedersen.

september infördes maximala fraktsatser för handelsfartyg, fraktsatser som skulle godkännas av norska rederiförbundet på myndigheternas vägnar och var avsedda att dämpa möjligheter för redare att utnyttja oron för egen vinning.

När reparationen var färdig i Amsterdam och förskeppet på plats hade kriget brutit ut och fraktmarknaden var på starkt uppåtgående och tyskarna pressade på för att få tillbaka fartyget på sin charter. Men enligt Anders Jahres mening var fartyget nu inte längre *Jaguar* utan ett helt nytt fartyg med *Jaguars* akterdel.

Den 12 december 1939 bildas bolaget Pankos Operating Company S.A., Panama, av Anders Jahre och Jørgen Lorentzen med 119 respektive 80 aktier vardera och en udda aktie till Lazard Bank i London som var Jahres gamla bankkontakt. Till ordförande i bolaget valdes en vän och skeppsmärlarkollega, Gösta Dalman i Göteborg, ägare och chef för det gamla skeppsmäkleriet Aug. Leffler & Son. Dagen därpå sålde Skibs A/S Jaguar fartyget, som fortfarande låg i Amsterdam, till Pankos för 4,7 miljoner norska kronor. I januari 1940 lämnade fartyget varvet i Amsterdam, nu med nytt namn, *Janko*, och med Panamas flagga vajande i aktern.

Den 9 april 1940 överföll Tyskland Norge och redan i ett tidigt skede försökte tyskarna få kontroll över den del av den norska handelsflottan som befann sig utanför Norge och även de norska fartyg som var under byggnad på utländska varv. Den norska regering som flytt till London bildade den 22 april statsrederiet Nortraship (The Norwegian Shipping and Trade Mission) dit hela den norska handelsflottan utanför tyskkontrollerat farvatten rekvirerades och därefter opererade Nortraship dessa fartyg under resten av kriget. Speciellt de norska tankfartygen blev för de allierade mycket viktiga för krigets utgång.

Tyska legationen i Oslo försökte ta kontroll över fartyget men Pankos ägare reagerade omedelbart. Redan i maj var Jørgen Lorentzen i Göteborg och överlät alla aktier i Pankos, totalt 10800 stycken, till Gösta Dalman. Dalman betalade ingenting för dem men skrev under ett skuldbrev till Jahre/Lorentzen på 105000 dollar. De fick också en optionsrätt på återköp av aktierna till samma pris, dock tidigast tre månader efter att kriget upphört.

Dalman satte upp de flesta aktierna på sig själv medan 500 stycken spreds bland vänner och anställda hos Aug. Leffler & Son. Han öppnade också ett dollarkonto i Pankos namn hos Stockholms Enskilda Bank dit fraktintäkterna gick. För att få driftkapital till Pankos lånade Jahre rederi Kosmos ut 1380000 dollar, pengar som med tiden återbetalades genom Pankos stora intäkter.

I januari 1940 hade radarparet Jahre/Lorentzen bildat ytterligare ett Panamabolag: Jasmin Operating Company. Bolaget övertog ett mindre kylfartyg, *Jasmin*, som Jahre låtit bygga på Framnaes Mek. Verksted i Sandefjord. Fartyget var avsett för frukttransporter vilket var en marknad som efter krigets utbrott nästan helt försvunnit. Jahre ville sälja fartyget till en fransk intressent men norska rederier var förbjudna att sälja fartyg till utlandet. *Jasmin* hade ännu inte registrerats i Norge och placerades därför snabbt i Panamabolaget Jasmin där Jahre hade hälften av aktierna och

i mars 1940 såldes hon till Frankrike. I det därefter tomma Panamabolaget placerades köpoptionen för *Janko*. De ekonomiska intressen som parterna hade i *Janko* säkrades därefter med en pantobligation på 4,7 miljoner norska kronor (= försäljningssumman) deponerad i Stockholms Enskilda Bank.

Under Panamaflagg och som »ägd« av svenska intressen seglade *Janko* vidare även om det reella ägandet låg i Norge. Tankmarknaden var hög och inseglingen bättre än vad hon skulle fått i Nortraships regi. Men 1941 hade den norska regeringen blivit klar över att *Janko* ägdes av norska intressen och man beslöt sig för att agera. I samarbete med den holländska exilregeringen beslutades att fartyget skulle arresteras och beslagtas. Det skedde också på Aruba i oktober 1941.

Efter någon månads juridiskt förhandlande blev övertagandet klart och fartyget inleddades i Nortraships flotta. Hon seglade sedan under resten av kriget under norsk flagg, omdöpt till *Norsktank*. Pankos, representerat av Dalman, försökte att ta tillbaka fartyget från Nortraship genom att



Nortraships rederiflagga.

begära det i arrest i New York, något som dock misslyckades. Därefter överenskomms att låta rättssaken runt *Janko* vila tills dess att kriget och ockupationen hade upphört.

De olika Panamabolagen Pankos och Jasmin är intressanta av flera skäl. Norsk sjöfart var i början på 1940-talet i stort sett en nationell verksamhet och att gömma pengar utomlands var inte lika vanligt som det blivit på senare tid. Bolagen förekom i norska och svenska skatte- och brottsutredningar ända in på 2000-talet. Mer om detta senare.

Rederi AB Dalen

Jahre och Lorentzen kunde inte få några pengar utbetalda till Norge när *Janko* seglade för Pankos. I stället bestämde man att intäkterna skulle användas till att beställa nya fartyg på svenska varv som sedan skulle levereras till de norska rederierna när ockupationen en dag var över. Att ockupationen snart skulle vara över, det var man övertygade om. För att undvika att tyskarna lade beslag på de nybyggda fartygen behövde man ett utländskt rederi som formell ägare. Även här kom Gösta Dalman som räddaren i nöden. Bara ett par dagar efter att han fått formell kontroll över Pankos bildades den 25 maj 1940 Rederi AB Dalen i Göteborg. Av bolagets 50 aktier tog Dalman hand om 40 stycken medan resten spreds på anställda hos Aug. Leffler & Son.



Ciudad Rodrigo, ex Glomdal, på Las Palmas redd 1976. Foto Bertil Palm.

Moltzaus Tankrederi, där Jørgen Lorentzen satt i styrelsen och var delägare, hade tillsammans med Jørgen Lorentzen 1938 för räkning A/S Glomdal beställt ett tankfartyg på Öresundsvarvet på 5500 tdw. Egentligen skulle fartyget levererats före ockupationen men på grund av förseningar var det inte klart för provtur förrän i maj 1940. Tyskarna pressade på för att få kontroll över fartyget men innan leveransen i juli sålde A/S Glomdal det till Rederi AB Dalen, delvis betalat med pengar från Pankos. De ursprungliga ägarna hade som nämnts full kontroll genom återköpsoptioner.

Jørgen Lorentzens hustru döpte fartyget till *Glomdal*, en minitanker med midskepps- och akterbygge och med en schweiziskt byggd Sulzer diesel på 1500 bhp i maskinrummet. Fartyget blev efter leveransen liggande större delen av tiden i Göteborg i avvaktan på krigets slut. Fartyget såldes redan 1946 till Portugal.



Sonata. Ur Terje W. Fredhs negativsamling.

Rederi AB Fraternitas

Den 20 maj 1942 skedde en liknande sak igen. Gösta Dalman bildade då Rederi AB Fraternitas i Göteborg med ett aktiekapital på 100 000 svenska kronor. Av de 1000 aktierna tog Dalman 980. Mönstret var detsamma som för Dalen. Jahre och Lorentzen stod för kapitalet och med skuldbrev och återköpsrätt på aktierna hade de den verkliga kontrollen över bolaget. Att bolaget bildades var en följd av beslaget av *Janko* i Aruba och panten i fartyget blev osäker.

AB Fraternitas beställde nu ett tankfartyg på 15000 tdw vid Öresundsvarvet som skulle betalas av Pankos och var avsedd som en försäkring för norrmännens pant i *Janko*. Om nybygget skulle säljas skulle Pankos inte ha den eventuella vinsten utan den skulle gå direkt till Jahre/Lorentzen.

Nu blev det inte så, utan Fraternitas tog i slutändan leverans av fartyget från Öresundsvarvet 1945 och gav det namnet *Avanti*. Kassan i Pankos hade inte blivit vad man väntat sig på grund av beslaget av *Janko* och dessutom var dollarkontot spärrat så man behövde hjälp med finansieringen. Nu kom det norska rederiet Sigurd Herlofsen & Co in i bilden. Via sitt tankrederi Oil Express lånade man ut 900 000 norska kronor till Fraternitas för att kunna betala varvet vid leveransen. Jahre/Lorentzen hade nu två nybyggda tankfartyg tillgängliga när ockupationen tog slut. En stor fördel sett till att många norska tankfartyg hade gått förlorade under kriget.

Efter krigsslutet

Kriget slutade och Jahres övriga fartyg seglade in hårdvaluta till Norge. Det blev en kamp mellan regeringen och



Avanti. Ur Rickard Sahlstens negativsamling.

Jahre om beslaget av *Janko* var berättigat eller ej. Till slut såg sig regeringen tvingad att kapitulera och saken drogs tillbaka från domstolen. Först 1947 återlevererades fartyget tillbaka till Pankos och året efter beslutades ersättningen till 920 000 dollar, ett förödmjukande nederlag för regeringen, där 350 000 dollar gick till Pankos och resterande till Jahre/Lorentzen.

Janko fortsatte att segla för Panamabolaget ända till 1951 då hon för andra gången råkade ut för ett likadant haveri som 1939. I dåligt väder utanför Kap Finisterre bröts hon åter i två delar. Den här gången sjönk fartygsdelarna medan besättningen, förutom en andrestyrman, kunde räddas. Hur många fartyg har under sitt liv råkat ut för två sådana olyckor?

När och hur Anders Jahre efter kriget gick ur ägandet i de två svenska rederierna går inte att så här i efterhand överblicka. I något läge köptes han ut och återfinns därefter inte bland ägarna.

Han hade andra planer och ville nu starta ett eget svenskt rederi. Redan 1947 bildades därför Rederi AB Jan i Göteborg. Upplägget var en repris från tidigare med Gösta Dalman på Aug. Leffler & Son som Jahres svenska bulvan, eller *stråman* som det heter på norska. Rederi AB Jan växte snabbt och blev ett stort tankrederi i Sverige under 1950-talet där intäkterna fortsatte att hamna i Pankos fickor. Man kan i efterhand fråga sig hur smart Jahres val av namn på bolag och fartyg var när han ville dölja sitt ägande för norska skattemyndigheter.

Pankos var en sammansättning av PANama och KOSmos, vilket var namnet på hans norska rederi. Alla fartygs-

namn började på »Ja«, Jaguar och Janko liksom rederiet Jan. Det är precis samma namnstil som han använde på sina norskregistrerade fartyg.

Jørgen Lorentzen utnyttjade 1947 sina optionsrätter och övertog då, med svenska myndigheters godkännande, 2 490 av de 3 000 aktierna i Dalen. Den andre kompanjonen, Ragnar Moltzau, var då redan utköpt. *Glomdal* var såld och i stället köpte Dalen två second handfartyg. Först ett äldre tankfartyg, Saléns *Grisslehamn* på 14 640 tdw, byggd år 1930 på Eriksbergs varv för Trelleborgs Ångfartygs AB, nu omdöpt till *Atalanta*, och därefter en ångare, Libertyfartyget *Sonata*, byggd 1942 på 10 865 tdw.

Även i Fraternitas skedde 1948 samma sak och aktierna i bolaget fördelades på Sigurd Herlofson & Co 2 966 aktier, Jørgen Lorentzen 960 aktier. Resten, 74 stycken, stannade hos Aug. Leffler & Son.



Atalanta. Foto A. Duncan, ur Krister Bångs arkiv.



Sandefjord år 1956. Fem små valfångstfartyg ligger t.v. i bild och två valkokerier t.h., tillhörande Anders Jahre. Foto från Bjørn Pedersen.

Sålunda fanns 1948 de båda norskägda rederierna Dalen och Fraternitas i Göteborg. Båda rederierna sköttes från Aug. Leffler & Son och fartygen seglade med svensk flagg. Lefflers hade inga fartyg tidigare så där blev rederidrift något nytt.

Dalmans närmaste man, Otto Kihlström, stod som redare för fartygen och båda blev med åren hårt ansatta av både svenska och norska myndigheter men båda höll masken utåt. Frågorna som ställdes var: vem ägde Pankos Operating Company, Jasmin Operating Company och senare Continental Trust Inc som övertog Pankos?

I Norge hade en socialdemokratisk regering kommit till makten efter kriget och förhållandet till utländska bolag skärptes med olika restriktioner. En ny valutalag kom 1950 och det upprättades ett Kontrollkontor som intresserade



Otto Kihlström. Foto från Ulla Kihlström.

sig för rederier med stora utlandstransaktioner. Anders Jahre hade sedan länge haft sökarljuset på sig men inte förrän på 1970-talet kom hans utlandsförmögenhet upp till ytan. I en kinesisk ask av olika Panamabolag hade Jahre gömt undan sin avsevärda utlandsförmögenhet. Paradoxalt nog var det en donation till ett nytt rådhus i Sandefjord som blev början till slutet. Pengarna kom från ett i Norge okänt bolag, Continental Trust i Panama. Panamabolagen förekom sedan i norska och svenska skatte- och brottsutredningar, i dödsbotvister efter Anders Jahres död, i rättstvister med rederiet Kosmos och inte minst i pressen långt in på 2000-talet.

Anders Jahre är värd sin egen artikel men vi lämnar honom här. När Jørgen Lorentzens affärer och kopplingar till Anders Jahre och Pankos var avslutade vet man inte men troligen var det i början på 1950-talet.

Gösta Dalman

Vem var då Gösta Dalman? Han var son till konsul Knut Dalman, av adlig släkt sedan 1720. Knut Dalman gifte in sig i Göteborgssläkten Leffler och blev med tiden direktör och ägare till Aug. Leffler & Son, ett skeppsmäkleri med anor från 1780-talet.

Gösta Dalman var född 1884 och övertog med tiden faderns chefsposition i bolaget vilket medförde nära kontakter med många norska skeppsredare. Han ägde en tid Rossareds herrgård utanför Kungsbacka och var dessutom stor donator till golfklubben i Hovås. Sommarbostaden fanns i Båstad där han gjorde sig ett namn som donator både till golfklubben och till Båstads kommun dit han skänkte en-



Frederikstad Mek. Verksted. Foto ur Jubileumsboken 1970.

stor tomt i centrum, Dalmanska tomten. Galopphästar var ett intresse han hade gemensamt med Jørgen Lorentzen. *Hurricane* var en av hans stjärnor som vann svenska derbyt 1951. Aug. Leffler & Son övertogs på 1950-talet av medarbetaren Otto Kihlström. Gösta Dalman avled 1963, 79 år gammal.

Jørgen J. Lorentzen

Även Jørgen Lorentzen kan vara värd en ytterligare beskrivning innan vi kommer in på de svenska rederierna och deras fartyg. Som tidigare nämnts var bröderna Lorentzen redare genom Lorentzen Skibs A/S och Belships. Under kriget drabbades flera av rederiernas fartyg svårt och många sjömän miste livet. *Caledonia* och *Scotia* torpederades och av Belships fartyg blev ett torpederat och ett beslagttaget av tyskarna. De övriga seglade under kriget i Nortraships regi.

Efter kriget blev det jakt på ersättningstonnage för de fartyg som förlorats under kriget och norska redare vände sig till USA för att få köpa Libertyfartyg. Totalt köpte norska redare 46 Libertyfartyg medan endast två hamnade i Sverige, den tidigare nämnda *Sonata* och Broströms *Lappland*.

Och Lorentzens rederi var inget undantag. Frithjov Lorentzen var tidigt i USA och förhandlade och tre Libertyfartyg byggda 1943–44 blev resultatet, *Sally Stove*, *Jane Stove* och *Arthur Stove*, alla på 10 500 tdw. Det fanns tidigt en viss oro för att kvaliteten på de snabbt byggda fartygen skulle vara dålig, något som skulle visa sig ogrundat. Alla sattes in på malmfart på Narvik och hängde sedan med långt in på 1960-talet.

Under kriget hade Lorentzen Skibs A/S beställt ett tankfartyg på 15 830 tdw för senare leverans från Öresundsvarvet. Hon levererades 1947 och fick namnet *James Stove*. Hon fick en olycklig start. På jungfruresan från Aruba till Stockholm med bensin fick hon fel på styrmaskinen och gick på grund vid Kalvö i Stockholms skärgård. Botten slets upp och enligt pressen låg bensindoften tung över hela Värmdölandet. Efter läktring fick hon återvända till Öresundsvarvet för reparation.

Den norska regeringen införde i januari 1949 förbud för norska redare att beställa fartyg på utländska varv, ett stopp som sedan gällde två år framåt. Lorentzens hade dock flera udda projekt på gång, bland annat ett mindre kylfartyg som byggdes på Burmeister & Wain, *Jessie Stove*. 1951 fick man ett med dåtida mått mycket stort tankfartyg från Harland & Wolff i Belfast, *France Stove* på 24 000 tdw. Någon *France Stove* fanns inte i släkten utan namnet kom av en 10-årig fransk timecharter.

Jørgen Lorentzen hade satsat pengar i Fredrikstad Mek. Verksted och med tiden blev han styrelseordförande. Dessutom var Lorentzen Chartering agenter i Norge för det tyska varvet Bremer Vulkan i Vegesack och hade före kriget mäklat flera nybyggen dit. De båda varven blev med tiden leverantörer av en lång rad fartyg till Lorentzens rederier. Det första från Fredrikstad kom 1955, fem år efter beställningen, en tanker på 13 500 tdw döpt till *Robert Stove* medan den första leveransen från Bremer Vulkan var *Johs. Stove*, en tanker på 20 300 tdw. Axel Lorentzen avled 1952 och det blev Jørgen och Frithjov som drev verksamheten vidare på 1950-



Avance i Connecticut september 1955. Ur Terje W. Fredhs negativsamling



Bellina i Balikpapan, Borneo, januari 1953. Ur Rickard Sahlstens diabildsamling.

talet. Jørgen var mer intresserad av tank medan Frithjov ägnade mer intresse åt bulk och han hade arbetat upp egna varvskontakter i Frankrike. De gamla torrlastarna, så kallade *tween-deckers*, var inte lämpliga för större bulklaster och en ny typ av fartyg med stora självtrimmande lastrum började byggas. *Arthur Stove* var ett sådant fartyg på 13 000 tdw som levererades 1957 från Frankrike. Men med tanke på kombination av bulk med biltransporter byggdes några *tween-deckers*. *Jane Stove* var ett sådant som levererades från Bergens Mek. Verksted samma år.

Delningen av Lorentzenrederierna

Med två så drivande personer i ledningen var det oundvikligt att det förr eller senare skulle bli konflikter. Frithjov hade tillsammans med två söner startat egna bolag där ett par bulkfartyg placerats. Efter flera års stridigheter och långa förhandlingar kom man överens om att Lorentzengruppen skulle delas i två delar med Jørgen plus Axels son, James Stove Lorentzen i den ena och Frithjov med söner i den andra. Uppdelningen skedde mellan 1959 och 1962.

Fridtjov Lorentzens rederidel utvecklades genom åren huvudsakligen till ett bulkrederi med flera nybyggda fartyg

från Uddevallavarvet, Götaverken och Eriksbergs varv och det är det rederiet som oftast förknippas med Lorentzen-namnet. Skorstensmärket var ett vitt L målat på blå och röda band. Frithjov Lorentzen avled redan 1965 och rederiet drevs sedan vidare av sönerna som med tiden gav sig in i både gas- och tankmarknaden och till sist investerade i oljeriggar. Deras sista fartyg blev bulkern *Arthur Stove* på 68 500 tdw som såldes till Sumitomo 2003.

Men det är Jørgen Lorentzen som är intressant för oss. Han fortsatte att dela sitt intresse mellan sitt norska mäklari, Lorentzen Chartering, tungtransportrederiet Belships och sina rederier i Sverige. Belships utvecklades med tiden också till ett rent bulkrederi trots ett allvarligt ekonomiskt haveri på 1970-talet när man drogs med i tankhaussen och beställde en ULCC-tanker på Bremer Vulkan. Fartyget, *Belfri*, såldes med stora förluster och kom aldrig i drift. Rederigruppen blev med tiden mer känd som Belstovebolagen, ett namn som härstammade från Lorentzens tekniska avdelning. Vid början på 1970-talet kallades hans svärson, Otto Grieg Tidemand, in i rederiet efter att under några år varit försvars- och handelsminister i Norge och det blev han som fick ta över när Jørgen Lorentzen avled 1975.

Jørgen Lorentzen betecknade sig alltid som skeppsmåklare, aldrig som skeppsredare. Det var affärer och förhandlingar som var hans livsluft, inte driften av rederierna. Sedan är det ju ett inte alldeles ovanligt sätt att försöka avleda olika myndigheters intresse för sin person och verksamhet genom att undvika redartiteln.

Han var med tiden känd för sitt heta temperament och fruktad av en del anställda. Han vistades på senare tid längre perioder i Sverige och då på sin skånska herrgård Sextorp i Hörby, inte långt från Anders Jahres slott Osbyholm. Han delade Gösta Dalmans intresse för galoppssport och i Sextorp fanns Stall Dalen med stjärnor som Stratos, Cosmos och Aleppo. Han var hedersmedlem i Norsk Jockeyklubb och ett välkänt ansikte på Örevoll och Ulriksdal. Han var kommendör av den norska St. Olavs Orden och riddare av svenska Vasaorden.

Sverigerederierna efter kriget

Aug. Leffler & Son hade före samarbetet med norrmännen ingen egen rederiverksamhet. Lefflers fungerade därefter mera som ett nutida managementbolag med sjöpersonal och inspektionsavdelning medan all befraktning och operation av fartygen sköttes från Lorentzen Chartering i Oslo. Kontoret fanns från början på Packhusplatsen 2 i Broströmiahuset i Göteborg. En av de tidiga inspektörerna där var Tord Sundén som senare blev en känd yachtkonstruktör och mannen bakom folkbåten.

Otto Kihlström stod till en början som redare men när fartygen på 1950-talet blev fler flyttade de båda rederierna till egna lokaler på Norra Allégatan 2 vid Järntorget i Göteborg. Totalt åtta anställda skötte verksamheten och med tiden blev T.W. Brath verkställande direktör. Fartygen hade svenska besättningar och även om det var två separata bolag så behandlades det internt som ett bolag och sjöfolket vandrade mellan bolagen.

Atalanta seglade för Dalen och hade en historia av flera maskinrumsbränder under den tiden. Den sista hände 1947 under en ballastresa från Göteborg till Trinidad. Hela akterdelen av fartyget inklusive maskineri totalförstördes och efter bogsering till Bremer Vulkan blev fartyget förklarad som totalförlust. Även denna gång köptes skrovet tillbaka från försäkringsbolaget och hela akterbygget förnyades inklusive två MAN dieselmotorer på 4 000 bhp som blev nytt huvudmaskineri innan hon lämnade varvet. Hon såldes år 1953 till Danmark.

Fraternitas fick sin första tanker *Avanti* från Öresundsvarvet 1946 och hon gick omedelbart ut i world wide trading. Med tiden skulle hon drabbas av samma öde som den tidigare nämnda *Janko*. I januari 1953 var hon på resa med full last från Sorong, Nya Guinea till Japan. I hårt väder bröts fartyget itu akter om midskeppsbygget och den förliga delen drev i väg med åtta personer ombord. Det var befälhavaren, alla styrmän, telegrafisten, maskinchefen samt två sudanesiska messmän som samtliga omkom. Fartygets långskeppsstyrka ifrågasattes under sjöförklaringen eftersom man tidigare vid dockning hade noterat buckling i bottenbordläggningen.

För den intresserade finns olyckan beskriven i detalj i tidskriften *Båtologen* 2001:5. En annan likhet med *Janko* är att akterskeppet köptes av japaner som byggde ett nytt förskepp och 1955 seglade den »nya« tankern *Shinwa Maru* ut från reparationsvarvet i Japan.

