

Beträffande Sveaångaren NYA WESTERBOTTEN (akvarell och fotografi) har jag fått fram följande fakta om fartyget:

I boken Stockholms Ångbåtssjöfart (1857-1932) omtalas under rubriken "Minsprängningar, torpederingar, beskjutningar och uppbringningar 1915", en allvarlig incident som ångaren Nya Westerbotten (byggd 1876) var utsatt för under första världskriget. Stockholms Rederiaktiebolag Svea hade 1912 inköpt ångfartyget och insatt henne i trafik på Östersjön. På en resa från Köpenhamn till Stockholm påändes Nya Westerbotten, förd av sjökapten Gustaf August Svanström (23/12 1872 - 15/4 1950), Öregrund, den 24 juni 1915 av visiterande tyska torpedbåten S 127. Ångaren fick ett hål i babordssidan, men kunde bärgas. Skadan ersattes sedermera av tyska staten. (Bil. I, II och III)

I två meddelanden, No 322 och 323, utfärdade av Stockholms Rederiaktiebolag Svea, Inspektionen, och undertecknade den 22 jan. 1916 av C.Friberg, anmodas Öregrunds Slip & Warfs AB att reparera de genom torpedbåten orsakade skadorna och göra ångaren fullt sjövärdig. (Bil. IV och V)

Enligt anteckningen på fotografiet av ångaren anges att reparationen skulle ha blivit åtgärdad på vintern 1915-16, vilket således tidsmässigt stämmer.

Att Nya Westerbotten kom att sliphalsas å varvet i Öregrund, skedde antagligen på rekommendation av sjökapten G.A.Svanström. Han var nämligen alltsedan 1910 - då varvet ombildades - aktieägare i Öregrunds Slip & Warfs AB. (Foto av kapt.G.A.Svanström)

I ovannämnda bok finns också en lista över Stockholms Rederiaktiebolag Sveas fartyg och däri (sid. 307-308) uppges, att år 1932 var motorfartyget Nya Westerbotten i trafik under namnet Borgholm (byggt 1876 och DW 360).

Olly Ericson

flotta med icke mindre än 17 fartyg, bland vilka särskilt må nämnas de ståtliga passagerareångarna *Æolus* och *Birger Jarl*. Antalet fartyg uppgick nu till 43.

År 1910 leverades den i England byggda ångaren *Bore*, och i början av 1911 inköptes norska ångaren *Brage* och åtta norrlandsbåtar, nämligen *Piteå*, *Luleå*, *Norra Sverige*, *S. G. Hermelin*, *Njord*, *Ångermanland* och *Hernösand II*. Samma år levererades från Oskarshamns och Helsingörs varv två nybyggen, ångarna *Tor* och *Frey*.

Under 1912 förvärvade bolaget ytterligare fem norrlandsbåtar, nämligen *Carl XV*, *J. L. Runeberg*, *Vesternorrland*, *Thule* och *Nya Vesterbotten*, vilka liksom de redan förut inköpta norrlandsångarna fingo fortsätta på sina gamla trader. På sommaren samma år levererades från Helsingörs varv ångarna *Magne* och *Mode*. De insattes följande år på traden Stockholm—Norrköping—London—Hull. Under hösten 1912 levererades dessutom den i Skottland byggda ångaren *Garm*, avsedd för Antwerpenlinjen.

En synnerligen värdefull tillökning av sin flotta erhöll Sveabolaget genom övertagandet 1912 av Wicanders Rederiaktiebolags flotta. Denna bestod av sex ångare, nämligen *Ymer*, *Sigun*, *Gerd*, *Vidar*, *Loke* och *H. Wicander*. Dessa ångare voro sysselsatta i fart mellan hamnar i Östersjön, Medelhavet och Svarta havet. Sveabolagets intressesfär blev sålunda ytterligare utvidgad. Bolagets aktiekapital utgjorde nu 8.4 milj. kronor.

I början av 1913 inköptes de tre norrlandsångarna *Carl von Linné*, *Sundsvall* och *Hudiksvall*, under det *Sigvard* såldes till Italien och *Skandia* till Turkiet. Från Lindholmens verkstad i Göteborg levererades ångaren *Mimer*.

År 1914, före världskrigets utbrott, hade Sveabolaget trafik, förutom på svenska hamnar, på Finland, Riga, Stettin, Lübeck, Köpenhamn, Kristiania, Hamburg, Amsterdam, Rotterdam, Köln m. fl. hamnar, Antwerpen, Hull, London, le Havre, la Pallice, Bordeaux, Portugal och Medelhavshamnar.

Tämligen omedelbart efter krigsutbrottet förlorade bolaget ångaren *Svithiod* genom kollision i Stockholms skärgård samt *Luna* och *Norra Sverige* genom minsprängning. Bolagets kustflotta ökades med norrlandsångarna *Elias Sehlstedt* och *Norrland*.

År 1915 levererades från Lindholmens verkstad ångaren *Mjölner*, den första ångaren med turbo-elektriskt maskineri, samt från Oskarshamns verkstad ångaren *Heimdall*, avsedd för Rigatrafiken. Vidare övertogs gävleångarna *Gefle*, *Oscar II*, *Gestrikland* och *Trafik* samt från Göteborg *Wasaborg*, *Skaraborg*, *Stegeborg* och *Gullborg*. I Stettin inköptes två under byggnad varande ångare, sedermera *Edda* och *Fylgia*, samt beställdes i Oskarshamn ångarna *Ragne* och *Regin* för Lübeck-traden. Slutligen anskaffades senare från Holland ångarna *Gunlög*, *Aslög* och *Ymer*. Ångaren *Vesta*, som alltsedan krigsutbrottet legat instängd i Windaus hamn, skadades allvarligt och sjönk under ett bombardemang av staden i juni månad. Ångaren upptogs 1916, reparerades i Tyskland och införlivades åter med bolagets flotta. Vid årsskiftet övertog Sveabolaget Finnboda varv samt flytdockorna tillhörande aktiebolaget Flytande Skeppsdockor.

År 1916 inköptes ångaren *Vineta* för att såsom god isbrytare insättas på Rigatraden.

Världskrigsåren

261

från nordväst, luften mulen men sikten god. Tredje styrman hade vakten. På lat. N. 59° 23' long. V 10° 14' tyckte sig denne kl. 11.27 om babord se ett fartyg med släckta lanternor. Kapten Engelbrecht varskoddes och kom ut på bryggan, just som det främmande fartyget med morselampa gav stoppsignal. Stopp slogs också omedelbart, men *Oscar II* hade alltså stark fart framåt, och det främmande fartyget sökte passera för om. Så snart det främmande fartygets manöver kunde observeras, slog kapten Engelbrecht full back — dock för sent för att kollision skulle kunna undvikas: *Oscar II:s* förstäv träffade den andra ångarens styrbordssida vid förriggen. Främlingen fortsatte med oförminskad fart framåt, varför fartygen efter kollisionen svängde ihop, så att *Oscar II* midskepps på babords sida erhöll en hård stöt av styrbordssidan på det andra fartyget, vilket emellertid på grund av sin fart inom kort drog sig klart från *Oscar II*. Vatten började med stor häftighet strömma in i *Oscar II:s* maskin- och pannrum från babords kolkoxar. Kapten Engelbrecht signalerade då till det främmande fartyget att komma till undsättning, vilket även skedde. Främlingen befanns vara engelska hjälpkryssaren *Patuca*.

Kl. 12 hade vattnet stigit över fyrarna, varför en del av besättningen överfördes till *Patuca*, under det