Som nämnts tidigare var det i Norge före år 1940 inte så noga med rederiernas utlandsbolag men kriget kom att helt förändra detta. Det nybildade norska Kontrollkontoret började gå igenom rederiernas räkenskaper och noterade un-



Bonita sjösätts i Malmö den 14 september 1960.

danstoppade pengar i utländska bolag och returkommissioner från varven. Många norska rederier dömdes till stora böter och beordrades hemtagning av kapital för beskattning. Även Jørgen Lorentzen och Sig. Herlofsons rederi hamnade i sökarljuset. Med de svenska rederierna hade norrmännen kommit runt kontraheringsbestämmelserna vilket inte sågs med blida ögon av myndigheterna.

Efter förhandlingar gick Lorentzen 1954 med på att som kompensation överföra två nyligen beställda torrlastfartyg till norsk flagg. Samtidigt tog han över Herlofsons andel, som varit mer av en sleeping partner i rederiet, och blev således ensamägare till Fraternitas. Tankbåt nummer två kom 1952 från Kockum. Det var *Avance* på 16 000 tdw, ett helsvetsat tankfartyg av varvets standarddesign med pumprummet placerat midskepps och med en sexcylindrig MAN diesel på 6 000 bhp i maskinrummet. Ursprungligen beställd av Dalen men sedan övertagen av Fraternitas.

Men även Dalen ville ha tankfartyg. Försäljningen av de första fartygen hade gett god vinst och möjligheter till nybeställningar. År 1952 fick rederiet ett 15 800 tdw tankfartyg från Öresundsvarvet, *Bellina*, och samma år levererade Bremer Vulkan ytterligare ett, *Bonita*, på 16 560 tdw.



Avenir i Vancouver den 8 juli 1970. Ur Rickard Sahlstens diabildsamling.



Migolina i Vancouver den 11 juli 1972. Ur Rickard Sahlstens diabildsamling.



Aleppo i Sydkorea sommaren 1977. Ur Rickard Sahlstens diabildsamling.



Stove Friend. Ur Terje W. Fredhs negativsamling.

Båda två blev relativt kortlivade hos Dalen, *Bellina* såldes efter två år till Sven Salén och blev *Zelma Salén*, medan *Bonita* såldes 1955 till en av Anders Jahres valfångarkollegor i Sandefjord, Anton van der Lippe, som några år senare överlät henne till Anders Jahre och hon fick då namnet *Jaraconda*. Även *Avenir*, ett Götaverkenbygge från 1953 på 17 500 tdw hängde med till 1960 då även hon såldes till Anders Jahre och fick namnet *Janina*. Affärerna med Anders Jahre verkade inte vara helt avslutade.

Mot bulkfartyg

Från början var det tankfartyg som Jørgen Lorentzon koncentrerade sig på. Olja hade utgjort 20 procent av sjötransporterna på 1930-talet men andelen ökade till 40–50 procent på 1950-talet.

Koreakriget och Suezkrisen gav toppar på tankmarknaden men däremellan inträffade långa dalar och han började att söka sig mot den mindre volatila torrlastmarknaden när det gällde nya fartyg. Till en början var det en typ av torrlastfartyg med både midskepps- och akterbyggen och med mellandäck i lastrummen. För lasthantering fanns ett stort antal 5-tons lastbommar och eldrivet däcksmaskineri. År 1957 levererade Kockums en sådan, *Sonata (II)* på 13 400 tdw och samma år levererade Burmeister & Wain två stycken liknande, *Bellina* och *Amacita* på 15 440 tdw.

Snart lämnade man den här typen av fartyg och gick över till enkeldäckade rena bulkfartyg med självtrimmande lastrum och enbart däckshuset akterut. Kockums levererade två sådana 1960, *Aleppo* och *Bonita*, där man nu övergått till hydrauliskt däcksmaskineri.

De goda kontakterna med Bremer Vulkan hade vidmakthållits genom flera nybyggnadsbeställningar till Lorentzens norska rederier och nu fick även de svenska rederierna fartyg från det varvet. *Avenir* och *Migolina* var två bulkfartyg på 15 200 tdw levererade 1962 där *Avenir* utmärkte sig som det första av rederiets fartyg där man lämnat lastbommar av Velles-typ och i stället utrustat fartyget med sex däckskranar. Några år senare fick samma varv leverera ett dubbelt så stort bulkfartyg, en handy size bulker på 30 200 tdw med högsta isklass, *Stove Vulkan*, utrustad med en 8 tons kran till vardera av de sju lastrummen.

Flera fartyg i Lorentzengruppen gavs namn för att hedra varvschefer som man haft ett gott förhållande till under åren. En sådan var Robert Kabelac, mångårig chef på Bremer Vulkan som 1970 fick ge namn till ett bulkfartyg på 15 350 tdw. Samma ära hade tidigare getts till Öresundsvarvets chef Bertil Karlbom på 1960-talet då han fick ge namn till ett av Lorentzens norska fartyg, också det en bulker.

Dalen och Fraternitas behöll inte sina fartyg särskilt länge, 5–6 år var det normala. Undantagen var tankern *Avanti (II)* på 21 000 tdw och byggd på Burmeister & Wain som hängde med i 15 år. Även bulkern *Stove Transport* på 37 800 tdw byggd 1974 fanns med i tolv år (beskriven i Länsypumpen nr 2019:2).

Om Bremer Vulkan var hovleverantör av nybyggen under 1960-talet så tog Fredrikstad Mek. Verksted över den rollen på 1970-talet. Bulkfartygen *Expectation* (17 900 tdw), *Stove Friend* (18 800 tdw), *Stove Transport*, *Aleppo (III)* (37 800 tdw) och *Stove Ocean* (37 800 tdw) kom alla från det varvet.



Jørgen J. Lorentzen i Bosporen, april 1986. Foto Kjell Hall.

Så även det sista tankfartyget i de svenska bolagen, *Jørgen J. Lorentzen*, en Suezmaxtanker på 132 250 tdw som levererades 1977 och som Dalen ägde tillsammans med det norska byggföretaget Selvaagbygg A/S. Hon kom ut på en dålig tankmarknad och tvingades till flera uppläggningsperioder innan hon 1987 såldes till grekiska köpare. Ett andrahandsfartyg från Fredrikstad var *Stove Trader*, en ren bulkcarrier utan kranar, på 108 700 tdw. Hon var byggd 1976 för Jakob KJøde A/S i Bergen men överfördes 1979 efter en tid hos Belstove Shipping till Dalen. Såldes 1986 till ett norskt Singaporerederi.

De svenska rederiernas sista nybygge kom från Tsunishi Shipbuilding i Japan 1982. Det var *Stove Friend* på 45 600 tdw. En handymax-bulker som ägdes tillsammans med bulkpoolen Western Tankers i Oslo. Hon var utrustad med 25-tonns kranar till varje lastrum och med en Mitsuibyggd B&W diesel på 11 600 bhp. Hon såldes vidare 1985 till ett Western Bulk närstående bolag.

Att driva bulksjöfart under svensk flagg med svenska besättningar blev med tiden omöjligt av ekonomiska skäl. Norge hade fått sitt norska öppna register, NIS, samtidigt som bulksjöfart var det shippingsegment som först gick mot att använda helt asiatiska besättningar. De båda svenska rederierna avvecklade sin rederiverksamhet 1987 lika tyst som det en gång börjat.

Rederi AB Dalen med bifirma Fraternitas finns fortfarande kvar med hemort i Sextorp i Skåne. Bolaget ägs sedan 2010 av Otto Gregard Tidemand och är numera ett investmentbolag med egendomar och aktier samt andelar i några norska fartyg. Bolagsvinsten 2019 var lite mer än 1

miljon kronor samtidigt som tillgångarna i bolaget värderades till 121 miljoner kronor.

Jørgen J. Lorentzens arv

Efter Jørgen J. Lorentzens död 1975 blev Otto Grieg Tide- mand störste aktieägare. Några år senare tog hans son, Sverre Jørgen Tidemand, över chefskapet för Belships, något som han skulle inneha i trettio år.

Belship lämnade med tiden tungtransporterna och blev ett bulkrederi koncentrerat på handymax- och OBO-fartyg. Fartygen flaggades ut från Norge och i stället startades en ship management-verksamhet i Singapore. Man satsade på Nordsjöolja via Saga Petroleum och även på mindre gas-tankfartyg, allt med begränsad framgång.

Lorentzenfamiljen fanns fortfarande med i ledningen genom James Stove Lorentzen jr. och tillsammans med Tidemandfamiljen var man största aktieägare. Western Bulk Shipping var både en befraktningspool och ägare till fartyg startat av en mängd norska redare inklusive Belships och Stove Shipping. Otto Gregard Tidemand var ordförande där samtidigt som Belship och de båda familjerna ägde 42 procent. Western Bulk hamnade i ett fientligt övertagandeförsök av en annan rederikonstellation vilket ledde till rättsliga förfaranden och blev en lång följetong i norsk affärspress. Det slutade med att Western Bulk delades i två delar där den ena övertogs av de två Tidemandbröderna medan Lorentzenfamiljen sålde alla sina aktier. Och därmed var Jørgen Lorentzeneran slut.

Sämjan mellan bröderna Tidemand hade länge varit dålig och finanskrisen 2008 gjorde den inte bättre. Sverre Jør-

gen hade aktiemajoriteten i Belship medan Otto Gregard satt på 24 procent. Det slutade 2018 med att Sverre Jørgen Tidemand sålde alla sina aktier och Belship gick därefter samman med en ny norsk sammanslutning inom bulksjöfart, Lighthouse Navigation. Bolaget hade startats av Frode Teigen, en gång i tiden delägare i Thoresen Thai Agencies i Bangkok.

Rederiet som fortsatt fick heta Belship hade 2020 sexton moderna bulkfartyg i storleksklassen supramax till ultramax (50–65 000 tdw), de flesta registrerade i det norska öppna registret och rederiet är i dag ett mycket framgångsrikt bulkrederi.

Vad gäller Otto Gregard Tidemand så äger han i dag några bulkcarriers av handy- och supramaxstorlek via sitt rederi Stove Shipping samt opererar ett stort antal bulkcarriers i operationsbolaget Eastern Bulkcarriers. Dessutom står han som ägare till skeppsmäkleriet Lorentzen & Stemoco i Oslo och, som nämnts tidigare, också till Rederi AB Dalen och Fraternitas. ■



Stove Trader i Contrecoeur, 2/11 1986. Ur R. Sahlstens diabildsamling.

Källor och litteratur

Advokatfirman Bahr: »Rapport till Sandefjords tingsrätt«.
Andersson, T: »Rederi AB Dalen & Fraternitas, 1940-1987.«
Jacobsen, Alf R: *Eventyret Anders Jahre*.
Kolltveit, Bård: *A Lorentzen log*.
Totland, Per Arne: *A Century at Sea*.

Svenskflaggade fartyg ägda av Dalen (D) och Fraternitas (F)

Namn	Svenskregistrerat	Art	Byggår	Byggplats	Reg.nr.	Dödvikt
Glomdal (D)	1940-46	tank	1940	Landskrona	840	5865
Avanti (F)	1946-53	tank	1946	Landskrona	8760	15710
Atalanta (D)	1946-53	tank	1930	Eriksberg	7670	14640
Sonata (D)	1948-52	ångare	1942	Wilmington	8953	10865
Avance (F)	1952-58	tank	1952	Malmö	9338	16300
Bellina (D)	1952-54	tank	1952	Landskrona	9373	15855
Sonata (D)	1953-54	tank	1953	Götaverken	9427	17550
Avenir ex Sonata (F)	1954-60	tank	1953	Götaverken	9427	17550
Bonita (D)	1956-56	kyl	1956	Bremen	9650	3590
Sonata (D)	1957-60	bulk	1957	Köpenhamn	9745	13400
Magnolia (D)	1957-63	tank	1957	Landskrona	9788	19075
Bellina (D)	1957-63	bulk	1957	Köpenhamn	9747	15440
Avanti (F)	1957-72	tank	1957	Köpenhamn	9791	20225
Amacita (D)	1957-63	bulk	1957	Köpenhamn	9760	15400
Bonita (D)	1960-66	bulk	1960	Malmö	10096	15300
Aleppo (F)	1960-65	bulk	1960	Malmö	10001	15350
Avenir (F)	1962-73	bulk	1962	Bremen	10318	15250
Migolina (D)	1962-72	bulk	1962	Bremen	10291	15100
Robert Kabelac (D)	1963-72	bulk	1963	Bremen	10391	15150
Stove Vulkan (D)	1965-73	bulk	1963	Bremen	10609	33285
Aleppo (F)	1965-73	bulk	1966	Bremen	10710	18510
Expectation (D)	1967-76	bulk	1967	Fredrikstad	10829	17900
Stove Friend (D)	1970-77	bulk	1970	Fredrikstad	11186	18500
Aleppo (F)	1974-86	bulk	1974	Fredrikstad	11444	37800
Stove Transport (D)	1974-86	bulk	1974	Fredrikstad	11374	23010
Stove Ocean (D)	1975-77	bulk	1968	Fredrikstad	11555	11361
Jørgen Lorentzen (D)	1977-87	tank	1975	Fredrikstad	12226	134372
Stove Trader (D)	1979-86	bulk	1976	Nådendal	12600	59960
Stove Friend (D)	1982-85	bulk	1982	Tsuneishi	13049	45526



Zebu kanträd vid piren i Holyhead den 16 maj 2021. Alla färgbilder kommer från fartygets hemsida.

ZIBA IN DIASPORA

I maj månad i år gick den brittiska brigantinen *Zebu* på grund utanför Holyhead i Wales. Fartyget hade avgått från Liverpool den 11 maj 2021 för en resa till Bristol.

Två dagar senare gick hon in till Holyhead eftersom det rådde ogynnsamma vindförhållanden i Irländska sjön vilket skulle göra en fortsatt resa riskabel. Hon ankrades upp.

Krister Bång

Besättningen lämnade fartyget och kvar ombord blev bara befälhavaren kapten Gerrith Borrett och hans son, båtsman Tom Borrett. Vid 15-tiden den 15 maj märkte de plötsligt att fartyget började dragga och man larmade omedelbart kustbevakningen som var på plats inom fem minuter.

Då hade *Zebu* redan slagit i piren och var läck. Kustbevakningen försökte omedelbart att dra loss fartyget men utan framgång. Man var tvungen att förtöja henne med linor intill piren. Vid 18-tiden sprang en av linorna vilket förvärrade läget för haveristen. Samtidigt fick de ombordvarande överge fartyget.

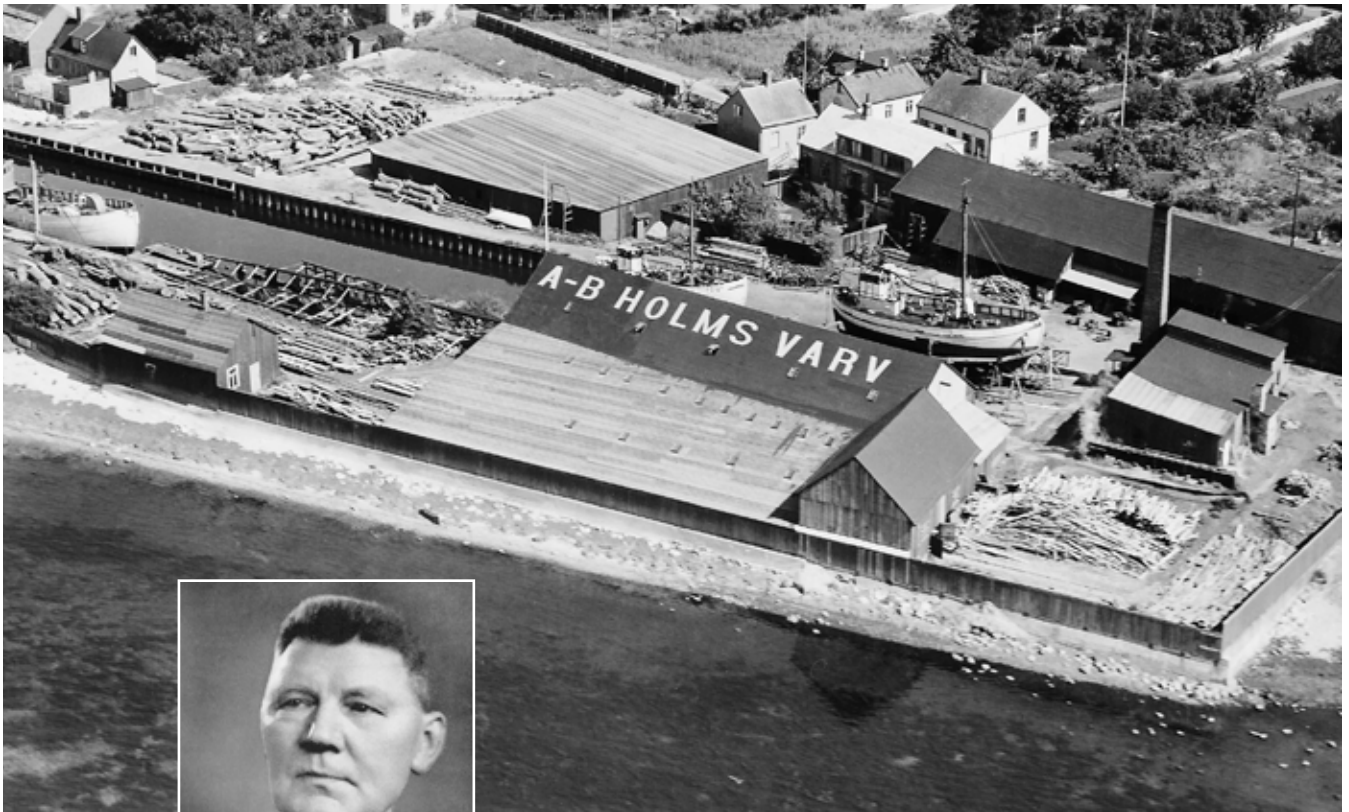
Räddningsplaner upprättades av experter och för att minska fartygets vikt lyftes master, rigg och dylikt i land av ham-

nens kranar. Samtidigt gick dykare ner för att besiktiga skadorna på skrovet. De visade sig vara mindre än befarat och en viss optimism inträdde.

Men torsdagen den 20 maj, när de flesta förberedelser var klara för att lyfta fartyget, fick arbetet avbrytas på grund av försämrade väderförhållande. En svår storm drog in och *Zebu* började åter hugga mot piren. På morgonen den 21 maj tvingades kapten Borrett med brustet hjärta förklara att fartyget blivit vrak. Naturen hade fått sista ordet.

Byggd i Sverige

Hon byggdes 1938 av AB Holms Skeppsvarv på Råå med namnet *Ziba*. Beställare var bröderna Martin och Rudolf Wirén i Kalmar med hälften var.



← Idof Emil Holm. ↑ AB Holms Varv hösten 1948. Båda bilderna från Råå Museum.

Byggandet av båtar och fartyg på Råå har gamla anor. Redan på 1820-talet började Jöns Holm, inflyttad från Raus, verksamheten. Hans söner Ola och Sven drev företaget vidare efter Jöns död 1868, men det skulle bli Svens son, Idof Emil Holm (1871–1944), som utvecklade varvsverksamheten på orten.

Axel Gustafsson var en annan stark man på Råå som bedrev ett varv. Han flyttade det till Landskrona och 1899 sålde han anläggningen på Råå till Emil Holm.

Emil Holm hade börjat sin skeppsbyggerbana redan som ung hos Sven Petter Nilsson på Råå. Därefter gick han till sjöss och hamnade i USA där han praktiserade på olika varv. Där träffade han en annan svensk varvspraktikant, Christian Lund, vars fru var från Råå. Båda flyttade hem och blev kompanjoner då Holm köpte varvet 1899 och bildade Råå Warf.

Det fanns tre olika varv på Råå men 1917, efter att Råå Warf gått i likvidation, hade ortens tre varv slagits samman till ett. Ägare blev det Stockholmsbaserade Rederi AB Polstjernen. Efter att även detta varv gått över styr köptes det tillbaka av Emil Holm som bildade AB Holms Skeppsvarv.

Christian Lund hade redan 1914 valt att avsluta samarbetet med Emil Holm och han anlade år 1918 ett eget varv i Limhamn.

Vid Holms Skeppsvarv byggdes många olika sorters fartyg, främst fiskefartyg, kvassar och skutor. Redan 1926 hade ett samarbete inletts mellan Holm och bröderna Wirén i Kalmar då varvet byggde *Solvig* och 1928 även *Spes*.

Bröderna Wirén

Familjen Wirén bodde i slutet av 1800-talet i Figeholm där fadern Olof tillhörde en gammal lotsläkt. I början av 1900-talet flyttade Olof med fru och sina söner Rickard (1892–1971) och Martin (1896–1967) till Kalmar och startade en skeppshandel. En tredje broder, Rudolf, föddes 1905 och avled 1981. Bröderna blev delaktiga i företaget och Rickard intresserade sig tidigt för sjöfart och blev huvudredare för flera olika skutor. Han övertog senare verksamheten i skeppshandeln. Rickard Wirén var mest aktiv bland bröderna när det gällde att driva skutor. Det var egentligen först i samband med beställningen av *Ziba* som dessa båda bröder inledde sin bana som skeppsredare.

Ziba beställs

Den 16 november 1937 beställde bröderna Martin och Rudolf Wirén en motorgaleas av Emil Holm på AB Holms Skeppsvarv på Råå för ett överenskommet pris av 23 500 kronor för leverans under april året därpå. Den byggdes av ek och fur och försågs med en 50 hk motor. Fartyget fick namnet *Ziba* efter namnet på det sista rena segelfartyget som hörde hemma i Kalmar, en barkentin byggd 1875. Nybygget levererades som planerat under april 1938.

Det var nära att hennes livstid skulle bli kort. Den 20 december 1939 lämnade hon Oxelösund med last av saltad fisk för att gå till Gotenhafen (Gdynia). När fartyget befann sig utanför Danzig blev man på grund av det hårda vädret tvungen att vända om och länsa undan och kunde så småningom söka nödhamn i Visby med skador på rigg och motor. Lasten var då lämpad över bord. *Ziba* fick senare bogseras till Kalmar för reparation.



Fartyget 2004 i Royal Albert Dock i Liverpool med hela sin besättning.

Till Skärhamn

Den 2 november 1949 såldes *Ziba* för 48 000 kronor till ett partrederi i Skärhamn med bröderna Erland och Sven Hansson samt deras farbror Robert Samuelsson som ägare till 1/3-del var. Hon seglade vidare under sitt dopnamn men blev inte kvar i samhället speciellt länge. Redan den 7 april 1952 såldes hon till Danmark och som ersättning köpte Tjörnborna motorseglaren *Tornö*.

Till Danmark

Köpare i Danmark var den då 54-årige skepparen Karl Johannes Kristian Jensen i Rønne på Bornholm. Han fick betala 54 000 kronor för sitt nyförvärv. Han drev sedan fartyget fram till den 17 juli 1961 då han sålde henne till en annan skeppare i Rønne, Ludvig Johannes Hansen.

Då hade fartyget sedan april 1957 varit omtacklat till motorjakt. Hansen sålde omgående *Ziba* till skeppare Tage Lund Nielsen och dykaren Niels Chr Nielsen i Köpenhamn

som använde henne till stenfiske med nummer Stf 25. När rederiet den 27 maj 1971 sålde fartyget vidare till lektor Hans Peter Lindgren i Köpenhamn var hon i ganska dåligt skick. Lindgren döpte om sitt nyförvärv till *Peter Pan* och hon omändrades samtidigt till lustfartyg. Han började bygga om sitt fartyg i Köpenhamn. Mast och styrhytt avlägsnades och fartyget liknade mest ett vrak. Men under 1973 riggades hon upp till ketch i samband med att hon förflyttades till Rudkøbing på Langeland.

Till England

Den 6 maj 1974 var det färdigseglat i Norden. Då såldes fartyget till Tony Chapman i Nuneaton, Warwickshire. Denna stad ligger omkring 25 mil från närmaste hav. Chapman använde sitt fartyg för rekreation.

År 1983 övertogs fartyget av Jane och Nick Broughton som gav det namnet *Zebu* och lät bygga om henne i Lowestoft som en kopia av en brigantin från 1870-talet.



Byssan.

Operation Raleigh

Fartyget skulle användas i »Operation Raleigh«, uppkallat efter Sir Walter Raleighs första expedition till Amerika 1584. Projektet, som stöddes av prins Charles, gick ut på att involvera ungdomar mellan 17 och 24 år att vara med på olika expeditioner runt om i världen. *Zebu* avgick på sin världsomsegling från St Katharine Docks i London i oktober 1984, ett äventyr som skulle vara i fyra år. Hon kom under denna tid att segla 69 000 sjömil och besöka 41 länder i alla världsdelar. Hon förärades med en bild på frimärke från Solomon Islands 1986 och Jersey och Gibraltar 1988. Över 4 000 ungdomar var med på båten under dessa fyra år.



Fartyget i docka hos Cammell Laird i Birkenhead år 2010.

Efter 1988

Efter hemkomsten till England överläts fartyget på Mersey Heritage Trust i Liverpool. Hon fick sin kajplats i Royal Albert Dock som då inte längre användes för handelssjöfarten. De nya ägarna var en välgörenhetsorganisation som ville fostra unga till ett bättre liv. *Zebu* blev en del av stadens ansikte utåt och hon deltog också flitigt i olika seglingar. År 2000 startade en omfattande översyn och ombyggnad av det då 62-åriga fartyget. Hon blev ett känt fartyg och fick utmärkelsen »Flagship of Liverpool« för sitt arbete med ungdomar.

Den 4 september 2015 sjönk fartyget vid sin kajplats i Royal Albert Dock. Någon anledning till detta har aldrig fastställts, men man tror att en kombination av eftersatt underhåll och ett strömavbrott som stängde av läns pumparna

var den troliga orsaken till haveriet. Genast började ett intensivt arbete med att bärga henne och efter bärgningen flyttades fartyget till Canning Dock bredvid Merseyside Maritime Museum.

Nya ägare

I januari 2017 inköptes fartyget av kapten Gerrith Borrett och hans fru Suzi som tillsammans bildade bolaget Tall Ship ZEBU CIC där CIC står för Community Interest Company. Med hjälp av en stor skara frivilliga började en ny restaurering av fartyget. Men det var inte enbart frivilliga krafter som behövdes utan också kapital.

I november 2017 fick organisationen £ 99 500 från Heritage Lottery Resilience för att kunna utföra brådskande reparationer av skrovet. Under 2018, under Liverpool Tall Ship Festival besöktes *Zebu* av över 6 000 besökare under tre dagar.

I juni 2019 fick företaget ytterligare bidrag på £ 99 500, denna gång från National Heritage Lottery. Nu monterades den gamla motorn ur och ersattes av en avancerad elektrisk motor som gick på batteri och *Zebu* blev i samband med det ett helt avgaslöst fartyg. Samtidigt förnyades stora delar av skrovet med nytt virke eftersom en stor del av det gamla skrovet var i dåligt skick.

Det fanns stora planer för *Zebu* inför framtiden då hon så tragiskt gick i kvav utanför Holyhead... ■



Röda havet nära Sinai, maj 1965.

EPISOD I EGYPTEN

Text och foto Göran Sändare

Egyptens pyramider har jag aldrig sett i dagsljus. Detta triviala förhållande beror bokstavligen på att Nasser, Zhou En-lai och Sukarno hamnade i vägen.

Vårt fartyg *Bromalm* hade anlänt till Suez tidigt på eftermiddagen, en dag i maj 1965. Det var två år före sexdagarskriget, och trafiken i kanalen flöt normalt, med en norrgående och två sydgående konvojer per dygn.

Det enda som märktes av antagonismen mellan judar och araber var att de egyptiska myndigheterna infortrade våra skeppsdagböcker för de senaste fem åren. Deras avsikt var naturligtvis att kontrollera att fartyget under denna tid inte anlänt någon israelisk hamn. Eftersom de flesta rederier var noggrant medvetna om detta sakernas tillstånd, inträffade det antagligen sällan att skepp fick vända och stäva den långa vägen tillbaka genom Röda Havet.

Vi hade lämnat Singapore tre veckor tidigare och fick genast den envisa sydvästmonsunen rätt i stäven. Under 14

dagar av ihållande blåst kämpade vi oss över Indiska Oceanen tills vi nådde lä i Adenviken. Fem timmars vattenbunkring i Aden och dessutom två akuta tandläkarbesök, sedan var vi klara att passera genom Bab-el-Mandeb – Tårarnas port – som också är inkörsporten till Röda Havet.

Infarten till Dantes Inferno kunde inte ha utformats mer stilenligt. Det kändes som att ha hamnat i helvetets stora bakugn på en gång. Vattentemperaturen steg på några timmar till 25 grader och lufttemperaturen samtidigt till nästan det dubbla. I fem dygn gled fartyget fram över en spegelblank vattenyta som på ömse sidor inramades av höga böljande sandberg. Denna drömtillvaro avbröts vid några tillfällen av ökenvinden, *samúm*, som svepte in oss i fina stoftmoln.

Det var stört omöjligt att skydda sig mot sanden. Vi tuggade sandblästrad potatis, sov på sandpapperslakan och låg och vilade oss på tillfälliga sandstränder ombord. Vid ett tillfälle sände radion också ut en *locust warning*, och vi

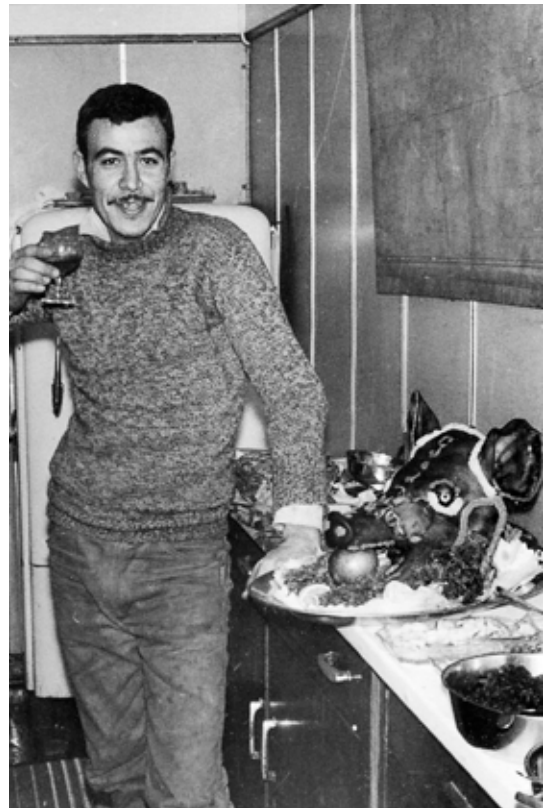
såg framför oss hur myriader av gräshoppor skulle invadera fartyget. Vi lyckades dock undkomma dessa Egypti skadeinsekter.

Suez var vid denna tid en intensiv hamnstad, där fartygen ankrade upp på redan i väntan på en plats i nästa konvoj. Vi hamnade som nummer 15 i följande dags konvoj. Så fort ankaret gått omsvärmades vi av tjugtals med »krejare« som ivrigt basunerade ut sina varor. »Köp här, fina grejer, bara skit alltihop«, hördes en högröst arab utbrista på bruten svenska, med antydning till göteborgsk accent. Snart anträdde de mest företagsamma handlarna ombord och började breda ut sina alster på däck.

Andrekocken tröttnade snart på en efterhängsen handelsman som frenetiskt sökte kränga kamelsadlar och små uppstoppade krokodiler. Efter ett snabbt besök i frysrummet kom han upprusande på däck med ett grishuvud framför sitt eget tryne. Stuertenen hade i god tid provianterat med tanke på julfirande i främmande hamn, där sådana outhärliga attribut mera sällan brukar finnas till hands.

Kocken skrämde omedelbart slag på de flesta av araberna som hals över huvud flydde ner i sina båtar under åkallan av Allah, alla rättrognas gud.

I stället dök nu sjömansprästen upp, tillsammans med en man från Svenska Kyrkans Vårfrådsråd. Andrekocken, som under tiden tänkt till, undrade glatt om inte den gemensamma avskyn för fläskkött vore en förbindelseänk mellan judar och araber, väl värd att bygga kommande fredsför-



Det famösa grishuvudet.



Montering av strålkastare inför passagen genom Suezkanalen, maj 1965.

handlingar på. De kristna representanterna ställde sig dock tämligen tveksamma till förslaget. I stället blev de minst sagt skräckslagna när de fick höra talas om kockens bedrift. Uppenbarligen hade vi åsamkat muslimerna en stor skymf med detta tilltag.

Nu ville Valfärdsrådet propagera för lite kulturell bildning. Vi erbjöds att utnyttja liggetiden genom att följa med på en utflykt till ett av världens sju underverk. Förslaget accepterades med glädje och snabbt organiserades ett antal lokala taxibilar för att transportera större delen av den 33 man starka besättningen till pyramiderna och Kairo.

Vägen mellan Suez och Kairo är cirka nio svenska mil lång, och från Kairo till pyramiderna är det ytterligare en bit. Det borde gå att tillryggalägga denna sträcka på drygt två timmar, och dagen var ännu inte särskilt långt liden.

Mellan chaufförerna utbröt genast en livlig konkurrens om kunderna, och elektriker, andrestyrman och jag blev bryskt inknuffade i ett, som jag minns det, gult amerikanskt dollargrin

(Från min barndom på 1940-talet har jag minnesbilder av dessa bulliga bilar, där fronten grinade emot en med stora glesa kromade tänder. Min annars snälle morbror döpte mig under en känslig period i tandömsningstider till just »dollargrinet«, ett namn som mina lekkamrater kvickt snapade upp.

Inte förrän något år senare, i första klass, blev jag av med detta namn, nu till förmån för det inte mindre exotiska epitetet »Nordpolsfararen«. Min mor hade nämligen, under en osedvanligt sträng köldknäpp den vintern, i all välmening byltat på mig allsköns klädespersedlar. Kronan på verket var en pälsmössa med stora örönlappar som antagligen gått i arv från morfar.)

Nå, i Suez var det ingen nordpolskyla. Det kokade snarare, åtminstone i kylaren på dollargrinet. Vår astmatiske och kolossalt fete chaufför svettades ymnigt när vi, med täta pauser för vätskepåfyllning, både i oss och i bilen, färdades mot de hägrande pyramiderna. De övriga bilarna hade sedan länge försvunnit vid horisonten.

Ganska snart påpekade andrestyrman att han, utan hjälp av vare sig sextant eller tabeller, kommit fram till att vår svajiga ökenfarkost höll en genomsnittshastighet på tio till tolv knop, dvs. ungefär samma fart som vårt eget fartyg klarade av i rum sjö.

När vi kom in i Kairos förstäder började det så smått att skymma. Plötsligt vinkades vår chaufför in på en parkeringsficka av en hotfullt blickande polis. En massa männi-

skor var samlade på trottoaren, och vi blev föremål för stor uppmärksamhet. Elektrikern, som var tysk, blev skräckslagen. På grund av några diplomatiska komplikationer var förhållandena mellan Egypten och Västtyskland just vid denna tid en aning spända. Vid fartygets ankomst till Suez hade elektriker också blivit mycket illa bemött av immigrationstjänstemännen.

Det visade sig att folket var intresserat av mycket högre potentater än tre blonda sjöbefäl och en fetlagd taxichaufför. Gatan hade spärrats av eftersom Zhou En-lai från Kina

och Sukarno från Indonesien var på statsbesök och de skulle strax passera. Efter en stunds tålmodig väntan uppenbarade sig plötsligt tjuotande polisbilar och motorcyklar i hög fart längs gatan, och vi förenade oss med den nu hysteriskt vinkande folkmassan.

När polisfordonen passerat kom en stor svart, täckt limousin. Jag lyckades genom fönstret få en skymt av Nasser själv, med mustasch och kraftig näsa. Andrestyrman hävdade att han också sett en liten kines därinne.

Efter limousinen följde ytterligare ett stort antal polis- och militärfordon. Och så var allt förbi.

Vår chaufför organiserade snart en pyts med vatten att ersätta det bortkokade med, och den segdragna resan kunde fortsätta. Det hade redan blivit mörkt, och vi insåg att det skulle bli en lång dags färd mot natt. Väl framme vid pyramidområdet fick vi i alla fall njuta av en förtrollande anblick. Sfinxen, Cheops-, Chefren- och Mykerinospyramiderna reste sig majestätiskt och varmt belysta mot den egyptiska natthimlen. Vår irritation över den utdragna utfärden försvann fort och fascinerade strövade vi länge omkring i det nu tämligen tomma turistområdet.

Sedan vi bytt taxi kunde vi dessutom förena oss med våra skeppskamrater på en restaurang i Kairo. De hade redan klarat av den lekamliga spisen och nu var det magdans som stod på programmet. Efter uppträdandet försökte flickorna å det allra mest förföriska förleda oss att förenas i mer intima mänskliga möten, på franskt eller annat vis.

Jag vill minnas att de flesta av oss såg sig tvungna att avböja dessa erbjudanden, eftersom vår konvoj skulle avgå mycket tidigt på morgonen. Visa av skadan ville åtminstone andrestyrman, elektriker och jag dessutom anslå ordentligt med tid till återresan.

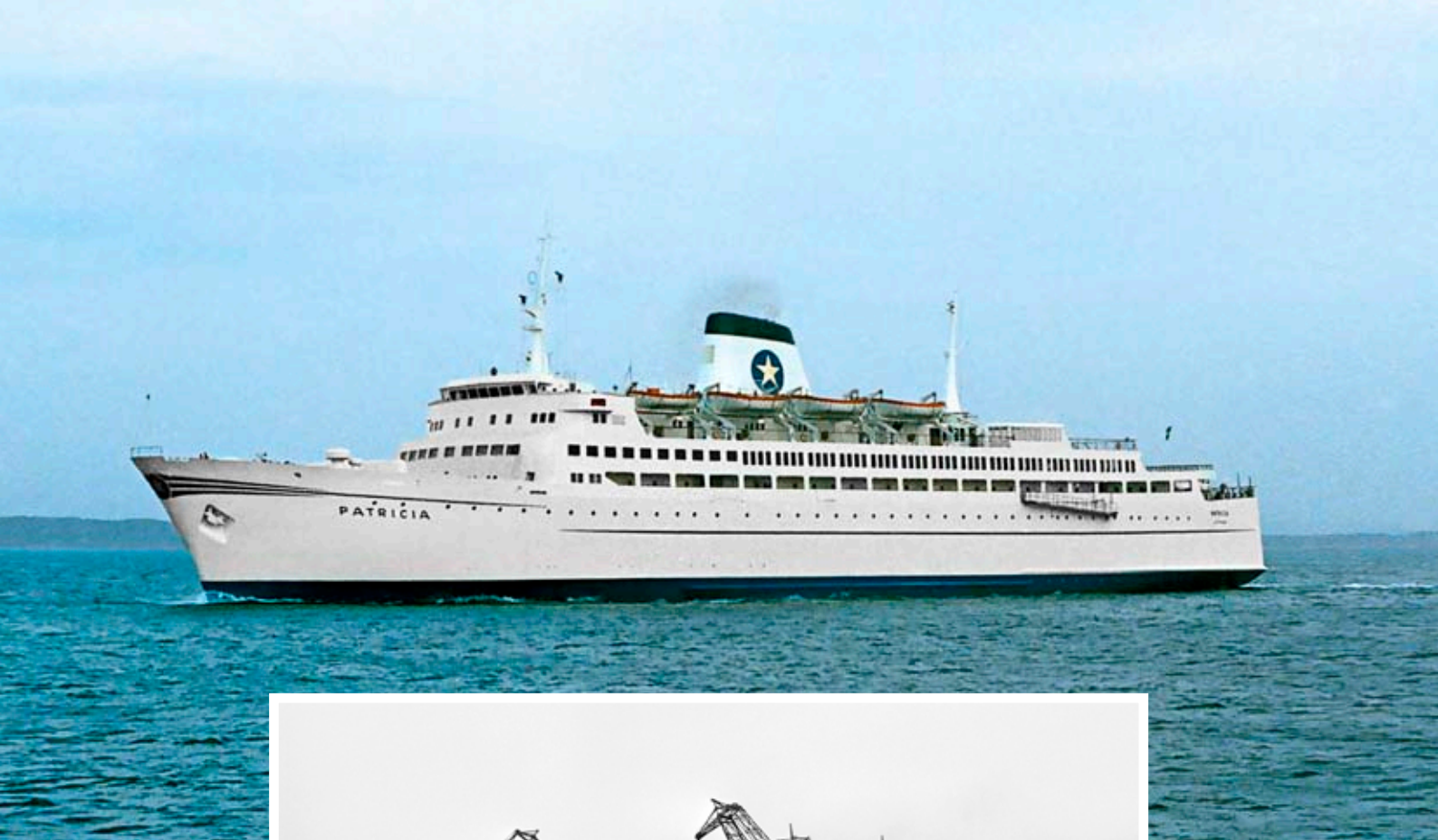
Jag funderade länge efteråt på huruvida Kyrkans Valfärdsråd hade sanktionerat detta sista inslag i utflykten. Kanske hade de bara för avsikt att kontrollera vår moraliskaandel. ■



Den varmt belysta Sfinxen, juni 1965.



Konvoj i Suezkanalen.



FARVÄL TILL EN KLASSIKER

Amusement World har efter nästan 54 års trogen tjänst gjort sin sista resa från Singapore till Alang i Indien dit hon anlände den 4 augusti 2021.

Väl framme på destinationen sattes kursen mot stranden. De gamla Pielstickmotorerna mullrade en sista gång. Befälhavaren manövrerade skickligt mot den avtalade platsen. Med god kraft gled fartyget upp på stranden. Och sedan var allt slut.

Anders Bergenek och Rickard Sahlsten

Tystnaden lade sig och en grupp människor stod beredda att ta sig an nedbrytningen och återvinningen. Anade de hur unik färjan en gång hade varit? Kunde de föreställa sig vad hon hade varit med om? Kunde de höra röster från passagerare och besättningsmän som talade många olika språk? Kände de dofterna av Biscaya, Skagerack, Kattegatt och Östersjön? Kände de milda vindar från Atlanten, Stilla Havet och Indiska Oceanen? Tänk om alla minnen från de 54 åren hade kunnat överföras till dessa hennes sista arbetare.

År 1967 levererades fartyget till Svenska Lloyd som *Patricia* från Lindholmens Varv i Göteborg. Det här var en annan tid. Världen präglades av det kalla kriget mellan USA och Sovjetunionen och Europa hade precis återhämtat sig efter andra världskriget. I Sverige infördes högertrafik vilket var ett gigantiskt projekt.

Datorer var något man möjligen hade hört talas om men få hade sett och ännu mindre använt. Socialstyrelsens generaldirektör lade bort titlarna med sin personal. Det sågs som en sensation och innebar att alla på arbetsplatsen kunde tilltalas med »du« istället för med titel och namn. *The times they are a-changin'*, sjöng Bob Dylan redan 1964.

Stor färja med mycket nytänkande

Patricia var vid leveransen 1967 Sveriges största färja med ett bruttotonnage på 8897 brt, en längd på 141,2 meter och

med hela 748 hyttplatser. Positionen som störst skulle hon komma att behålla under sju år. Fartyget var nummer tre i en serie från Lindholmens Varv i Göteborg. Systrarna *Saga* och *Svea* hade levererats året innan och satts i trafik mellan Sverige och England. *Patricia* var skraddarsydd för Svenska Lloyds planerade linje mellan Southampton och Bilbao, med en överfartstid på cirka 37 timmar.

Svenska Lloyd var ett traditionsrikt passagerar- och lastrederi som efter andra världskriget hade lagt ner stora ansträngningar på att effektivisera lasthanteringen i sina fartyg. Den blivande vd:n Torgeir Christoffersen var en kreativ och drivande person. Då rederiet nu utvecklade moderna passagerarfärjor var det just moderniteten som var det viktiga.

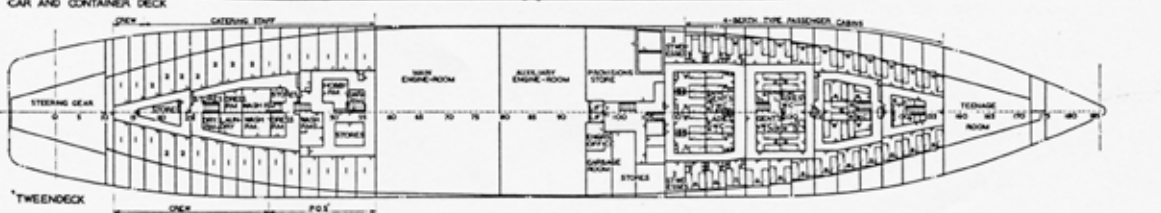
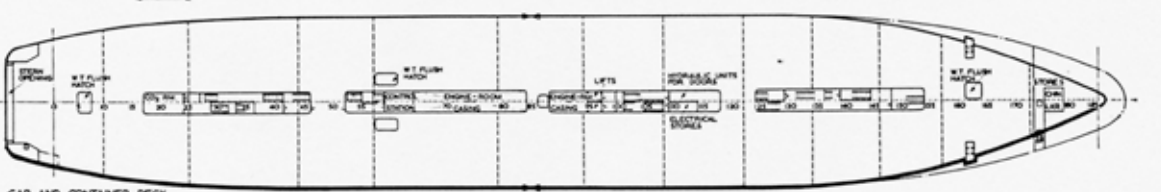
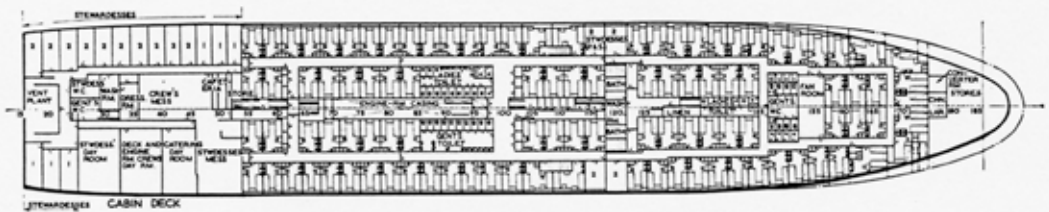
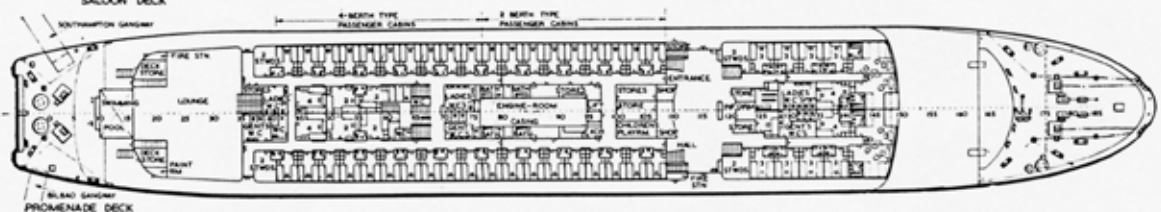
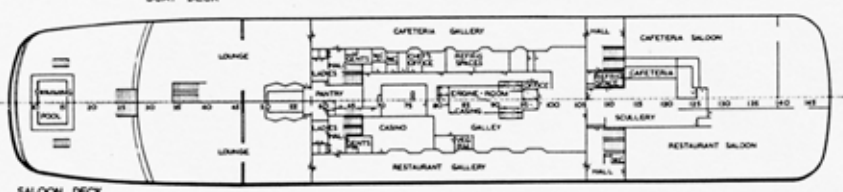
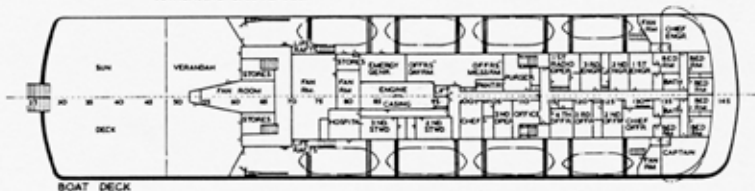
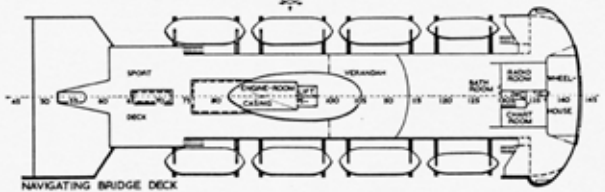
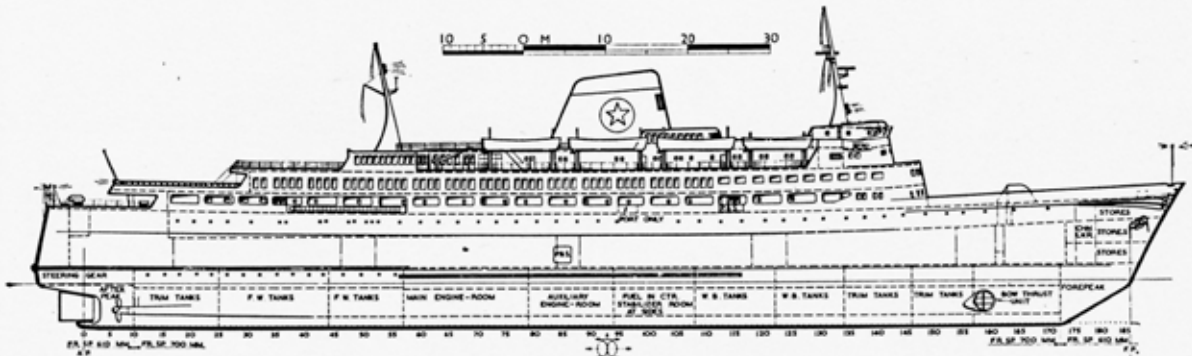
Den gamla indelningen av passagerarinredningen i första och andra klass slopades. Detta speglade den mer demokratiska och jämlika synen på människor som så starkt kännetecknade 1960-talet. Dessutom innebar slopad klassindelning ett effektivare användande av utrymmena ombord.

Då det gäller lasthanteringen gick utvecklingen snabbt vid mitten av 1960-talet. Både trailers och containers hade effektiviserat lastning och lossning. Sessanlinjen i Göteborg hade legat långt framme då det gällde lastbilstransporter på färjor och Atlantic Container Line var pionjärer med containerfartyg i trafik mellan Sverige och USA. Den



Patricia lämnar Southampton. Foto ur Bruce Peters samling.

← Översta och nedersta bilden: *Patricia* gör en provtur i mars 1967. Foto Stig Sjöstedt/Regionarkivet Göteborg. Mellersta bilden: *Patricia* vid Lindholmens varv i november 1966. Foto Stig Sjöstedt/Regionarkivet Göteborg.



GENERAL ARRANGEMENT PLANS OF THE 9 000 GROSS TONS SWEDISH LLOYD FERRY 'PATRICIA'



Patricia. Foto ur Rickard Sahlstens diabildsamling.

allmänna sanningen vid den här tiden var att lastbilstransporter innebar för stora volymförluster vilket ansågs negativt på långa linjer. Då var containers, som kunde packas tätt, mycket effektivare.

Svenska Lloyd drog slutsatsen att deras 36-37 timmar långa överfarter kunde ses som längre överfarter. De valde därför ett lastsystem till sina Engelsfärjor som byggde på containers. Färjornas lastdäck utformades med endast 3,5 meters höjd. Hade fartygen byggts som färjor för lastbilar och trailers vid den här tiden, hade bildäcket troligen fått en höjd på minst 4,2 meter. Tanken var att containern skulle skickas obruten från producent till kund. Före och efter sjöresan kunde den transporteras på lastbil eller på tåg. Flexibiliteten verkade mycket hög.

Engelsfartygen *Saga* och *Svea* byggdes som containerfärjor med enbart containers på huvuddäcket och plats för 100 enheter. Fartygen utrustades samtidigt med ett övre lastdäck för 100 personbilar. På linjerna till Hull och Tilbury skulle frakten stå för huvuddelen av intäkterna.

På linjen mellan Southampton och Bilbao var förutsättningarna annorlunda. Här skulle passagerarna stå för huvuddelen av intäkterna. Många engelsmän ville ta bilen till Spanien. Säsongen var också mycket längre än på den kalla och blåsiga Nordsjön.

På *Patricia* fanns inget stort underlag för frakt. Hon fick ändå ta över den tekniska grundkonstruktionen från Engelsfärjorna. Fartygets huvuddäck gavs samma dimensioner men skulle lastas med 175 personbilar och bara 25

containers. Genom att installera ett höj- och sänkbart däck föröver på huvuddäcket ökades bilkapaciteten senare till 205 fordon. Där *Saga* och *Svea* hade ett övre bildäck fanns på *Patricia* hytter och mässutrymmen.

Det fanns fler skillnader mellan Engelsfärjorna och *Patricia*. På fördäck hade hon inget traditionellt lastrum med kranar som systrarna åtminstone initialt var utrustade med. Hennes salongsdäck var fyra meter längre. Det gav fler sittplatser i aktersalongerna. Akteröver på soldäcket hade hon en swimmingpool. Hon var byggd för trafik med fler passagerare och i varmare vatten!

Patricias maskineri bestod av fyra Pielstickmotorer på tillsammans 10 080 hk som drev två KaMeWa-propellrar. Maxfarten var 18 knop men en marschfart på 16 knop var tillräcklig för att klara distansen Southampton-Bilbao på 37 timmar. Färjan var svår att manövrera i trånga hamnar eftersom hon hade ett ganska svagt huvudmaskineri, en inte alltför stark bogpropeller och ett roder som var placerat mellan propellrarna istället för bakom dem.

En viktig teknisk utrustningsdetalj var fenstabilisatorerna av märket Sperry Gyrofin. Linjesträckningen mellan Southampton-Bilbao gick genom Engelska kanalen och över Biscaya, det vill säga över hav som låg väldigt öppna för både stormar och dyningar från Atlanten. *Patricia* upplevdes som en bra sjöbåt och hennes första befälhavare Sune Lindgren uppskattade att sjösjukan bland passagerarna minskade med 80% jämfört med gamla *Britannia* som han närmast kom ifrån.



Den exklusiva salongen på styrbords sida med cocktailbaren i bakgrunden. Foto ur Bruce Peters samling.

Fantastisk inredning

Däcksarrangemanget var relativt konventionellt med hytter på A-, B- och D-däck. Vid receptionen på A-däck fanns även fartygskonator, kiosker, ett katolskt kapell och ett lekrum. Längst akterut på A-däck fanns en lugn salong.

Salongsdäcket var däremot indelat på ett mer ovanligt sätt. Föröver fanns en L-formad restaurang, som var placerad så att den täckte hela fronten samt styrbords sida. På babords sida fanns cafeteria. Båda serverades via ett stort kök som var beläget midskepps. Längs köket löpte på båda sidor gallerior som förband restaurangen och cafeteria med de aktre barerna och salongerna. På styrbords sida fanns ett kasino.

Styrbords sida var mer exklusivt utformad och med en tänkt mera lugn och tyst miljö. På babords sida anknöt cafeteria till en bar med dans. Det var enkelt att hitta och förflytta sig längs gallerierna men svårare att byta från babord till styrbord. Äldre, distingerade passagerare skulle skyddas från yngre och mer högljudda.

Patricia hade ca 750 sittplatser i olika salonger och restauranger, det vill säga lika många som antalet passagerare som fick tas ombord. Det är inte många färjor som i dag kan ståta med detta. Fartyget höll kryssningsstandard.

Inredningen höll en exceptionellt hög kvalitet och var skapad av den välkända textilkonstnären Astrid Sampe från NK och Lindholmens skicklige inredningsarkitekt Rolf Carlsson. Svenska Lloyd hade en ambition att låta tradition och smak i de länder fartygen seglade på speglas i



Målningen i »Royal Ascot«. Foto ur Bruce Peters samling.

inredningens karaktär. *Patricia* var inget undantag från den regeln och inredningen hade en tung brittisk klubbkaraktär med omfattande inslag av ekpaneler. Samtidigt fanns det i möblemang, gardiner och konstnärlig utsmyckning mycket mättade färger i gult, rött, orange och grönt, som skulle skänka en känsla av spansk sol och värme.

Paradssalongen var den förliga restaurangen »Royal Ascot«. Här var mattan grön som en galoppbanas gräsmatta och väggarna pryddes av olika ryttrarattaljer. På en åtta meter lång originalmålning med motiv över den kända galoppbanan Ascot kunde drottning Elizabeths och Winston Churchills ansikten urskiljas. Restaurangen var en av de få på svenska färjor som saknade ett traditionellt smörgåsbord. Här serverades à la carte från en internationell meny.

Cocktailbarerna akteröver var också elegant inredda och hade två mycket exklusiva bardiskar. Den ena var skapad av den redan då kände glaskonstnären Bertil Vallien tillsammans med Boda Glasbruk. Den andra bardisken var gjord av konstnären Monica Backström med hjälp av etsade metallskivor i guldfärg. Framför allt på styrbords sida var fätöljerna stora, pösiga och bekväma. Ombord fanns också en hel del exklusiv spansk konst.

Hytterna var rymliga och snyggt inredda. Med tanke på fartygets i övrigt exklusiva standard var det dock lite förvånande att nästan alla hade fyra bäddar och att merparten saknade egen toalett och dusch. De billigaste hytterna hade inte ens handfat.

Blandade framgångar för Svenska Lloyd

Linjen mellan Southampton och Bilbao hade skapats sedan marknadsundersökningar visat att många brittiska turister sökte sig till Spanien och södra Frankrike. Spanien var vid den här tiden en industriellt efterbliven militärdiktatur. Landet var inte med i någon av frihandelsorganisationerna EEC eller EFTA. Dessutom hade Spanien en konflikt med Storbritannien om Gibraltars status. Bilbao var dock en utmärkt hamn, också med snabba förbindelser till södra Frankrike. Egentligen låg terminalen i Santurce lite utanför Bilbao.

Southampton erbjöd en centralt placerad hamn mitt på den engelska sydkusten och vägnätet till olika större befolkningscentra var utmärkt. Ett problem vid trafikstarten var att Storbritannien befann sig inne i en djup ekonomisk kris vilket 1967 ledde till en devalvering av pundet. Utlandsresor blev på så sätt dyrare för britterna.

Den 5 april 1967 sattes *Patricia* i trafik på den 561 sjömil långa linjen mellan Southampton och Bilbao. Den första säsongen blev en succé med 56 000 passagerare varav 85 procent var bilburna. I genomsnitt färdades tre personer i varje bil.

På helårsbas nådde *Patricia* sedan 70 000 passagerare vilket motsvarade drygt 460 passagerare per tur. Det bör ha inneburit ett tillfredsställande ekonomiskt resultat för Svenska Lloyd.

Åren 1969–1970 seglade även systerfartyget *Hispania*, ex *Svea*, på linjen. Därefter behövdes hennes lastkapacitet bättre på rederiets Londonlinje efter att beställda fraktfärjor hade blivit försenade.

År 1973 kom bränslekrisen med en flerdubbling av bunkerkostnaderna. Samtidigt ökade de svenska personalkostnaderna drastiskt genom generösa avtal. P&O Southern Ferries satte det här året in en mindre färja mellan Southampton och Pesejas, nära San Sebastian. Året därpå startade spanska Aznar Line trafik på linjen Southampton-Santander. Deras fartyg, *Monte Toledo*, var dessutom större än *Patricia* och höll en hög standard.

Nu följde flera år av ekonomiska förluster. Svenska Lloyd ägdes vid den här tiden av Broströms som inte såg någon framtid i svenskflaggad passagerartrafik. Efter sommarsäsongen 1977 avvecklades linjen Southampton-Bilbao och *Patricia* lades upp i Göteborg i avvaktan på försäljning.

Framgångsrik färja för Stena Line

På hösten 1978 sålde Rederi AB Svea sin linje Århus–Oslo tillsammans med färjan *Peer Gynt* till Stena Line som under en period hade övervägt att öppna färjetrafik mellan Jylland och Norge. Många trodde att Stena skulle fortsätta på Århuslinjen men väldigt logiskt satsade rederiet istället på en linje Oslo-Frederikshavn som skulle trafikeras med två avgångar per dag.

Under sista halvan av 1970-talet hade de norska oljefyndigheterna börjat exploateras. Det hade lett till en snabb ekonomisk tillväxt i Norge som i och med detta hade fått en köpstark medelklass. Inte minst gällde detta i Osloregionen. Det var denna passagerargrupp Stena Line nu önskade fånga upp med sin nya linje över Skagerack. Med ökat välstånd följde också ett ökat varuutbyte med Europa. Det fanns anledning att tro att lastbilstrafiken skulle expandera kraftigt.

Det får inte glömmas att det även fanns ett stort intresse bland danska, tyska och holländska resenärer att kunna ta sig till Norge. Huvudstaden Oslo med sitt utbud av kultur och nöjen var ett självklart resmål i sig. På vintern var Norge intressant med sina möjligheter till skidturism. Att uppe i Skandinavien kunna driva en färjelinje med stor efterfrågan vintertid var unikt.

Patricia hade visat sig svårsåld på den då mycket svaga andrahandsmarknaden. Viktigaste orsaken var bildäckets otillräckliga höjd. Ett tag såg det ut som fartyget skulle säljas till Ånedinlinjen för kryssningstrafik mellan Stockholm och Mariehamn men av detta blev intet. Istället var det Stena Line som den 1 september 1978 köpte färjan, döpte om henne till *Stena Oceanica* och sände henne till Middle Dock Engineering i Newcastle för att byggas om. *Stena Oceanica* med sin tydliga kryssningskaraktär skulle bli en mycket lämplig färja för linjen Oslo-Frederikshavn.

Bildäcket höjdes till 4,65 meter och däckshuset byggdes ut både föröver och akteröver. För att behålla stabiliteten sattes sponser på sidorna. I Göteborg byggdes »kindpåsar« i fören för att bredda bildäcket och göra det enklare för lastbilar att köra runt. Fartyget saknade nämligen liksom tidigare bogport. Ändringarna i exteriören förfulade den tidigare eleganta fartygsprofilen. Möjligtvis kan man säga att färjan efter ombyggnaden gjorde ett kraftfullt intryck.



Upplagd vid Lindholmen i väntan på försäljning. Foto: Örjan Kromvall.



Stena Saga fick ett kraftfullt utseende. Foto: Conny Wickberg.

Stena Line hade för en mycket låg kostnad fått en riktigt stor färja. Inköp och ombyggnad kostade cirka 37 miljoner kr, vilket var mindre än hälften av vad en ny färja med en sådan kapacitet skulle ha kostat. *Stena Saga*, som hon efter ombyggnaden ändrade namn till, hade kapacitet för 1300 passagerare, 946 hyttplatser, 28 lastbilar och 275 personbilar.

En hel del av Svenska Lloyds inredning behölls intakt men den konstnärliga utsmyckningen försvann. Den mer än fördubblade restaurangen kompletterades med ett liknande möblemang som det som fanns där tidigare. Aktersalongerna öppnades upp genom att väggar togs bort. De generösa fåtöljerna ersattes med små stolar med det tydliga syftet att öka antalet sittplatser. Här hängde Stena Line också upp två stora oljemålningar, en på *Stena Saga* och en på Svenska Amerikalinjens *Stockholm* (1941).

Linjen Oslo – Frederikshavn invigdes två månader försenad den 28 maj 1979. Överfartstiden på den 157 sjömil långa ruten var tio timmar. *Stena Saga* fick en flygande start som inköpsfärja. Det gällde inte bara alkohol och tobak. Köttet var 1979 exceptionellt dyrt i Norge och relativt billigt i Danmark.

Det första årets broschyrer gjorde reklam för kortkryssningar, god mat, dans, kasino, TV, möjligheter till inköp i Stena Lines första självbetjäningbutik och en sällsynt vacker sjöresa både förbi Skagen och inne i Oslofjorden.

Stena Line hade kalkylerat med 250 000 passagerare per år men det visade sig snabbt att linjen utvecklades starkare

än så. Detsamma gällde ombordförsäljningen som var på en mycket hög nivå. Den nya linjen skulle under många år vara en av Stena Lines mest lönsamma och dessutom relativt okänslig för konjunktursvängningar.

År 1988 ersattes *Stena Saga* i Norgetrafiken av ett större fartyg. Sedan följde en överraskande flytt. Den typiska nattfärjan sattes den 9 juni 1988 som *Lion Queen* in i Stenadottern Lion Ferrys trafik mellan Halmstad/Helsingborg och Grenå. Sträckorna var cirka 65 sjömil och *Lion Queen* gjorde fyra turer per dygn. Inför starten fick färjan ny teknisk utrustning för att kunna manövrera i Grenås trånga hamn. Hon hade utrustats med dubbla Beckerroder med så kallade flaps och en extra bogpropeller.

Efter att ha tillbringat sommaren 1988 i Halmstad flyttades *Lion Queen* till Helsingborgslinjen. Här gjorde hon danskryssningar under helgerna och hade då en viss nytta av sina stora salonger och många hytter. Under sommaren 1989 var färjan tillbaka till Halmstadlinjen.

Internationella äventyr

Inför den kommande Öresundsbron och det faktum att nya, effektiva färjor skulle levereras till linjen Helsingborg–Helsingör, valde Stena Line att lägga ner trafiken mellan Helsingborg och Grenå. För *Lion Queen* väntade nu att som *Crown Princess Victoria* sättas i trafik mellan Victoria på Vancouver Island och Seattle i den amerikanska delstaten Washington, en 73 sjömil lång linje. Stena Line, som vid den här tiden expanderade internationellt, hade köpt den

här linjen som i hög utsträckning baserade sig på korta kryssningar och inkomster från kasinoverksamhet.

På hösten 1989 totalrenoverades färjans inredning och fick en tydlig amerikansk/kanadensisk stil. Samtliga hytter utrustades med dusch och toalett. Ett stort kasino ersatte en tidigare hyttavdelning. *Crown Princess Victoria* korsade sedan Atlanten och sattes under kanadensisk flagg den 5 maj 1990 i trafik mellan Seattle och Victoria. Myndigheterna godkände emellertid inte kasinoverksamheten på Stena Lines nya linje och *Crown Princess Victorias* tid på linjen varade bara fram till den 17 oktober.

I det här läget chartrades det övertaliga fartyget av grekiska Starlite Cruises. Som *Pacific Star* sattes hon den 23 december 1990 i kryssningstrafik mellan San Diego i Kalifornien och Ensenada i Mexiko. Här kom kasinot väl till pass. 1993 ändrades namnet till *Sun Fiesta* och kryssningarna gick under sommaren istället från Port Everglades i Florida till Freeport på Bahamas. Därefter seglade fartyget över Atlanten och lades upp utanför Pireus.

Då den grekiske redaren slutade betala charteravgifterna, valde Stena att ta hem *Sun Fiesta* till Sverige. En besättning från Lion Ferry skickades till Pireus där de fann fartyget i oerhört dåligt skick. Efter att ha genomfört en storstädning av henne och en del enklare reparationer sattes kursen mot Sverige. Här togs fartyget in på varv och genomgick grundliga reparationer. Den 1 april 1994 sattes hon ännu en gång i trafik på linjen Halmstad–Grenå med namnet *Lion Queen*.

Premiärfärja till Polen

Vår färja hade tidigare på ett eller annat sätt invigt de fyra linjerna Southampton–Bilbao, Oslo–Frederikshavn, Halmstad–Grenå och Seattle–Victoria. Nu väntade ett nytt premiäruppdrag.

Efter det att flera rederier hade misslyckats med att etablera linjen Karlskrona–Gdynia valde Stena att gå in och via Lion Ferry driva linjen. Sträckan var 172 sjömil och trafiken baserade sig på kryssningsresenärer men också på polacker som arbetade i Sverige eller ville besöka landet och på lastbilstransporter.

Den polska ekonomin var just då den som utvecklades starkast i Östeuropa som bara några år tidigare hade befriats från kommunismen. I regionen runt Gdynia och Gdansk fanns en miljon invånare. Gdansk var också historiskt en intressant stad. I närheten fanns även Sopot som räknades som en av Europas finaste badorter. Det som allra mest lockade svenskar var dock de extremt låga priserna i de polska af-färerna.

Man gjorde bedömningen att *Lion Queen* var idealisk för den här trafiken och hon överfördes till polsk flagg. Den 19 maj 1995 var det dags för premiärturen och även på det här uppdraget blev färjan en succé. Passagerarna och besättningsmedlemmarna kom att älska fartyget. Både passagerar- och fraktrafiken steg snabbt och redan den 18 juni år 1997 var det dags för *Lion Queen* att ersättas av en betydligt större färja.



Premiär för *Lion Queen* i Halmstad 1988. Foto: Sven-Arne Olsson.



»Patricia Restaurant« på Amusement World, med samma möblemang som sattes in då Crown Princess Victoria renoverades 1989. Foto Bruce Peter.

Kasinfartyg i Fjärran Östern

Efter några månaders uppläggning såldes *Lion Queen* till New Century Group och sattes i november 1997 i trafik med kasinokryssningar från Singapore. Verksamheten lades ner redan efter några veckor. Fartyget såldes sedan till Rederi AB Hornet i Stockholm som satte henne under Bahamasflagg och chartrade ut henne för att som *Putri Bintang* göra kortkryssningar från Malaysia. Utrymmena för spelverksamhet ökade då främre delen av bildäcket byggdes om till kasino.

Inte heller den här trafiken lyckades. I februari 1998 såldes fartyget till kinesiska intressenter och sattes med namnet *Amusement World* av Hong Kong-baserade New Cen-



Även i »The Lion Bar« kändes en del av stolarna igen. Foto Bruce Peter.

ury Line in på kasinokryssningar från Malaysia respektive Singapore. I utbudet fanns även god mat, karaoke och spa med massage. Uppenbart hittade verksamheten här sin rätta form för rederiet fortsatte att driva verksamheten ända till 2021. Att *Amusement World* nu går till återvinning sägs bero på alltför få resenärer på grund av coronan, höga skrotpriser och möjlighet för ägarna att till fördelaktiga priser köpa betydligt nyare och större fartyg.

New Century Line har vårdat fartygets historia på ett bra sätt. Restaurangen har haft namnet »The Patricia Restaurant«. Den aktre salongen har kallats »The Lion Bar«. Sedan 2000 upptar kasinot hela det gamla bildäcket.

Fartyg med en själ

När den svenska färjehistorien skrivs är det här ett fartyg som förtjänar ett särskilt hedersnämmande. Endast en handfull passagerarfartyg har blivit så här gamla. Inget av dem har seglat på så många hav.

Det har alltid varit något speciellt med gamla *Patricia*. Alla verkar ha tyckt om henne. Det har varit kvalitet rakt igenom. På något sätt har hon känts som ett stort och mäktigt fartyg. Det var nästan något kungligt över henne, *Lion Queen* var ett passande namn. Få färjor har fått ett så långt och innehållsrikt liv, nästan som en saga – en *Stena Saga*. Väldigt många människor i olika länder och världsdelar har rest med fartyget och haft roligt ombord. *Amusement World* var också ett bra namn. ■



Livbåtsövning på en ganska sliten Amusement World. Foto Bruce Peter.

På kryss i Bohuslän



Eriksberg passerar Hjuvik tidigt på morgonen den 18 augusti. Foto Ragnar Magnander.

Sommaren 2021 lanserade Bohuslinjen en ny turistled mellan Marstrand och Grebbestad. Tanken var att man skulle kunna åka en dag eller två med övernattning i eller hemfärd från Lysekil. Upplägget liknade i viss mån den verksamhet som de tidigare Kulturbåtarna bedrivit.

Krister Bång

Det var också delar av de innovativa förkämparna i Kulturbåtarna som stod bakom det nya projektet. Fredrik Åkerfeldt och Philip Andreasson hade kompletterats av Eduard Enhager. Bohuslinjen skötte marknadsföring och drift. Fartyget, *Sandön*, ägdes av Rederi Sandön AB med Christian Fridell i spetsen. Christian hade varit befälhavare ombord i över 25 år då fartyget gått i trafik på Göta kanal mellan Karlsborg och Töreboda. Han funderade på att sälja sitt fartyg, men det

var inte så enkelt, då antalet hugade spekulanter var lätt räknade i dessa coronatider. Således passade det utmärkt att introducera en ny linje på västkusten.

Sandön kommer till Göteborg

Fartyget låg i Karlsborg och skulle alltså till Göteborg, där det en gång såg dagens ljus. Rederiet erbjöd en tvådagarskryssning till Sjötorp med övernattning i Norrqvärn och med avgång på Mors dag. Den samlade många deltagare.



På sin väg till Göteborg passerade Sandön Forsvik. Foto Per Hilding den 30 maj 2021.

Den 1 juni anlände fartyget till Göteborg och lade till vid Eriksberg. Där möttes hon av Kalle Lekholm på Sveriges Radio som i direktsändning intervjuade befälhavaren, Dan Fors. Denne passade på att sjunga och spela dragspel till de församlades munterhet.

Rederiet hade bestämt att byta fartygets namn och på nationaldagen den 6 juni ägde evenemanget rum. Det nya namnet blev *Eriksberg*. Redan samma dag gjorde det nyomdöpta fartyget en resa ut till Donsö.

Fartygets verksamhetsområde

Trafikstarten ägde rum först den 22 juli. Upplägget var bussresa från Posthotellet i Göteborg kl. 8 för färd till Marstrand där *Eriksberg* låg. Sedan avfärd mot Lysekil med vackra skärgårdsmiljöer som Rönnäng, Skärhamn, Jungfruhålet, Kyrkesund och Mollösund inom räckhåll.

På Gullholmen blev det en timmas rast vila för att på egen hand utforska den intressanta ön. Därefter via Malö Ström-

mar till Lysekil med ankomst 17.00. Där väntade bussen för att transportera resenärerna tillbaka till Göteborg.

Dag 2 gick bussen från Posthotellet kl. 8 till Lysekil varifrån fartyget avgick kl. 10. Två timmar senare lade man till på Smögen där man under en timma kunde bekanta sig med den berömda Smögenbryggan. Färden fortsatte via Sotekanalen, Valö Gap, Hamburgsund och Fjällbacka skärgård innan man kl. 17 var framme i Grebbestad. Sedan blev det bussfärd tillbaka till Göteborg och därefter gick fartyget åter till Marstrand via Lysekil enligt samma mönster.

Ett utmärkt koncept kan tyckas, men bokningarna blev kanske inte det man hade hoppats på detta första år. Under augusti genomfördes endast en kryssning, den 18 augusti, mellan Marstrand och Lysekil innan sommarens äventyr i Bohuslän var över. Under hösten anordnades under lördagskvällar trubadurafnarn med sång och öppen pub. Vi må hoppas att verksamheten återupptas under 2022; då kanske med en lite längre säsong och utökad marknadsföring.



Christian Fridell. Foto Krister Bång den 1/6 2021.



Befälhavare Dan Fors. Foto R. Magnander den 6/6 2021.



Bore under ånga. Foto ur Olle Melins samling.

Historiskt fartyg

De flesta fartyg som byggdes i början av 1900-talet leverades till skärgårdsrederier. Men den 13 oktober 1909 skrevs kontrakt mellan Eriksbergs Mekaniska Verkstads AB och Kungl. Marinförvaltningen om ett passagerarfartyg för leverans i april 1910 till ett överenskommet pris av 69 000 kronor. Leveransen ägde rum den 20 juli 1910 och fartyget, som döpts till *Bore*, stationerades vid Karlskrona fästning där det användes som transport- och permittentfartyg vid Blekinge kustartilleri.

Den 24 mars 1950 kolliderade *Bore* i tät dimma utanför Stumholmen med den lilla passagerarångaren *Imperator* som omedelbart gick till botten. Fartygets befälhavare, Gustaf Karlsson, kastade sig i vattnet och fiskades upp av *Bore* medan biljettförsäljaren Börje Olsson, lyckades hoppa över till *Bore* utan att först uppsöka det våta elementet. *Imperator* hade precis lämnat av sina passagerare vid Stumholmen då olyckan inträffade. Annars hade nog olyckan blivit mer omfattande. *Imperator* bärgades senare och var i trafik i Karlskrona skärgård till en bit in på 1970-talet. Sista tiden med namnet *Hasslö II*.

Bore, en legend i Karlskrona skärgård

Olle Melin berättar om tiden i Karlskrona:

Våren 1910 väntade den just sjösatta transportbåten *Bore* på Eriksbergs Mekaniska Verkstad i Göteborg på vidare



Imperator. Foto ur Yngve Rollofs samling/Sjöhistoriska museet.

transport till Karlskrona och KA 2. *Bore* var ett för dåtiden elegant fartyg, 30,5 meter långt och 6,2 meter brett med plats för max 242 passagerare. Troligen var det flaggjunkaren Abraham Anderson som fick förtroendet att föra henne till Karlskrona. Hon var från början utrustad med en kolvångmaskin, som gav henne en maxfart på 9,5 knop.

I 56 år var sedan gamla *Bore* i tjänst. Huvudsakligen gick hon i passagerartrafik mellan Karlskrona, Aspö och Kungsholmen. I Karlskrona hade hon sin plats vid Kungsbron fram till 1943 för att sedan ligga förtöjd vid Skeppsbron, där Karlskrona gästhamn nu ligger. Flyttningen tillkom i samband med att KA 2 flyttade från Vallgatan till Gräsvik.

Förutom att hon mestadels gick i passagerartrafik och användes för transporter av olika slag, fick hon ibland även agera målfartyg. Ofta hände det att hon ensam fick agera konvoj.

Bore hade god förmåga att gå i is, vilket gjorde, att hon vintertid ofta fick vara den civila befolkningen på Aspö behjälplig med transporter av olika slag.

Under alla år var *Bore* så gott som helt förskonad från allvarigare olyckor. En drunkningsolycka vid Kungsbron är den enda olycka som krävt människoliv. I början av 1950-talet kolliderade *Bore* med Ångslupsbolagets *Imperator* i tät dimma utanför Stumholmen (se ovan). Lättare grundstötningar och lite våldsamma kontakter med kaj hör ju till ett fartyg som varit i tjänst under 56 år.

Bore stod ömsom under militärt, ömsom under civilt befäl, i sistnämnda fallet under perioder av befälsbrist.

Den mest legendariske skepparen var utan tvekan flaggjunkaren Carl Edvard Olsson, mest känd som »Länsmans-Olle«. Han var skeppare på *Bore* från 1928, under hela beredskapstiden och därefter fram till 1948. Det berättas att han vid dimma kunde slå back i precis rätt ögonblick, utan att han såg kajen. Det berättas också att Olle var utrustad med ett stoppur. När någon skulle svara för Olle under semester eller annat tillfälle, fick vederbörande åka med några dagar och som tecken på att han fallit i nåder hos Olle överlämnades högtidligt stoppuret.

Flaggjunkare Carl Edvard Olsson föddes 1873 i Augerums församling och kom i krigstjänst vid flottans minavdelning (fasta minförsvaret) 1893. År 1902 överfördes han till det nyuppsatta regementet KA 2. Han blev underofficer av andra graden 1906 och flaggunderofficer 1922. Han gick i pension 1928 och fortsatte vid KA 2 under hela den tid han kvarstod i reserven, det vill säga till 1938. De sista tio åren körde Olle som civilanställd skeppare, dock alltid iförd flaggjunkaruniformen. Han firade sin 70-årsdag på *Bore* den 17 september 1943 och var när han lämnade tjänsten 75 år. Han gick ur tiden 1971, 98 år gammal.

Skeppare före Olle var bland annat flaggjunkarna Forsberg, Ekegren, Wahlberg och Svedberg. Efter »Länsmans-Olle« tillträdde flaggjunkaren Olof Wahlgren. Efter honom har olika underofficerare vid minutläggningsdivisionen varit skeppare. Det fanns väl ingen underofficer vid divisionen som inte kört *Bore* innan hon

lades upp 1966. De sista skepparna var flaggjunkaren Martin Persson, flaggfuriren Börje Alphed och civile skepparen Arne Wallfors.

Flera av underofficerarna och underbefälen vid maskinavdelningen har också i kortare eller längre perioder tjänstgjort på *Bore*. Här kan nämnas flaggmaskinisterna Söderberg, Färdigh, Claesson, Owe Johansson och Gösta Johnsson.

De sista i maskin var flaggfuriren Tage Mattisson och civile maskinisten Olsson, allmänt känd som »Jack-Olle«.

Bore var från början till slutet målad i svart och gult med undantag för krigsåren 1939–1945, då hon camouflagemålades i likhet med alla andra svenska örlogsfartyg.

Under mina första år vid KA 2, 1962–1966, åkte jag så gott som dagligen med *Bore*. Det jag särskilt minns var reglerna vid debarkering och embarkering, kortspelet i de olika befälsutrymmena där kortlekarna och framför allt killekortet förvarades i takarmaturen. *Bore* fungerade som ett flytande casino långt innan begreppet var uppfunnet.

Ibland hände det att vi inte hann äta färdigt på mässen innan *Bore* skulle gå mot Karlskrona. Då tog i regel Gösta »Gödock« Olsson initiativet till att ta med sig kaffekorgen ombord.

Det största skådespelet var ändå tilläggningarna på Kungsholmen. Det togs för givet att packmästarna Gustaf Andersson och Curt Isaksson på långt håll skulle träffa rätt med trossen om pollaren på kajen. De var så säkra att det gick ett sus bland åskådarna när de någon gång missade.

Efter att nya *Bore* kommit i tjänst 1966 såldes gamla *Bore*. Tyvärr lät man ändra de yttre formerna på fartyget. Man rev det ursprungliga bryggdäcket och gav fartyget modernare former. Vidare bytte man ut tändkulemotorn med maskintelegraf mot en 460 hästkrafters dieselmotor med direktmanövrering från bryggan.

Säkert inträffade det episoder och händelser under alla de år fartyget gick i Karlskrona skärgård, episoder som skulle ge underlag till en hel bok. *Bore* torde under sina 56 år ha fraktat omkring 20 miljoner passagerare. Och någon har räknat ut att »Länsmans-Olle« själv lär ha fört fartyget så många distansminuter att det skulle innebära en sträcka motsvarande tre varv runt jorden.

Det var utan tvekan en verklig KA 2-legend, som gick ur tiden i december 1966.

Ombyggd i etapper

För *Bores* del väntade 1955 en ombyggnad till motordrift. Den gamla ångmaskinen, tillverkad av Motala Verkstad och på 240 hk, ersattes av en Bolinder-Munktell tändkulemotor på 300 hk. Samtidigt utrustades fartyget med radar och radio.

Den 13 mars 1967 såldes *Bore* i befintligt skick av Försvarets Fabriksverk för 21896 kronor till källarmästaren friherre Stig-Folke Fromhold Fromholdsson Rehbinder i Stockholm och fördes till Mälmarvarvet i huvudstaden där en ny omfattande ombyggnad väntade. Den nye ägaren var tvungen att döpa om sitt fartyg eftersom det fanns flera



Aurora Borealis den 29/6 1967. Foto Thure Ehrnlund/Sjöhistoriska.

andra fartyg med namnet *Bore* och valet föll då på *Aurora Borealis* (norrskan). Den omfattande ombyggnaden bestod i att göra om fartyget till ett modernt turistfartyg. Man tog ut råoljemotorn och en ny huvudmaskin installerades.

Tanken var att sätta in fartyget i passagerartrafik mellan Stockholm – Saltsjöbaden – Ornö – Utö från den 14 juni 1968, en trafik som ångaren *Saltsjön* dittills bedrivit men vars rederi kommit på obestånd. Men ombyggnaden blev inte klar och fartyget kom aldrig i drift för Rehbinder. Gunnar Friberg har minnen av Rehbinder:

Han bodde faktiskt granne med mig och familjen på Gärdet när han köpte *Bore*. Han var en säregen person som ofta kom på tvären med folk. Min pappa var vicevärd i fastigheten och fick ge Rehbinder tillrättavisningar vid ett flertal tillfällen. Han var inneboende hos kvinnan som ägde lägenheten, två dörrar från oss. Hon hette Ann-Margret Olsson och de gifte sig senare. Rehbinder visste att jag var intresserad av skärgårdsbåtar och erbjöd mig jobb på *Bore* som då skulle döpas till *Aurora Borealis*! Många år senare dök han upp längs kajerna och sålde då korv från en låda på magen! Ännu längre fram i tiden ägde han Märsgarn som han byggde en förfärlig överbyggnad på.

Stig-Folke Rehbinder avled den 25 juni 2012 då han bodde i Söderhamn.

REDERI AURORA BOREALIS

Postadress: Kampementsgatan 24 V, 11538 Stockholm. Tel. 08/63 75 29
Kajplats nr 15, Strandvägen vid Nybroplan

ÖVERTAR S/S SALTSJÖNS TRAFIK

Stockholm-Saltsjöbaden-Ornö-Utö
trafikerar dessutom

**Stockholm-Lidingö-N. Värmdö-
Tegelön-Ö. Tynningö-Skogsö**

Servering av mat, öl, smörgåsar, kaffe med bröd

TILL UTHYRNING

Ol- och festväningsrättigheter (sprit, vin, starköl och mat)
För fester, konferenser, rundturer, skolresor etc.
För bokning och prisuppgifter ring 08/63 75 29

Stockholm—Saltsjöbaden—Ornö—Utö—Stockholm
M/S Aurora Borealis ✪ Tab. 23 Extra
Gäller från den 14/6 tills vidare.

Turlista för 1968. Ur Gunnar Fribergs samling.

Den 10 september 1969 såldes fartyget för 90 000 kronor till Rederi AB Saxaren (Staffan Lindhé) i Vallentuna. Eftersom bolaget redan tidigare hade fartygen *Saxaren* och *Sagan* ville man ha ett namn från Stockholms skärgård med samma begynnelsebokstäver. Rederiet funderade på namnet *Saltön* för att anknyta till Saltsjön men det blev i stället *Sandön*.

När man skulle måla det nya namnet på bryggan använde man samma schablon som man haft till *Saxaren*. Man kunde använda bokstäverna S, A och N medan man målade bokstäverna D och Ö i ett lite tunnare typsnitt. Och under hela sin tid med namnet *Sandön* kunde man läsa dessa senare bokstäver med denna stil. I samband med övertagandet fick fartyget ånyo en ny motor. Nu föll valet på en MWM TRHS 526A på 465 hk tillverkad 1961. Därefter sattes hon i trafik i Stockholms skärgård.

Rederi AB Saxaren

Rederiet hade sitt ursprung i en olyckshändelse. Waxholmsbolagets *Saxaren* gick den 21 maj 1964 på grund i Saxarfjärden och sjönk. Fartygets skador var så stora att



Sandön, Sagan och Saxaren, år 1970. Foto Bo Palmqvist/Sjöhistoriska.

det kondemnerades och det såldes för 1 200 kronor till ångbåtsentusiasterna Staffan Lindhé och Hans Johansson. Dessa lyckades den 30 juli 1964 bärga fartyget med hjälp av Stockholms stads pontonkran *Lodbrok*. Fartyget fördes till Ekensbergs Varv där det reparerades för 40 000 kronor. I maj 1966 blev Staffan Lindhé ensam ägare och i december 1966 övertogs hon av Rederi AB Saxaren och kom i fart. Detta fartyg återfinns ännu i dag i Stockholm ägd av Strömma som *Gustafsberg VII*.

Rederiet övertog 1968 skärgårdsbåten *Sagan* som kanske är mest känd under artistnamnet *Saltkråkan* som hon fick under inspelningen av det populära teveprogrammet *Vi på Saltkråkan*. Detta fartyg återfinns i dag i Västervik som restaurangfartyg. Rederiet använde sina fartyg i chartertrafik i Stockholms skärgård och de hoppade ibland också in som förstärkning i Waxholmsbolagets trafik.

Till Vättern

Efter några år i Stockholms farvatten började *Sandön* 1973 trafikera Vättern. Fartyget stationerades i Jönköping och

gick turer därifrån och till Visingsö och även charter. Vid ett tillfälle gick hon på grund utanför Huskvarna och skadade propellern så illa att hon måste bogseras till varv. Och det närmaste varvet var på Källandsö. Hon bogserades dit av den lilla loggerten *Dana* som egentligen gick för Osby-Pannan. Detta fartyg hade själv svårt att ta sig genom slussarna så hela färden med *Sandön* på släp blev ett äventyr.

Sandön gick i samma trafik även 1974 men pingsten 1975 gick hon tillbaka till Stockholm och sattes i trafik mellan Södertälje och Birka. Även 1976 gick hon där men sedan var det slut på trafiken kring Stockholm.

Den 16 maj 1977 såldes fartyget till Nisse Adamsson i Karlsborg som registrerade fartyget på Karlsborgs Marina AB. Fartyget övertogs i Mem. Samtidigt måste fartygets namn ändras eftersom det inte fick finnas mer än ett fartyg med namnet *Sandön*. Valet föll på *Sandön af Karlsborg*.

Nu sattes hon i trafik på Göta kanal mellan Bergs slussar på Östgötasidan och Töreboda på Västgötadelen. Det var en tvådagars tur med övernattning i Motala och med bussbolag runt om i Sverige involverade. Efter ett antal år ombildades rederiet 1988 till Rederi AB Karlsborgs Marina.

I maj 1991 såldes fartyget för 2 700 000 kronor till Sandön Karlsborg AB (Billy Öhlin) i Karlsborg. Han bytte ut motorn mot en Volvo Penta TAMD 162 på 450 hk, en motor som fortfarande sitter i fartyget. År 1992 döptes fartyget om till bara *Sandön*. Nu blev traden Karlsborg-Töreboda.

Den 1 november 1998 inköptes hon av Chrissman Consulting & Trading AB (Claes Claesson) i Skövde för 4 miljoner kronor varvid hemorten ändrades till Askersund. Hon övertogs av den nye ägaren den 15 april 1999. Bolaget satte in fartyget i trafik mellan Karlsborg och Sjötorp i samtrafik med rederiets andra fartyg *Lindön II*.

I lagens utkant

Den 20 december 2004 avyttrades *Sandön* till Ageton Shipping Ltd på Isle of Man. Detta bolag ägdes av en läkare från Uppsala som använde rederiet för att slussa ut pengar till Isle of Man, pengar som därefter fördes vidare till Schweiz för att i slutändan hamna i Luxemburg. Där togs pengarna ut kontant, enligt en utredning som ekobrottsmyndigheten gjorde.

För att dölja förfarandet såldes fartyget redan samma dag, den 20 december, till nybildade Dinema Care & Shipmanagement AB i Svartsjö. När dessa transaktioner var genomförda såldes fartyget vidare till »normala redare« och säljarbolaget upphörde.

Fortsatt kanaltrafik

Den 1 februari 2005 övertogs fartyget av Spångbergs Rederi AB i Aspa Bruk och fortsatte att trafikera kanalen. Priset var även nu fyra miljoner kronor. Ägaren Håkan Spångberg hade stora planer både för sig själv och för fartyget men han blev sjuk och avled den 8 oktober 2009 endast 42 år gammal.

Håkans syskon Cecilia och Björn fick ta över ansvaret men redan den 23 december 2009 såldes *Sandön* till Rederi Sandön AB (Christian Fridell) i Karlsborg. Fridell hade va-



Sandön på väg till Eriksberg vid nya Hisingsbron den 1 juni 2021. Foto Krister Bång.



Eriksberg i Kyrkesund. T. v. om stolparna Härön och t. h. S:t Olof. Foto Krister Bång den 18 augusti.

rit befälhavare ombord sedan 1990-talet. Priset var nu tre miljoner kronor. Sedan fartyget lämnade sin hemort i maj 2021 upphörde passagerartrafiken mellan Karlsborg och Töreboda.

Den 18 augusti 2021

Årets sista kryssning genomfördes den 18 augusti. Eftersom det bland båtologerna fanns få bilder av fartyget under gång organiserades ett fotorace. Efter samtal med rederiet fick vi reda på att fartyget skulle gå från Göteborg klockan sex och Ragnar Magnander tog den tidiga törnen och for ut till Hjuvik där fartyget skulle passera. Nöjd, glad och hungrig återvände han hem för frukostering, och när livsandarna åter hade vaknat till liv drog han ut i fält igen, nu till Instöbron strax innan Marstrand. Där kunde han också ta flera fina bilder.

Under tiden hade vi, Gunilla och jag själv, dragit i väg till Tjörn. Under färden ringde vi till *Eriksberg* för att få senaste nytt och man lovade ringa tillbaka strax innan genomfarten av Kyrkesund. Ungefär samtidigt ringde Ragnar och avlade rapport och utgick därefter.

Vi var i Kyrkesund i god tid före passagen och visst ringde Philip Andreasson och förvarnade oss. Majestätiskt passerade *Eriksberg* vår utsiktspunkt i det idylliska samhället varefter vi fortsatte till Skärhamn för lunch. Det blev en heldag.

I Lysekil stod min gamle studentkamrat Lars Hansson och väntade in båten. Där var det liv och rörelse. Ett engelskt jordenruntfartyg, *Eye of the Wind*, kom in samtidigt och på kajen spelades dragspel och gemytligheten var på topp. De runt 70 passagerarna embarkerade sina bussar och uppdraget att dokumentera årets sista resa var slutfört. Mission completed. ■



VINGASKÄR STYRSÖ



Ägarfamiljen Johansson. Foto Andreas Ingvarsson.

Imponerande nybygge till Styrsofamilj GG 500 Vingaskär

Lennart Bornmalm och Andreas Ingvarsson

Fredagen den 2 juli 2021 hade Mats Johansson med familj bjudit in till fest i Sandvikshamnen på Styrso för att förevisa deras nya fiskefartyg GG500 Vingaskär. Solen sken och det var en varm och härlig sommardag, även om ett och annat moln emellanåt täckte solen.

Ett stort antal personer gästade ön och visade stort intresse för den fina båten. Flera hade med sig presenter och blommor som fyllde borden i mässen. Det rådde en påtaglig glädje och lättnad över att kunna träffas fysiskt igen efter nästan 1,5 års covid-19-pandemi. Familjen hade spänt upp ett par tälttak på kajen och det bjöds på nyfångade räkor, baguetter och dricka, samt tårta och kaffe efteråt. Det var trevligt och festligt.

Den stora attraktionen var den nya *Vingaskär* som gav ett imponerande intryck i hamnen. En toppmodern fiskebåt med Karstensens Skibsværfts fina design och finish.

Fartyget förevisades på eftermiddagen mellan kl. 13 och kl. 15. Därefter följde dagens höjdpunkt, nämligen dopet av



Tyra Matsdotter svingade flaskan. Foto Andreas Ingvarsson.

Vingaskär, vilket förrättades av Mats Johanssons döttrar Astrid och Tyra Matsdotter. Det föregicks av ett kort tal av Mats Johansson, där han välkomnade och tackade alla, främst de som hjälpt honom och familjen i samband med byggandet av den nya fiskebåten.

Därefter följde ett invigningstal av Peter Ronelöv Olsson, bördig från Åstol och ordförande i Sveriges Fiskares Producentorganisation, då han gratulerade rederiet till det nya fartyget. Han berättade lite om tillkomsten av nya *Vingaskär* och önskade lycka till. Detta följdes av att pastor Birger Möller från Elimförsamlingen på Styrso välsignade fartyget och ägarna.

Efter talen var det dags för gudmödrarna att döpa fartyget genom att svinga champagneflaskan mot fartygets styrbordsbog. Det första kastet blev för löst, så att flaskan studsade, men vid det andra tillfället svingade Tyra Matsdotter flaskan med full kraft. Den krossades och champagnen rann ned efter fartygssidan till gudmödrarnas och åskådarnas jubel. Glädjen var påtaglig och en varm stämning spred sig bland publiken med många representanter från olika fiskelag längs kusten.

Mats Johansson blev tidigt intresserad av fisket. Hans pappa, Kenth Johansson, var under 1960-talet delägare i GG 153 *Candy* från Styrso, tillsammans med sin far Artur Johansson och sin yngre broder Lennart Johansson. Fisket finns i slakten och har utövats i generationer så yrkesvalet och fal-

lenheten för detta fanns med från barnsben. I slutet av 1970-talet önskade bröderna Kenth och Lennart Johansson inköpa en ståltrålare av östtysk typ om 114 fot från Danmark men tyvärr fick inte bröderna licens och fiskerilån för denna och därför blev det ingen ståltrålare med fartygsnamnet *Candy*.

Mats Johansson fick i stället möjlighet att redan vid 10,5 års ålder följa med ståltrålaren GG 200 *Sandvik* för att få en inblick i fisket. *Sandvik* var 114 fot och byggd 1969 vid VEB Rosslauer Schiffswerft. Hon ägdes av bröderna Allan och Sven-Åke Kjellberg och deras far Åke Kjellberg samt farbror Harry Kjellberg, Styrso. *Sandvik* fiskade sill med flyttrål tillsammans med GG 270 *Nordic* från Önnered.

Mats blev så intresserad att han beslutade sig för att efter gymnasiet bli besättningsman ombord på *Sandvik*. Året var 1986 och året därpå tog han examen som skeppare, 1:a klass Nordsjöskeppare och Medelhavsskeppare vid Sjöbefälskolan i Göteborg, bland annat tillsammans med Jonas Backman från Donsö (Sirius Rederi AB). Därefter blev det åter fiske ombord i *Sandvik*. Enligt Sven-Åke Kjellberg såg man tidigt att Mats Johansson skulle bli en framstående och driftig fiskare.

År 1990 ville Mats Johansson och Johan Kjellberg, båda fiskare ombord på *Sandvik*, köpa en egen fiskebåt, gärna en ståltrålare av samma typ som *Sandvik*. De förhörde sig med olika skeppsmäklare om vad som fanns till salu och efter en kort tid erbjöds de VK 107 *Händelön* (12438), ex *Walett* af

Vingaskär. Foto Mikael Jansson.





Scenes. Foto Tjörnvarvet AB.

Kungshamn, från Västervik. *Händelön* var ett systerfartyg till *Sandvik*. Mats och Johan diskuterade köpet av *Händelön* med Allan och Sven-Åke Kjellberg som då tyckte att de i stället lika gärna kunde köpa *Sandvik* av dem eftersom de funderade på att införskaffa ett annat fiskefartyg.

Erbjudandet var för bra för att motstå, så Mats och Johan övertog *Sandvik* av bröderna Kjellberg. De döpte om fartyget till *Vingaskär* och den nya distriktsbeteckningen blev GG 500, medan hemmahamnen förblev densamma. Med GG 500 *Vingaskär* bedrevs inledningsvis parträlsfiske efter sill med *Nordic* av Önnered, men senare övergick det unga fiskelaget till att fiska vitfisk med bottentrål och periodvis även industrifiske.

Efter att fiskelaget fiskat med *Vingaskär* i tio år ville de byta upp sig till ett nyare och modernare fiskefartyg. Valet föll på GG 569 *Vingaborg* (13347) från grannön Donsö. Det var en häcktrålare med ungefär samma längd som *Vingaskär*, men bredare och modernare. Byggt 1985 vid Kalmar Varv som GG 430 *Tirana*, varvid Donsörederiet övertog gamla *Vingaskär* (ex *Sandvik*). Nyförvärvet omnamnades till *Vingaskär* och beteckningen GG 500 och Styrso som hemmahamn. Även med detta fartyg bedrevs flytträlsfiske efter sill men man fiskade mer och mer vitfisk med bottentrål. Den nya häcktrålaren blev emellertid inte så gammal i rederiets ägo utan såldes redan efter ett par år (december 2002) av *Vingaskär* Fiskeri AB (Johan Kjellberg och Mats Johansson) till John och Carl-Gustav Granfors, Kaskö, Finland.

Samtidigt hade rederiet övergått till att fiska mera vitfisk med bottentrål och då önskades en lämpligare fiskebåt. Mats Johansson var nu intresserad av att beställa en ny fiskebåt på 18x7,5 meter vid Simrishamns Varv AB och hade därför kontakt med varvets dåvarande ägare Sven Johansson. Parallellt med att han projekterade ett nybygge körde han lotsbåten och var skeppare ombord i fiskefartyget *Nordic*. Dock kom man fram till att ett nybygge då skulle bli för dyrt. Johan Kjellberg var heller inte lika intresserad av att fortsätta med fisket. Därför blev inte denna nybeställning genomförd.

Den 18 juni 2004 köpte Mats Johansson (nu ensam ägare till rederiet), på exekutiv auktion den norska fiskebåten *Kvernsund* (F-38-BD) från Vardø, Norge. Den var byggd 1987

vid Rönnängs Svets (i dag Tjörnvarvet AB) som *Scenes av Dalvik*, Island. Från i juni 1995 hade fiskebåten varit hemmahörande i Vardø i Nordnorge, där fartygsnamnet förlängdes till *Scenes Jr* och år 2001 ändrades namnet till *Kvernsund*. Trålaren döptes om till *Vingaskär* (GG 500) med Styrso som hemmahamn. Med denna båt bedrev Mats ett kombinationsfiske med bottentrål efter vitfisk samt pelagiskt fiske med enbåtsflyttrål efter sill och skarpsill i Nordsjön, Skagerrak och Östersjön under cirka 14 år.

Flera större ombyggnader genomfördes på fartyget under åren i rederiets ägo. Hon var ursprungligen byggd som kombinerad trålare och garn/linebåt men under norsk flagg omriggades hon för snurrevadsfiske. Då Mats Johansson köpte *Kvernsund* lät han bygga om fartyget till trålare med ny trålgalge och nya tråltrummor samt RSW-tankar. År 2012 förlängdes *Vingaskär* med cirka 6 meter till en ny längd av 29,77 meter vid J/S Riga Shipyard i Riga. Våren 2016 utrustades fartyget med en ny huvudmotor då den gamla, en Caterpillar 3508, byttes ut mot en Mitsubishi S6R2-T2MP-TAW, samt ny större propeller från Hundested med dimensionen 2800 mm i dysa. Arbetet utfördes vid Ö-varvet AB på Öckerö.

Mats äldste son Viking Matsson (f. 1995) började år 2014 fiska med pappan ombord på *Vingaskär* efter att han tagit studenten och en examen som Nordsjöskeppare.

År 2018 började rederiet *Vingaskär Fiskeri AB* (Mats Johansson och Viking Matsson) köpa in flera fiskeföretag sedan man sålt sina pelagiska fiskerättigheter och helt inriktat sig på det demersala fisket (fiske efter bottenlevande arter). I maj inköptes SIN 18 *Vingarö* av Hans-Olle Viberg, vilket döptes om till *Kungsö* (SIN 59), detta sedan man köpt kvoter och fiskerättigheter även från detta fartyg efter att ägaren Morgan Broberg avlidit. Simrishamn förblev hemmahamn och fartyget har mestadels legat som kvotbåt på Styrso.

I juni samma år såldes GG 500 *Vingaskär av Styrso* (15788) av *Vingaskär Fiskeri AB* till OÜ Kaabeltau, (Mihkel Undrest), Kuressaare i Estland. Hon övertogs på Öckerö och avgick därifrån den 21 juni till Estland där fartygsnamnet ändrades till *Marie* EK-1803.

I samma månad inköpte *Vingaskär Fiskeri AB* 70 % av räktrålaren LL 207 *Nautic* (13390) från Fisketången av LL 207 *Nautic* AB (Bo Hellman och Kent Sivertsson). Distriktsbe-



Vingaskär lämnar Öckerö. Foto Andreas Ingvarsson.

teckningen och fartygsnamnet förblev oförändrade. Samtidigt inköptes LL497 *Zaida* (11380/SFC-9207) från Fiske-tången av samma rederi. Vid denna tid började också Mats Johanssons näst äldste son Gottfrid Matsson (f. 1999) bli verksam i rederiet.

I augusti 2018 fick Vingaskär Fiskeri AB även möjlighet att köpa Styrsöträlaren GG201 *Bravik* (13169) inklusive kvoter och fiskerättigheter av Bravik Fiskeri AB (Gunnar Tullock, yngre broder till Rune och Stig Tullock). Detta fiskefartyg är byggt 1983 av Johs Kristensen Skibsbyggeri A/S i Hvide Sande med byggnummer 167 som *Bravik* av Styrsö.

Mats Johansson var nu intresserad av att beställa ett nybygge som var mer skräddarsytt för det fiske rederiet bedrev, alltså vitfisk och räkor. Samtidigt skulle inom kort samtliga av Mats söner vara verksamma i rederiet, även den yngste sonen Edvin Matsson (f. 2000). Mats och sönerna förhörde sig vid olika skeppsvarv om att bygga ett nytt fiskefartyg, men de var något fundersamma över fartygets utformning. Då föreslog Mats yngre broder Rickard, verksam vid motoragenten Power House, att han och sönerna skulle vända sig till Karstensens Skibsværft i Skagen och beställa en ny fiskebåt vid detta varv. Mats replikerade att det nog skulle bli väldigt dyrt.

»Dyrt?« sa Rickard. »Vill du ha ett fiskefartyg som du blir nöjd med tycker jag du skall vända dig till Karstensens Skibsværft«.

Sagt och gjort. Mats kontaktade varvet och fick mycket hjälp av Kent Damgaard (delägare/direktör och chef för konstruktionsavdelningen) med alla detaljer och exakta specifikationer för att skräddarsy det fiskefartyg som Mats och hans söner önskade. Mats lovordar Kents stora hjälp och kunnande för att utforma ett optimalt fiskefartyg för rederiet. Den 4 mars 2019 beställde Vingaskär Fiskeri AB ett nytt fiskefartyg om 34×10 meter vid Karstensens Skibsværft, vilket blev varvets nybygge 457. Skrovet byggdes vid Karstensens Shipyard Poland i Gdynia, sjösattes den 16 oktober 2020 och levererades den 15 juni 2021.

På grund av covid-19-pandemin försenades leveransen av nya *Vingaskär*. När hon nu tas i bruk överförs kvoter och rättigheter från *Bravik* som troligen kommer att säljas. *Nautic* kommer man att fortsätta fiska med i ytterligare åtminstone ett år. Därefter förs troligen även kvoter och rättigheter från detta fartyg över till *Vingaskär*. Vad som sker med *Kungsö* är i dag osäkert, då detta fartyg endast har kvoter för fiske efter torsk i Östersjön – och där råder totalstopp för detta fiske sedan två år. Framtiden får utvisa vilka fiskemöjligheter dessa kvoter kan ge.

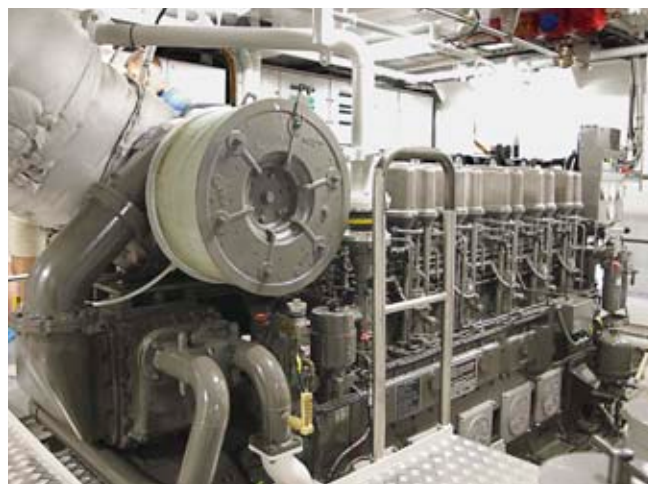
Vingaskär blev det första nybyggda fiskefartyget som levererades till Styrsö på 38 år. Det senaste före *Vingaskär* var ovannämnda *Bravik* år 1983. Annat var det på 1960-talet, då inte mindre än tolv nybyggda fiskebåtar levererades till fiskelag på ön, varav tre var stålträlare och nio träfiskefartyg. ■



Bravik och Vingaskär. Foto Andreas Ingvarsson.



Fabriksdæk. Foto Andreas Ingvarsson.



Hovedmotor, en ABC 6DZC på 1326 kW. Foto Andreas Ingvarsson.

Fartyget

Hoveddimensioner

Længde overalt	34,00 m
Længde mellem PP	31,00 m
Bredde moulded	10,00 m
Dybde shelterdæk	6,55 m
Dybde hoveddæk	4,10 m
Scantling dybgang	5,00 m

Kapaciteter

Brændolie	103 m ³
Ferskvand	40 m ³
Smøreolie	4 m ³
Kølelast	85 m ³
Rejelast/svalerum	75 m ³
Tonnage	499 GT

Design	Karstensens Skibsværft A/S
Prøvetursfart/gennemsnit	13,0 knob @ 1326 kW
Klasse	Transportstyrelsen, bygget efter DNV regler

Dæksmaskineri

Hydrauliske wincher, alle leveret og monteret af Thyborøn Skibs og Motor.

3 × Trawl wincher, model S-110	25,0 t
2 × Nettromler, model SN-109	20m32 × 15,5 t
2 × Nettromler, model SN-109	12m32 × 15,5 t
1 × Takkelwinch, model T-307	11,5 t
2 × Fortøjningswinch	6,0 t
2 × Hjælpewinch	4,0 t

Dækskraner leveret af TMP:

1 × Fordækskran, TMP 1300K.
1 × losse-/galgekran, TMP T-KL-50, 3,2t/12m.

Hydraulik drivstationer/power packs:

2 × Rexroth variable pumper, monteret på gears PTO
1 × 45 kW el-hydraulisk pumpeaggregat.

Fremdrivning og maskineri

Hovedmotor	ABC 6DZC, 1326 kW @ 1000 rpm.
Propelleranlæg	Hundested VP 12, d3400 mm.
Reduktionsgear	Hundested CPGD280, 1000/119 rpm.
Hjælpemotorer	2×Volvo Penta D7A TA, 139kW @ 1500rpm.

Styremaskine	1 × ScanSteering MT3500-45.
Ror	1 × KSP-design med flap.
Bovpropeller	1 × Hundested SFT5, 260 HK

Fangstbehandling

Fiskefabrik	KM Fish Machinery.
Rensemaskiner	KM Fish Machinery.
Rejefabrik	Intech International
Rejekoger	Intech International / Connie 800.
Ismaskine	2 × Buus SE-4500.
Kølelast	Nordkøl
Forlast, køling	Nordkøl / ribberør.
Svalerum, køling	Nordkøl / ribberør.

Elektronik

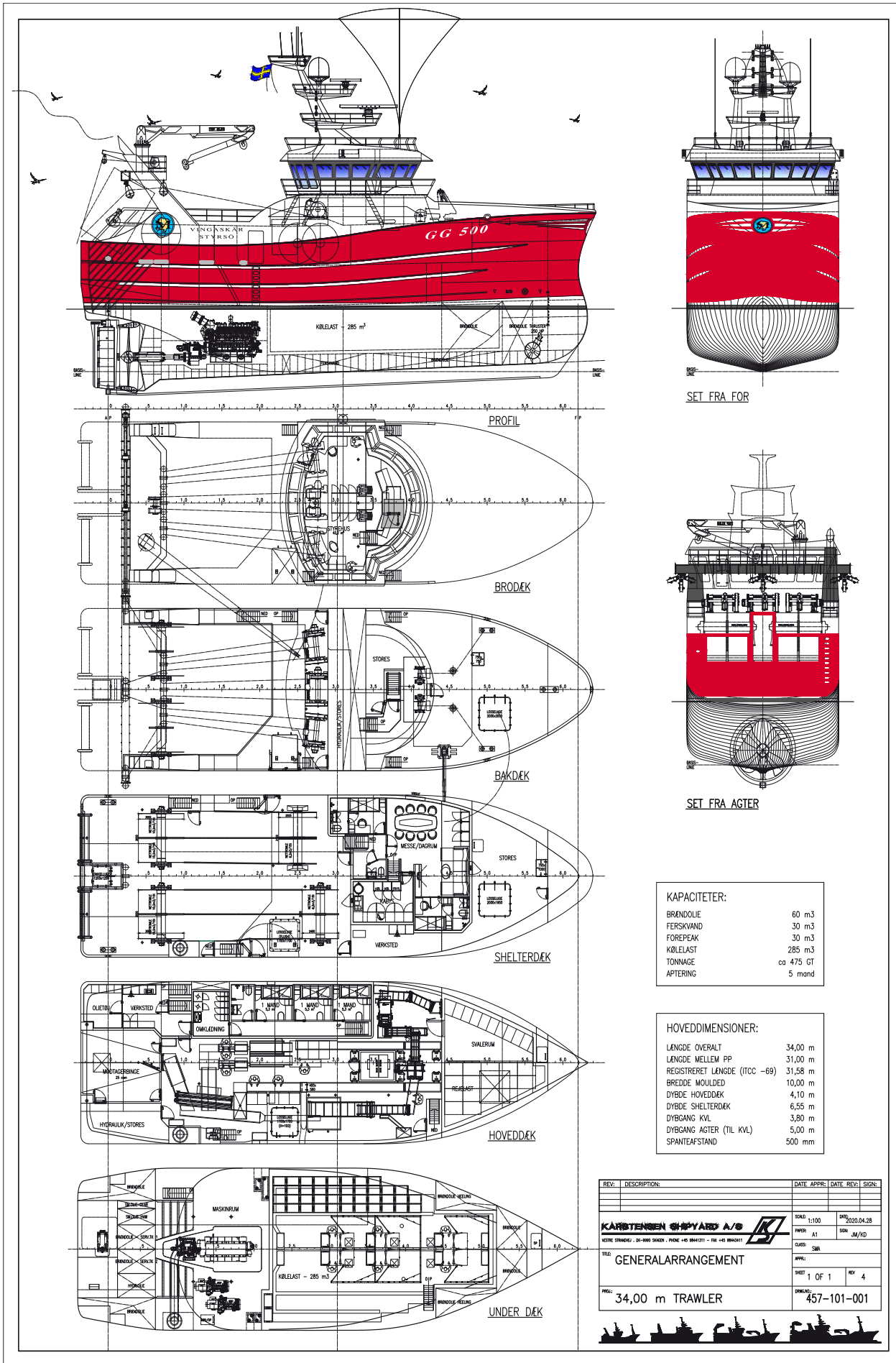
Elektronisk udrustning (navigation, fiskesøgning, kommunikation) leveret og installeret af KS Elektro.

Hovedkomponenter

Skærmvælger system	KS Elektro.
Ekkolod	1 × Simrad ES80
	1 × Furuno FVC-1150
	1 × Marport
Netmonitorering	1 × Furuno FAR-2218.
Radar	1 × Furuno DRS-6A
	1 × Furuno SC-70.
	1 × Furuno SC-33.
GPS	1 × Sailor 6561/6004
AIS	1 × Sailor 6280/6004
Navtex	1 × Sailor 6391/6004
Autopilot	1 × Simrad AP70 MkII.
Plotter	1 × MaxSea Time Zero.
	1 × Olex.
	1 × Sodena.
	1 × QuodFish
	Sailor 6310.
SSB	2 × Sailor 6222 DSC
VHF udrustning	Sailor-900.
V-sat kommunikation	Intelian.
Sat-TV system	

Alt udstyr som blackbox, og fremvist på

Styrehus monitorer	4 × 55" Olorin, widescreen monitorer.
--------------------	---------------------------------------



KAPACITETER:

BRÆNDOLIE	60 m3
FERSKVAND	30 m3
FOREPEAK	30 m3
KØLELAST	285 m3
TONNAGE	ca 475 GT
ÅPTERING	5 mand

HOVEDDIMENSIONER:

LÆNGDE OVERALT	34,00 m
LÆNGDE MELLEM PP	31,00 m
REGISTRERET LÆNGDE (ITCC -69)	31,58 m
BREDDÉ MOULDED	10,00 m
DYBDE HOVEDDÆK	4,10 m
DYBDE SHELTERDÆK	6,55 m
DYBGANG KVL	3,80 m
DYBGANG AGTER (TIL KVL)	5,00 m
SPANTEÅFSTAND	500 mm

REV.	DESCRIPTION:	DATE APPR.	DATE REV.	SIGN.
KARSTEN SHIPYARD A/S <small>VEJRE STRØMMEJ, 20-8000 SANDEN - PHONE +45 99413311 - FAX +45 99413114</small>		SOLD	1:100	DATE 2020.04.28
GENERALARRANGEMENT		PAPER	A1	SIZE JM/AD
34,00 m TRAWLER		CLASS	SMA	
		APPL.		
		SHEET	1 OF 1	REV 4
		DRAWING	457-101-001	



Bogserbåten Forlandet, som byggdes 1921, ägs av en stiftelse för hennes bevarande i framtiden.

Resa till Norge

Text och foto Krister Bång

Ett bland de trevligare mötena att besöka är vår norska systerförening Skipets årsmöte, eller generalförsamling som de själva väljer att kalla det. På grund av coronapandemin kunde inget årsmöte genomföras 2020 men man kuperade programmet och den 10–12 september genomfördes det.

Från Länsgruppen deltog förutom jag själv, Bertil Söderberg och Göran Sändare, den senare för första gången. Göran var den som skötte ratten så vi andra var bara medskick. Årets möte var förlagt till Sandefjord i Vestfold och Telemarks fylke. Dit går en färja från Strömstad och den tog vi.

Fartyget hette *Color Hybrid*. Skrovet var byggt i Polen men hon utrustades i Ulsteinvik på Hareid. Hon sattes i trafik den 16 augusti 2019 men lades upp i Sandefjord den 15 mars 2020 på grund av coronapandemin. Under sommaren 2021 kom hon åter i drift. Hon är god för 500 bilar och 2 000 passagerare.

Man måste bära *munmbind* (munskydd) ombord, förutom när man sätter i restaurangen, och eftersom vi inte ville ha munmbind slog vi oss ner i matsalen och satt där hela resan. Väl framme i Sandefjord var vi därför synnerligen mätta.

Efter diverse kontroller av coronan åkte vi till kronan av hotell i Sandefjord, Petter Stordalens Atlantic. Där satt redan ett antal norska båtologer i baren med en välbehövlig öl men det dröjde inte länge innan vi samlades i konferenssalen där Henrik Kulms under en timma berättade om hotellets historia. Därefter var det förbrödning med ett 40-tal församlade norska vänner.

Redan klockan åtta om aftonen var det dags för nästa föredrag, nu tillsammans med Bjørn Pedersen, som under någon timma berättade om Chr. Salvesen och hans betydelse för valindustrin.

Lördagen inleddes redan klockan nio då bussar hämtade vid hotellet för att ta oss till Midtåsen, skeppsredare Anders Jahres praktfulla villa med utsikt över hela Sandefjord. En av resans höjdpunkter tyckte många. Men när vi väl kom dit blev vi inte insläppta eftersom villan numera är ett flott hotell och VIP-gästerna höll på att inmundiga sin frukost. Vi var dock välkomna tillbaka klockan elva.

Vi for till Thor Dahls fabriksområde i stället, intill fjorden där Ragnar Iversen höll ett utomhusföredrag om denne skeppsredare. Därefter meddelade chaufförerna att bussarna bara disponerades till 11.30 så något nytt besök på



Två giganter inom det maritima klustret, Bertil Söderberg och Dag Bakka.

Midtåsen var inte att tänka på. I stället blev det sightseeing på byn och nästa stopp var vid det gamla nedlagda Framnäsvarvets område. Varvet hade anor från 1860-talet men lades ner 1997. Där kunde de församlade också betrakta bogserbåten *Forlandet* som just i år fyller 100 år. Man får tro att hon kommer att finnas kvar, för hon ägs av Stiftelsen Sandefjord Kystkultursenter.

Dagen var dock ägnad åt valindustrin som hela Sandefjord har varit uppbyggt kring. Som ett första inledande steg blev det besök på den K-märkta valfångaren *Southern Actor*. Hon ligger som ett minne av en svunnen epok. Just detta fartyg var dock ett av de modernare, byggt år 1950 i Middlesborough.

Att glida omkring på en räkmacka är aldrig fel, därför serverades en sådan till lunch. Riklig och god. Ute hade vädret övergått från mulet till regn, ett fint regn som tränger in överallt. Trots regnjackan trängde de blöta dropparna genom. Man tänkte på »blöthetens bevarande i utlandet«.

För de flesta väntade ett besök på Hvalfangermuseet, ett stort och fint museum med många intressanta föremål där historien om valfångarna och dess kokerier presenterades. Jag är dock ingen museiman så jag valde att i stället ta en promenad på egen hand till fiskehamnen.

Klockan 16 samlades vi åter till föredrag där Dag Bakka mycket inspirerat berättade om de olika aktörerna inom val-

fångarindustrin. Ragnar Iversen, bördig från trakten, höll sedan en humoristisk betraktelse om ännu mera valfångst och den som inte tidigare var bevandrad i valindustrins historia blev under dagen fullärd.

Om kvällen väntade en festmiddag med mat som man ätit ombord på fartygen. Till förrätt serverades ertesuppe och man undrade hur den skulle vara. Det visade sig vara en klar soppa med ärter, majs och morötter. Därefter blev det huvudrätt. Potatis, rotmos och fläsklägg, med en sås som var samma soppa som förrätten. Som efterrätt undfångades de församlade med Kosmoskaka, vilket närmast var att betrakta som ett Princessbakelse. Öl och snaps utgjorde dryck.

Nu var det ju inte alla dessa programpunkter som var den stora behållningen utan den sociala gemenskapen. Vi enades om att fördjupa samarbetet mellan föreningarna, inte minst när Länsumpen nästa år fyller 50 år. Spontant kom vi fram till att vi måste göra något tillsammans, varför inte i Göteborg under sensommaren?

På söndagen höll föreningen Skipet sina förhandlingar på hotell Atlantic men då satt de tre svenskarna åter på *Color Hybrid* för transport till Strömstad för vidare färd till hemorterna. En mycket trevlig och givande resa var över men vi lovade att komma tillbaka nästa gång foreningen Skipet har årsmöte. Kanske kommer också Du med då? ■



Color Hybrid ger sig iväg till Strömstad med regntunga skyar över sig.



Curt S. Ohlssons bildskatt

-7-

Av Bertil Söderberg



Den här gången har jag valt ut färgfoton från 6x6 cm diabilder. Curts bilder består till största delen av 6x6 cm svartvita negativ, men även många småbildsdiabilder.

Det är söndag den 11 januari 1948. Curts hamnpromenad har kommit till färjeläget Sänkverket mitt på Masthuggskajen. Natten har varit frostig och en tunn ishinna har frusit i älven. Solen står lågt i söder och lyser upp Johnsonlinjens motorfartyg *Peru* som bogseras av en av koncernens bogserbåtar mot Frihamnen, som var Johnsonbåtarnas vanliga tilläggsplats. *Peru* byggdes 1938 på Götaverken och ingick i en stor beställning som gjordes i början på 1930-talet och slutade med 21 fartyg. Man kan fråga sig hur jag fått fram namnet på båten, vilket ju inte syns på fartyget. I Klubb Maritim Göteborgs bibliotek finns inbundna positionslistor från Sjöfartstidningen och där står att *Peru* anlöpte Göteborg den 11 januari 1948! För om *Peru* syns ett av AB Svenska Ostasiatiska Kompaniets lastmotorfartyg. Den höga skorstenen skvallrar om att det troligen är ett av fyra systerfartyg som byggdes på Götaverken 1929 och 1931. Just dessa motorfartygs skorstenar var nämligen ovanligt höga.

Färjan 6 skilde sig lite mot de andra passagerarångfärjorna i hamnen med sina stora fönster. Hon byggdes 1907 som *Lidingöfärjan 2* för Lidingö Trafik AB, Lidingö. 20 år senare uthyrdes hon till Göteborgs Hamnstyrelse som gav henne namnet *Färjan 6*. Hamnen var nöjd med färjan och köpte henne den 31 december 1928. Hon gick troget på linjen till 1963 då hon flyttades till linje 3 mellan Fiskhamnen och Sannegårdshamnen. Den 1 januari 1966 lades hon upp vid Hamnens varv på Ringön som reservfärja. År 1967 såld till Hansson & Lundblom Motor AB, Göteborg. Men 1969 köptes hon av Stockholms Ångslups AB, Stockholm och fick namnet *Nybron 1*. Blev motoriserad och är fortfarande i fart i Stockholm som *Stockholms Ström 3*.



En härlig hamnbild från mitten av 1950-talet med många fartyg i Flackets bojar. Från höger ett av Svenska Orient Liniens linjefartyg och därefter en Johnsonbåt. Att så många fartyg ligger i bojar visar att det var ont om plats vid kajerna. Ser man på ångaren mitt i bilden så är hon djupt lastad. Även längre bort syns båtar i bojarna.

Bilden är inte daterad men är förmodligen tagen på vårvintern eftersom man kan se några isflak under bryggan. Ser man på stäven på lastfartyget syns det tydligt att den gått i is, mycket färg har skavts bort och spanten i fören har fått ta emot törnar från isen. Bryggan leder ner till flytpråmen där Motorbogserbåtarna AB har sin plats. Bogserbåtarna är som synes *Arne*, *Arvid*, *Atle* och *Anton*. *Arne* och *Arvid* motoriserades 1952 respektive 1955. Efter flera års uppläggning sjönk *Anton* vid Pålvirke 2 på Ringön. Motorbogserbåtarna AB köptes av Bogserings AB Stormking, ett dotterbolag till Röda Bolaget, den 1 februari 1966. *Arne* fick heta *Stormcenter*, *Arvid* blev *Stormflood* och *Atles* nya namn blev *Stormboy*.

I bildens högra nedre del ligger färjeläget för Götaverkens personalfärja *Götaverken*, som var ångdriven. Det är ganska nytt virke som fått sig många törnar då färjan glidit in med hjälp av virket. Färjan saknade roder och var därför svärmanövrerad. Detta medförde att det var svårt att komma in i läget, då strömmen var stark eftersom älven kröker just där. I början av 1955 köpte Götaverken ångfärjan *Stoompont II* från Amsterdam. Färjan byggdes om och kom i trafik den 23 januari 1956 då hon gjorde sin första tur. Med detta sagt så är fotot med all sannolikhet taget 1956 eller något år senare. Jag har åkt många gånger med *Götaverken* eftersom jag arbetade på varvet på 1960-talet. Inte anade jag då att jag 1970 skulle lägga till med *Flodsprutan II* vid denna plats.



Det är söndagen den 26 oktober 1947. Höstsolen lyser upp hamnen och bländar i *Disas* vita skrov. Passagerarna är finklädda på Styröbolagets motordrivna skärgårdsbåtar *Disa* och systerbåten *Vesta* som ligger klara för avgång vid Träpiren med mycket folk ombord. Med stor sannolikhet är det besökare till kryssaren *Tre Kronor* som ligger i bakgrunden i Skeppsbronns bojar utanför Götaverken. I mitten av oktober 1947 var *Tre Kronor* rustad för expedition, varvid kryssaren visades för redarna, dvs. svenska folket. Under dessa expeditioner fram till 1948 samlades erfarenheter rörande kryssarens egenskaper under olika förhållanden. Bland annat var man ute på Nordatlanten där sjödugligheten prövades. Tidvis rådde hårt väder med hög sjö. Det var tydligt att *Tre Kronor* var en lyckad konstruktion som motsvarade de högt ställda kraven. En fart på 32 knop var imponerande.

Tre Kronor sjösattes den 16 december 1944 och levererades den 25 oktober 1947, dagen innan Curt tog detta foto. Hon utrangerades den 1 januari 1964. Ytterligare en likadan kryssare, *Göta Lejon*, byggdes på Eriksbergs varv. Hon sjösattes den 17 november 1945 och levererades den 15 december 1947. Hon utrangerades den 1 juli 1970 och såldes därefter 1971 till Chile.



Curt har vandrat vidare längs Skeppsbron och kommit i höjd med Stenpiren. Här ligger Marstrandsbolagets passagerångare. Närmast är *S:t Erik* som byggdes 1881 på Lindholmens Mekaniska Verkstad för Marstrands Nya Ångfartygs AB för trafik på traden Göteborg–Marstrand–Stenungsund–Nösund–Mollösund. Eftersom *S:t Erik* finns kvar än i dag och således har en lång historia vill jag i korthet berätta lite om denna.

År 1920 gjordes en omfattande ombyggnad vid Marstrands Mekaniska Verkstad. Övre däck byggdes om med ny matsal och elektrisk belysning installerades. År 1951 insattes en dieselmotor. 1962 hamnade hon på ostkusten och gick mellan Oskarshamn och Byxelkrok med namnet *Solö*. 1964 var hon i trafik i Stockholms skärgård. En kort period under 1966 var hon i Piteå och sedan åter i Stockholm. År 1976 fick hon namnet *Kung Erik* och en extra blindskorsten monterades framför den gamla. Detta för att fartyget lätt skulle bli igenkänt och omtalat. År 1996 återkom hon till Göteborg och döptes om till *S:t Erik af Göteborg*. År 2005 blev *S:t Erik* K-märkt av Statens maritima museer. Hon är fortfarande i trafik 2021.

För om *S:t Erik* ligger *Bohuslän* som inte behöver någon närmare presentation, välkänd som hon är som västkustens sista kustångare, välbevarad och K-märkt. *Bohuslän* är yngst med sina 107 år på kölen och före detta bodelagsbåten *S:t Erik* 130 år gammal! Två veteraner som är still going strong. Bra byggen från Eriksbergs varv och Lindholmens varv.

Vid Götaverken, som syns i bakgrunden, ligger en tankbåt från något av Kungsbackarederierna. Kanske *Julius*, byggd 1942, eller *Constance*, byggd 1944 på just Götaverken. Längst till höger i bild kommer den svarta röken från valkokeriet *Kosmos III*, byggd 1947 för A/S Kosmos i Sandefjord.



Lilla Bommens hamn den 26 november 1947. Det är onsdag och Curt gör en hamntur. Bilden visar Bogserings AB Stormkings ångbogserare *Stormprincess* som blivit förevigad på en stor diabild. Båten som syns intill är förmodligen en av Stormkings bogserbåtar. Lilla Bommens hamn var sedan 1860-talet tilläggsplats för kanalflottan. Hamnen har fått sitt namn efter den tullhamn som spärrade inloppet till staden. På 1940-talet användes hamnen även för bogserbåtar som t.ex. Stormkings bogserbåtar.

Stormprincess byggdes 1908 på Wilhelmsbergs Mekaniska Verkstads AB. Hon utrustades med en ångmaskin på 100 IHK. Verkstaden byggde både ångpanna och ångmaskin. Varvet låg ungefär längst västerut på södra Frihamnspiren. Man var även reparationsvarv för bogser- och kanalbåtar. En slip anlades 1883 och varvets goda rykte medförde att man även byggde bogserbåtar på export till exempelvis Ryssland. När Frihamnen började byggas låg varvet i vägen och området försvann 1916, varvid rörelsen lades ned.

Stormprincess hade svart skrov och namnet på bogarna i fören med gul färg. Bolaget hade en pråmhamn på Ringön där även bogserbåtarna huserade. *Stormprincess* var en hamnbogserare och uppdragen bestod för det mesta av pråmbogseringar till Gasverket, men man drog även järnvägspråmar för Västgötabanan. Bolaget skötte väl om sina bogserbåtar och 1956 motoriserades *Stormprincess*. Bogserings AB Stormking skänkte *Stormprincess* till Sällskapet Ångbåten 1982 som i sin tur överlämnade henne till Göteborgs maritima centrum 1999. Båten är K-märkt.



Det här fotot på galeasen *Dagny* från Göteborg är inte daterat av Curt. Platsen är dock Gullbergskajen som i dag lite orättvist kallas »Döda skeppens kaj«. Hon byggdes 1926 i Ystad som 3-mastmotorskonare. I maj 1954 såldes hon till Karl Torsemark i Göteborg. Påföljande år togs en mast bort och *Dagny* blev omriggad till motorgaleas. I mars 1957 såldes *Dagny* till skeppsmäklare Erik Bohlin i Göteborg, som vidare sålde henne till skepparen John Bengtsson i Edshultshall den 1 april 1958. Således bör fotot vara taget mellan maj 1954 och 1 april 1958.

Under befäl av Kurt Mathiasson med tre mans besättning på resa Smöjen–Burgsvik den 28 maj 1958 förliste *Dagny* utanför Burgsvik efter eldsvåda ombord. Man hade avseglat samma dag från Smöjens lastplats på Gotland och kl. 13:15 passerade man innanför Östergarn. Vinden var då NNO cirka 10 meter i sekunden med god sikt. Kl. 13:30 började det regna, vilket övergick till hårt slagregn med åska. Kl. 14:15 blev det ett åsknedslag i form av en kulblix, vilken troligen gick genom maskinkappen ned i maskinrummet. Blixten slog tydligen hål på brännoljetanken och antände bunkeroljan. En stark rökutveckling uppstod. Befälhavaren sprang ned på däck och varnade bästemannen att det brann i maskinrummet och att han skulle purra ut jungmannen som låg i skansen. Elden dämpades något och man försökte med brandsläckare som riktades mot elden, dock utan någon större effekt. Brinnande olja från styrbords tank rann ut och man försökte med två skumsläckare få bukt med branden, men man fick nu klargöra livbåten och lämna *Dagny*. Efter cirka en timma blev de räddade av m/s *Östanfors*. *Dagny* drev på land 60 meter utanför Laus holmar och blev vrak.

Horisonten runt

Redaktör Krister Bång
krister.bang@gmail.com

Eye of the Wind. Foto från Forum Train & Sail.

Svar från läsekretsen

Okända fartyg identifierade

Översta fotot t. v. på sidan 57 föreställer cirkusskeppet *Johanne*. Ombord görs föreställningar i Riksteaterns regi och under sommaren besöktes bland annat Malmö, Nordersund, Karlshamn, Ronneby och Karlskrona. Hennes hemmahamn är Hjälmarekajen i Malmö.

Johanne byggdes 1943 i Frederikssund, Danmark som fiskerfartyg. På 1980-talet byggdes hon om till fritidsbåt. År 1963 fick hon sin nuvarande motor, en tändkulemotor av märket Hundested på 150 hk. År 2018 köpte Johannes Starke och Andrea Hilario i Malmö fartyget och byggde om det till cirkusfartyg. Sommaren 2018 och vintern 2019 re-

novrades skutan och det investerades mycket tid och kärlek för att göra om skeppet till en cirkusscen. Inför den första produktionen byggdes nya ytor om till små scener, masterna förstärktes och det gjordes besiktningar av fartyget. Hon var på varv våren 2021 i Gilleleje för underhåll och renovering.

Johanne är 14,70 m lång plus ett bogspröt på 3,75 m. Bredden är 4,75 m.

Källa: Hemsidan

Lars Staal hittade ett litet plastfartyg i Grenå. Det är den förra fiskebåten HD 4 *Oden* av Halmstad som jag fotograferade där den 19 juli 2008.

Nils Sjökvist

Oden byggdes av plast i Sverige 1985 för Juhani Heino i Halmstad. Hon var i fiske mellan juli 2004 och juni 2012. Hennes signal är SFC-7203. *Red*

På sidan 57 i förra numret finns ett par bilder från Lennart Karlssons samling. Den gamla trälaren (nr två i vänsterspalten) är 8047 *Auriga*, ex *Vasaland*, byggd 1935 på Knippla och såld till Finland 1994. Jag bifogar ett foto av detta fartyg från sin tid i Finland. Det är mycket som känns igen.

Den lilla stålskutan (fotot intill *Auriga*) är 6661 *Dagny* byggd 1914 i Borgå.

Tore Olsson



Auriga. Foto från Tore Olsson.



Oden av Halmstad. Foto Nils Sjökvist.

Apropå artiklar

Angående Wietze

I Länsumpen 2020:2 fanns en artikel om den gamla loggerten *Wietze*. Ägaren, David Pajus, låter nu meddela att han håller på att göra i ordning en Skandia 285 som skall monteras in under vintern. *Red*





Okända fartyg

Jag har en bild av en båt vid namn *Freedom* som jag plåtade den 18 november 2017 i Solna. Kan det möjligen vara 9989 *Saga*?

Jag bifogar även ett par gamla foton på skutor som är helt okända för mig. Den portmålade stålbarken kanske är svensk, men vilken? Galeasen i fart är helt okänd. Finns det möjligen någon

läsare som har något namnförslag på skutorna så mottages dessa uppgifter med tacksamhet.

Tore Olsson



Lövön

Finns det någon som känner till vart *Lövön*, som byggdes 1959 i Skredsvik, tog vägen?

Anders Arvidsson

Svar direkt

Hon såldes i januari 1990 med kvoter till E S Groot i Urk, Holland. År 1998 såldes hon i dåligt skick till Wiebe Bosma och Patricia Croes som gav fartyget namnet *Vreeland*.

År 2007 inledde de en resa från Nederländerna till Afrikas västkust och därifrån över Atlanten till Karibien. Sedan genom Panamakanalen och upp till Vancouver i British Columbia.

På det lilla varvet Tom-Mac Shipyard i Richmond, BC, gjordes en större reparation av skrovet vintern 2012-13. Tidigt på året 2019 sjönk fartyget då hon låg förtöjd vid North Arm i Richmond vid Vancouver. Hon bärga-

des men skrotades hos Arrow Marine Services i Richmond.

Andreas Ingvarsson

Furholmen 2

Redaktionen har fått en intressant bild av det lilla passagerarfartyget *Furholmen 2* fotograferad i Strömstad. Efter som redaktören inte känner till detta fartyg låter vi frågan gå vidare till läsekretsen.

Red



Fina Tärnan inte fin längre

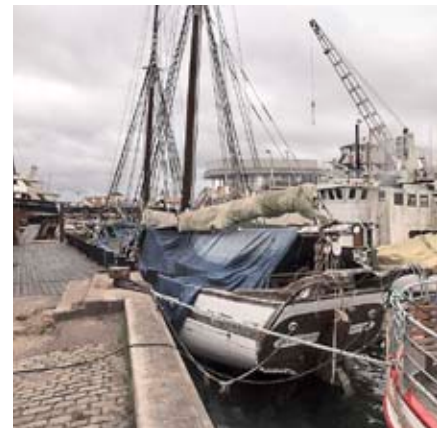
När jag besökte J Ring Andersens varv i Svendborg i slutet av augusti låg skonerten *Tärnan* där. Hon heter numera *La Boheme* och ägs av Jennifer Gidley i Melbourne, en känd profil vid universitetet där. Fartyget är numera i mycket dåligt skick och är på väg att ruttna bort. Ägaren har inte betalt räkningen till varvet och fartyget har nu legat där i åtta år utan underhåll.

Annat låter det på *Classic Yacht Brokerage* hemsida. Där skriver man att far-

tyget är fullständigt utrustat och är till salu för £ 390 000. Hon har 16 bäddar i fem hytter och är väl bevarad av en svensk entusiast. Fartyget fick en ny motor 2005, en 6-cyl. Volvo Penta.

Hon är en av Sveriges bäst bevarade segelfartyg som varit i drift i över 100 år. Länsumpen skrev om henne 2011 och ett foto från den tiden kan beskådas här ovan.

Bent Mikkelsen



Denise Marie

Denise Marie sjönk i början av augusti 2021 vid Norr Mälarstrand. Hon bärgades kort därpå den 3 augusti av bogserbåten *Rocky* och den 4 augusti drogs hon i väg genom Hammarbyleden ut mot Saltsjön till Råknäs.

Det är ett gammalt fiskefartyg som byggdes år 1930 i Esbjerg som *Luna* (E.507). Sedan 1953–1964 *Bjarne Knopper* (L.456), därefter *Laust Rud* (L.456) fram till 1979. Har varit svenskt fritidsfartyg sedan 1981 som *Denise Marie*.

Krister Nilsson



I Liepaja

Känner någon igen bogserbåten *Klints* som jag hittade i Liepaja den 11 september? Det är Röda Bolagets gamla *Gösta*.

Hasse Fentz



Furie

Vid ett besök i augusti i år på Nationaal Sleepvaart Museum i Maassluis saknades *Furie* (ex *Holmen III*) på sin vanliga plats framför museet. Jag hittade henne på ett varv i staden där hon låg för reparation och underhåll. Kan också nämna att museet i år har en intressant ut-

ställning om holländska bogserbåtars verksamhet under världskrigen kallad *Sleepboten in oorlogstijd*. *Nils Sjökvist*

Zentora

Skickar en bild av Landskronabygget *Zentora* av Tønsberg stående på slip i Hundested i augusti 2021. Man byter

tydligt några bordgångar på babords-sidan. Hon byggdes redan 1924 och var i svenskt fiske fram till 1969, sista tiden på Styrso. Sålades till Norge 1986.

Per Körnefeldt



Från minnets loggbok

Sitter och går igenom en del gamla bilder så här en regnig dag i den sena augusti. Hittade då medföljande bild av *Pavona* tagen i Skärhamn den 6 maj 2009, den sista gången jag såg henne. Har för övrigt bara sett henne en gång tidigare och det tillfället glömmer jag aldrig. Det dygnet *Estonia* förläste var

jag på tjänsteresa till Gotland, Slite närmare bestämt. Jag skulle projektera för en elutrustning på en liten ö utanför Slite. När vi åkte ut på morgonen låg *Pavona* vid kajen och lastade spannmål av något slag. På kvällen när vi kom tillbaka låg hon lastad och med skal-kade luckor men utan något tecken på att gå till sjöss. Klokt tänkte jag, för det

hade börjat blåsa upp. Nästa morgon vid frukosten på hotellet i Visby kunde jag ta del av den fruktansvärda nyheten om *Estonia*.

När vi kom till Slite låg mycket riktigt *Pavona* kvar med flaggan på halv stång. Ja, det dygnet kommer jag aldrig att glömma.

Olle Gustafsson

PLUSGIROT den 27 och 28 september

16 medlemmar som betalt till Länsypumpen den 27 och 28 september 2021 har av Plusgirot bokförts på vårt konto utan att de har kunnat meddela avsändare. Detta medför att vi inte kan bokföra medlemsavgifter och bokköp för dessa medlemmar. **Vet Du om att Du har betalt Din avgift med bokföringsdatum den 27 eller 28 september** kontakta vår kassör Håkan Alverbo antingen på mail (hakan.alverbo@telia.com) eller på telefon 0706-674 198. Vi ber om ursäkt för besväret som ligger utanför Länsypumpens kontroll.



Böcker på frivakten

Redaktör Lennart Bornmalm



Styckegods

Om märkliga män och händelser på haven

Av John E Persson.

Förlag: Ultima Esperanza Books, 2021.
Omfång: 216 sidor, illustrerad, häftad.

JOHN E PERSSON är en flitig författare av sjöliteratur. I föreliggande bok har han samlat närmare ett 40-tal faktaartiklar, berättelser och skrönor. De har tidigare varit publicerade i bland annat *Svensk Sjöfarts Tidning*, *Nautisk Tidskrift* och *Utkik*.

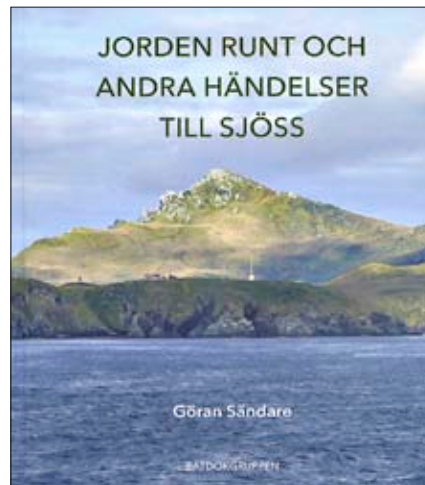
Det är mycket lärorikt och ofta även roande att läsa dessa sjöhistorier. Vi får till exempel följa sjöfarande författare som Evert Taube, Harry Martinson och Fritiof Nilsson Piraten. Här berättas också om djärva upptäckare, både i Kongo och Antarktis. Författaren har även porträtterat ett antal oförvägna svenska sjökaptener och deras äventyr och eskapader runt om på världshaven. I ett intressant avsnitt får vi följa den av Taube ombesjungne svenske konsuln, kapten Fredrik Adelborg. Några redare och konstnärer kommer också med i detta svep av personer med anknytning till sjön och sjöfarten.

Mot slutet får vi ett antal härliga sjöskräror som visar att författaren verkligen har förmåga att skildra komiska

och dråpliga situationer med mer eller mindre verklighetsanknytning, precis som riktiga skepparhistorier skall ha. Ett extra plus kommer också som sista inslag där vi får förklarat för oss flera begrepp som faktiskt ger aha-upplevelser. Det är nog inte alla sjömän, och säkerligen väldigt få landkrabbor som känner till etymologin bakom termer som kobrygga, donkeyman och paragrafare.

Ett antal trevliga illustrationer som författaren själv har åstadkommit förhöjer ytterligare läsglädjen i denna bok. Den kan verkligen rekommenderas till alla som vill njuta av förströelse och samtidigt få bättre kunskap om sjöliv och sjöfart i alla dess former.

Göran Sändare



Jorden runt och andra händelser till sjöss

Av Göran Sändare.

Förlag: Båtdokgruppen, 2021.
Omfång: 186 sidor, illustrerad.

FÖRFATTAREN, som bland annat är delredaktör för *Länspumpen*, bjuder läsaren på berättelser från såväl kust- och insjöfraktfarten på 1800-talet som på egna erfarenheter av sjömanslivet när det begav sig på 1960-talet. Förutom en trevlig introduktion och inledning tar författaren i första kapitlet oss med

till några udda platser på jorden och berättar kortfattat om kampen att vara först till Nord- och Sydpolen. Därefter om geografiska punkter som nollmeridianen, gradnät och tidszoner, datumlinjen etc. som människan konstruerat och vilka som gjort detta. Därefter följer en inblick om bondeseglare från norra Halland, där det under 1800-talet var mycket vanligt att bondpojkar gick till sjöss för att skapa sig en bättre tillvaro.

I kapitlet om sjön Lygnern, på gränsen mellan norra Halland och sydvästra Västergötland, behandlas bland annat sjön som sådan och dess bildning och betydelse för tidig handel och samfärd, samt vilka fartyg som trafikerat sjön genom åren. Därefter följer en liten berättelse om en sjöman inom släkten som gick till sjöss runt år 1916 och tragiskt omkom då hans fartyg torpederades av en tysk ubåt i januari 1940. Berättelsen, som tidigare varit publicerad i *Länspumpen* ger oss en påminnelse om vad som utspelades under brinnande krig, inte minst på havet.

Så följer av författarens egna upplevelser till sjöss från m/s *Minnesota* till USA 1961, via kustsjöfart med m/s *Viskan* sommaren året därpå och av att vara värnpliktig telegrafist ombord i M 65 *Vinö* 1964. Sjöfartsbanan avslutas med ett långt och intressant kapitel om jorden runt som telegrafist med Broströms m/s *Bromalm*. Detta år är fyllt av intressanta och roande händelser längs vägen, som exempelvis »Rättegång i Greenock«, »Besättningsproblem«, »Skottlossning på Filippinerna«, »Besvärliga händelser på Borneo« med flera episoder som kunde möta en besättning på ett svenskt lastfartyg i mitten av 1960-talet.

Boken avslutas med kapitlet »Kryssning runt Kap Horn« häromåret med *Star Princess*, i vilket det bjuds på såväl intressanta berättelser från iakttagelser som besök längs resan mellan Santiago de Chile och Buenos Aires.

Författaren berättar lättsamt och medryckande. Med ett illustrativt bildmaterial flyter läsningen på genom de olika kapitlen och tidsperioderna och när boken är till ända har läsaren färdats i tid och rum runt 200 år och bjudits på rad intressanta episoder och lärorika inslag utifrån geografiska och historiska perspektiv.

Lennart Bornmalm



Den otroliga resan

Dykningar – skeppsbyggnad – segling

Av Joakim Severinsson.

Förlag: Breakwater Publishing, 2021.

Omfång: 294 sidor, rikt illustrerad.

ÅR 1731 BILDADES det Svenska Ostindiska Companiet (SOIC) av den skotske adelsmannen Colin Campbell och den göteborgske köpmanssonen Niclas Sahlgren tillsammans med Heinrich König, en stockholmare av tysk ätt. Efter många föregående underhandlingar, såväl inom regeringen som i riksdagen, utfärdades 14 juni 1731 den för 15 års tid avsedda första oktrojen.

SOIC blev ett av Sveriges mest framgångsrika varumärken genom tiderna och handelskompaniet bedrev handel med Kina fram till år 1813. Totalt genomförde SOIC 132 expeditioner med 37 skepp. Companiet var trots allt relativt förskonat från skeppsbrott, men i november 1740 inträffade kompaniets första förlisning, då det fjärde skeppet *Suecia* förläste utanför Orkneyöarna. Den tredje förlisningen skedde oturligt den 12 september 1745 på insegling till

Göteborg utanför Älvsborgs fästning efter en lång resa från Kina. Delar av lasten kunde dock bärgas men inte allt.

Under 1800-talet genomfördes fler bärgningar och i början av 1900-talet gjordes nya omfattande bärgningar av dykare i tung dykarutrustning. Därefter lämnades vraket åt sitt öde. Ingen trodde att det fanns något mer att bärga, men i mitten av 1980-talet inledde Marinarkeologiska sällskapet i Göteborg de första dykningarna på vraket. Det konstaterades att det inte verkade finnas så mycket kvar av skeppet ovanför botten.

Man bestämde sig trots allt för att göra en marinarkeologisk undersökning. Under juli varje år mellan 1986 och 1992 utfördes dykningar och när dykarna försiktigt tog sig ner i botten-sedimenten återfanns delar av skrovet, som blyplåt, riggdetaljer, bordläggning, spant, delar av skeppets akterspegel samt dess last av porslin, te, rotting, peppar, galangal, med mera.

Efter avslutade utgrävningar hade forskningen fått veta mycket mer om fartyget, dess last, resorna, handeln med Kina och Svenska Ostindiska Companiet. Det var i samband med detta som tanken föddes att bygga en rekonstruktion av skeppet, samt att även genomföra en resa med detta till Kina.

Författaren, som deltagit både i utgrävningarna av vraket och varit skeppsbyggmästare för Ostindiefararen *Göteborg* berättar på ett intressant och insiktsfullt sätt om denna långa resa från utgrävningarna till byggandet av repliken Ostindiefararen *Göteborg*, samt den nästan två år långa resan till och från Kina.

Boken inleds med ett förord skrivet av författarens fru. De träffades för övrigt under utgrävningarna vid Hunnebådan. Därefter följer ett kapitel om skeppets historia och förlisning, utgrävningen, uppstarten av byggnationen, varvet, skrovet.

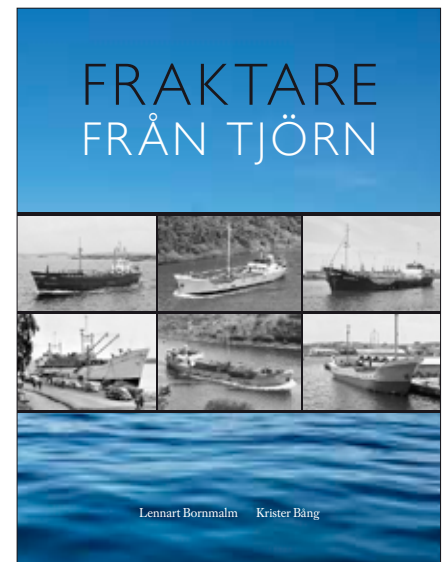
Inte minst är kapitlet om skrovet mycket intressant och blir en stor behållning att läsa. Detta avslutas med sjösättningen som blev till en storslagen höjdpunkt på Sveriges nationaldag den 6 juni 2003 inramat med kungligheter och närmare 100 000 människor närvarande.

Vidare behandlar ett kapitel riggen, följt av seglen och maskinsystemen. Det senare är ju något som inte fanns i originalfartyget, utan tillhör moderna replikbyggen. Därefter följer avsnitt om inredningen och färdigställandet av skeppet, vilket avslutades 2005 efter cirka 10 års byggnationstid.

Kapitlet om resan till Kina och åter till Sverige är mycket intressant. Boken avslutas med ett avsnitt om de sommarexpeditioner som genomförts under åren efter hemkomsten från Kina, och slutligen får vi författarens egna reflektioner om erfarenheterna med skeppet. Författaren, som var mycket ung när allt inleddes med utgrävningarna, kom att ägna i stort sett hela sitt yrkesliv åt projektet Ostindiefararen *Göteborg*.

Den otroliga resan är en intressant bok som dessutom är vackert utformad.

Lennart Bornmalm



Fraktare från Tjörn

Av L. Bornmalm och K. Bång.

Förlag: Länsgruppen Sjöfartshistorisk Förening, 2021.

Omfång: 308 sidor, rikt illustrerad.

EN EXKLUSIV BOK i ett folkkärt ämne har kommit i tryck: *Fraktare från Tjörn*. Omslaget med sex tidstypiska »fraktare« kanske i första hand lockar läsare med sjöfartsintresse. Men boken har definitivt ett stort allmänintresse ur såväl ett historiskt, som ett kulturellt och ett företagsperspektiv.

Författarna Lennart Bornmalm och Krister Bång har på ett professionellt sätt kartlagt den historiskt starka utvecklingen av sjöfarten på Tjörn under perioden 1957–1967 då merparten av Tjörns ålderstigna motorseglare avyttrades och ersattes med 73 moderna, relativt nya stålfartyg (»järnare«) inköpta företrädesvis från Holland.

Fartygen var till största delen så kallade »paragrafare«, strax under 500 bruttoregister-ton. Under den holländska flaggen tillhörde fartygen oftast landbaserade rederier med anställda besättningar ombord. I och med att Västtyskland hade liberalare nationella tolkningar av de internationella mätreglerna, liksom av Lastlinjekonventionen kunde de avsevärt förstora sina paragrafare och holländarna kunde då inte hävda sig i konkurrensen. Tjörnborna däremot var seglande redare som själva var ombord, där de också skötte administrationen och därmed kunde sänka sina kostnader.

Boken innehåller också intressanta intervjuer med skepparna och deras familjer. Det var ett stort steg för skutskeppare att gå från en gammal tremastskonare i trä med tändkulemotor till ett modernt fartyg med omkastbar överladdad fyrtaktsdiesel, hjälpmotorer och ballastsystem. Med energi, sparsamhet och sjömanskap genomförde Tjörnborna omställningen galant. Dessutom lockades ungdomarna att gå till sjöss i moderna fartyg, hellre än i gamla omoderna träfartyg. Fartygen blev mycket uppskattade av såväl mäklare som befraktare – särskilt som de fyrkantiga lastrummen, de plana durkarna och de stora luckorna lämpade sig utmärkt för nya tiders enhetslaster.

Fartygen presenteras – med såväl bilder som historik – från tiden före, under och efter Tjörnperioden. Man kan sakna ett grepp om själva dynamiken, något om i vilken ordning och i vilket tempo som fartygen inköptes. Det sades att när ett nyinköpt fartyg kom hem till Tjörn så reste snart några Tjörnbor med tåg till Holland för att »besikta« ytterligare fartyg. Kanske kan en sådan kronologisk redovisning tillföras nästa upplaga, när den första säkerligen gått åt efter förtjänst.

Dag Engström



Jag ville inte dö, jag ville leva

Av Bertil Murray

Förlag: Båtdokgruppen, 2021.

Omfång: 271 sidor, illustrerad.

FÖRFATTAREN TILL DENNA bok heter Bertil Murray, i »dubbel bemärkelse«. Boken är en slags brevdokumentär, till över 90 procent bestående av brev skrivna av den unge sjömannen Bertil Murray, som levde 1913 till 1939. Han blev alltså bara 25 år gammal.

Det är brorsonen till denne Bertil Murray som nu över 80 år efter farbroderns död har sammanställt och i någon mån kommenterat alla dessa brev. Brorsonen heter alltså mycket lämpligt även han Bertil Murray.

Efter en förklarande inledning får vi sedan följa den unge mannen som efter att ha tjuvat tillräckligt länge får lov att avbryta sin skolgång och i stället resa till Karlskrona och Skeppsgossekåren. Han kommer ganska omgående med på en resa med HMS *af Chapman*, som betalande elev bevars. I brev skickade till hemmet, oftast med bara några dagars mellanrum, beskriver han målande hur han anpassar sig till livet ombord och detaljerat skildrar maten, arbetet med riggen och inläringen av alla tampar och tåg som finns ombord och platser de besöker på denna resa som går över Atlanten till USA och tillbaka till Europa.

Det dröjer inte länge efter hemkomsten innan Bertil söker ny hyra. Under det närmaste året seglar han i skonaren *Klara* och ångaren *Elinsborg*. Efter detta återupptar han studierna, men redan nästa sommarlov mönstrar han

som jungman i ångaren *Gladys*. Ett avbrott sker 1934–35 då Bertil gör sin värnplikt i flottan och får en kort sejour på isbrytaren *Ymer*. Sedan går han ombord i ångaren *Hugin* och gör flera resor med henne.

Men så kommer det stora äventyret! Bertil mönstrar ombord på skolfartyget *Abraham Rydberg* och under nästan nio månader 1935–36 gör man en riktig långresa till Australien och tillbaka. Hela tiden skriver han dagbok och så fort tillfälle ges skickar han brev hem till familjen, far och mor och syskonen.

Nästa stora steg är Navigationskolan i Stockholm och styrmansklassen. Här läser han åren 1936–37 och även dessa studier skildrar han ingående med tentamensläsning och olika prov. Samtidigt framgår att han träffat en flicka, Barbro, och att de blir mycket förtjusta i varandra.

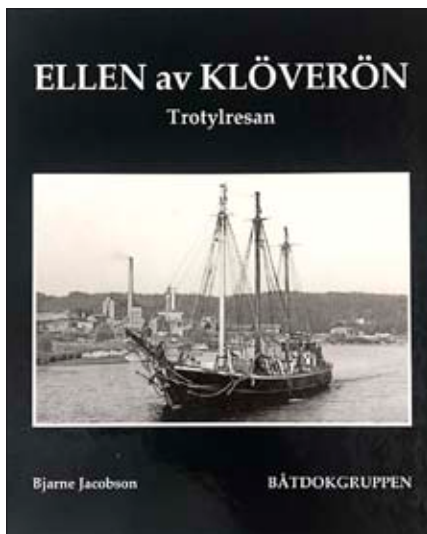
Efter Navigationskolan blir det en direkt fortsättning vid sjöbefälsskolan i Härnösand och sjökaptensstudier. I maj 1938 klarar han slutligen sjökaptensexamen.

Efter en sommar med sol och bad, besök i Smögen och vikariat i en expeditiionsfirma börjar Bertil hösten 1938 på Sjökrigsskolan i Stockholm. Men nu tar livet en helt ny vändning. I december läggs han in på Garnisonssjukhuset i Stockholm med bland annat lunginflammation. Under de närmaste månaderna svävar han mellan liv och död, till dess att han slutligen avlider den 25 februari 1939.

Boken är tämligen rikt illustrerad med tidstypiska fotografier och även några kartor som visar resorna med *af Chapman* och *Abraham Rydberg*. Ett stort plus är också den stora mängden ord-förklaringar av sjötermer och även beskrivningar av de fartyg och andra farkoster som nämns i boken.

Det är en i flera stycken gripande skildring som vi får ta del av genom Bertil Murrays efterlämnade brev och dagboksanteckningar. Den kan verkligen rekommenderas som läsning för alla med det minsta intresse för sjölivet och den ger dessutom en ganska in-trängande bild av en ung människas funderingar över livet, dess vedermödor och glädjeämnen.

Göran Sändare



Ellen av Klöverön
Trotylresan

Av Bjarne Jacobson
Förlag: Båtdokgruppen, 2020.
Omfång: 230 sidor.

Tremastskonaren *Ellen* blev nästan legendarisk under sina dryga 30 år med

Skärhamn som hemmahamn. Hon var ett vackert fartyg och har också utgjort modell för nuvarande *Lady Ellen* i Skärhamn. Det byggdes 1907–1908 som tremastad bramsegelskonare vid Niels Pedersens Vaerft på Thurø, Danmark. År 1963 inköptes *Ellen* från Skärhamn av Olle Boysen på Klöverön. Avsikten var att föra över henne till Amerikas västkust och där bygga om henne till charterseglare.

Det blev dock inte helt som planerat. Fartyget fick ändå vara med om en hel del intressanta turer.

Året är 1966 och författaren, som egentligen hade tänkt att sluta segla till sjöss, läser en annons i Göteborgs-Posten som han inte kunde motstå; att segla styrman i en tremastad skonare på långfärd till varmare vatten.

Han mönstrade som styrman och eftersom det skulle bli hans sista sejour till sjöss bestämde han sig för att föra dagbok och dokumentera seglatsen. Det är dessa noteringar som utgjort

grunden för denna bok. Först seglade man till Röda havet med sextiofem ton dynamit i lasten. Det var rent och bra betalt. Sedan blev det trampfart i Medelhavet under några blåsiga vintermånader. Därefter ny last från Sverige med sprängämnen, trotyl till Chile. Därefter sattes kursen norrut med förhoppning om att få frakter och slutdestination Kalifornien.

Under tiden skulle besättningen bygga om fartyget till chartersegling med turister och skepparen med fru och dotter planerade att bosätta sig i Kalifornien och utveckla rörelsen där. Verkligheten visade sig emellertid svårberämd och ödet ville annorlunda.

Boken är i mindre format och illustrationerna utgörs endast av några få fotografier, huvudsakligen av fartyget och från livet ombord. Det är en roande och ganska välskriven berättelse som ger en inblick i hur det var att segla med en tremastskonare i slutfasen av denna fartygsepok. *Lennart Bornmalm*

Fotografier till salu

Jag säljer ett stort antal album i A4-format fullmatade med fotografier i olika format via www.tradera.com (min signatur är jlon) till priset 300 kr per album, plus porto 89 kr inom Sverige.

Det är bilder av fartyg tillhörande Anders Jahre, Thor Dahl, Hilmer Reksten och Blue Star Line (med många besättningar), Blue Funnel Line, BP, Shell, Athel, Erling Næss, D.K. Ludwig Tankers etc...

Alla svenska album är redan sålda. Säljer inom EU.
Hälsningar Jörgen Lönn, jorgen.tankers@gmail.com

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'



DEN OTROLIGA RESAN

När de marinarkelogiskt intresserade dykarna genomförde utgrävningen av vraket efter Ostindiefararen Göteborg vid Hunnebådan fann man överraskande fynd i form av hela porslinspjäser och delar av skrovet. Detta födde en otrolig tanke – att bygga en replika i full storlek.

Projektet tog form, och plötsligt var byggplatsen täckt av en ändamålsenlig hall där skeppet växte fram under knappa ekonomiska villkor. Alla från SOIC:s ledning till hantverkarna gjorde underverk genom att hitta olika former av finansiering till projektet. Kungafamiliens engagemang såväl vid sjösättningen och dopet som vid ankomsten till Kanton gav

ökad glans till detta otroliga projekt. I boken beskrivs de byggnadstekniska och ekonomiska utmaningarna som skeppsbyggarna ställdes inför, och hur man fann lösningar som innebar att skeppet fortfarande håller hög klass. Författaren Joakim Severinson är den enda som varit med under hela projektet.

MED KETCHEN DILIGENCE MOT VÄSTINDIEN

Ett ungdomsäventyr 1969–1970 startar med renovering av ketchen Diligence på Ringön i Göteborg.

Vid påmönstring förstärks besättningen med Erik på 1,5 år. Resan mot Teneriffa startar men ett anlöp i Frederikshavn för länspumpskomplettering och drevning blir tvunget. Nästa hamn blir Lowestoft som var kuttrarnas gamla hemvist och Diligence väcker där stor uppmärksamhet. Tidvattnets effekt glömdes och katastrofen var nära då fartyget hängde

i förtöjningarna. En marin sjunkbombsövning var nästa hinder för drömresan. En viktig besättningsman mönstrar av i norra Spanien på grund av svår sjösjuka. Man når senare både Gran Canaria och Västindien. Femtio år senare har alla i besättningen kunnat bidra till berättelsen och Erik har passerat femtio år.



I FRED OCH ÖRLOG

Boken utges inför svenska flottans 500-årsjubileum 2022.

En sofistikerad sjöhistorisk bok, lättläst, intressant och fylld med häpnadsväckande och dramatiska berättelser och humoristiska episoder.

Här skildras den svenska flottan och några av dess många relationer till Royal Navy under de gångna århundradena. Många av dessa relationer har byggts runt spännande, färgstarka och kraftfulla individer. Deras historier handlar ofta om hur klokskap och gott omdöme skapat vänskap och förtroende, snarare än osämja och konflikt och visar också att enskilda personer har haft stort inflytande på utvecklingen av den svenska flottan

och på Sveriges historia. Dessa samlade historiska skildringar är skrivna av några av de främsta svenska, brittiska och amerikanska sjökrigshistoriska författarna och forskarna, de flesta tillika f.d. sjöofficerare. Genom deras omfattande arkivforskningar avslöjas flera hittills okända händelser, som alla på olika sätt påverkat det historiska skeendet och därmed Sveriges historia.





EN GENEVER I SCHIEDAM

Författare Bjarne Jacobson
Utkom 2021
Format 195 x 215
Omfattning 107 sidor
Pris 225 kr

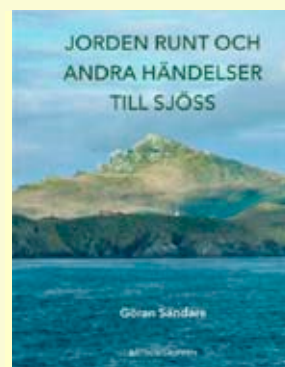
Sjömännens liv har ofta romantiserats med seglande skepp i främmande hamnar. Men för den skoltrötta femtonåringen är det inte bara en omvälvande upplevelse att komma hemifrån, det innebär också arbete i en kärv och annorlunda miljö.

Boken skildrar livet ombord i svenska handelsflottan sett ur en ung sjömans perspektiv. En livsstil som sedan länge har försvunnit.

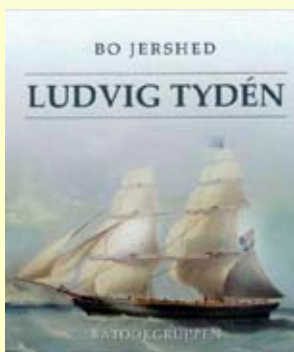
JORDEN RUNT OCH ANDRA HÄNDELSE TILL SJÖSS

Författare Göran Sändare
Utkom 2021
Format 185 x 215
Omfattning 186 sidor
Pris 225 kr

Författaren seglade på 1960-talet en tid som telegrafist i svenska handelsfartyg. Han har också under senare år skrivit ett antal sjöfartshistoriska artiklar för bland annat tidskriften Länsgruppen. Berättelserna spänner över en tid på 200 år, från 1800-talets bondeseglation till en aktuell kryssning runt Kap Horn.



Ett antal skrönor från den egna tiden till sjöss skildrar på ett humoristiskt sätt hur livet till sjöss och i hamn kunde te sig på den tiden då hamnuppehållen oftast var långa, men även då resorna över Atlanten eller Stilla havet kunde vara i flera veckor.



GROSSHANDLAREN OCH REDAREN LUDVIG TYDÉN

Författare Bo Jershed
Utkom 2020
Format 195 x 215
Omfattning 136 sidor
Pris 225 kr

Ludvig Tydén & Co med säte på Skeppsbron i Stockholm var under några år i slutet av 1850-talet det största segelfartygsrederiet i Stockholm. Under sin aktiva tid som redare mellan åren 1833 och 1863 var Ludvig Tydén verksam som huvudredare för sammanlagt 30 segelfartyg. Fartygen seglade över hela världen både inom bolagets egen import- och exportverksamhet och till stor del även inom fristående fraktfart.

Boken skildrar framväxten av rederiverksamheten, fartygen och deras färder och öden samt människorna bakom. En genomarbetad "fleet list" finns med som bilaga.



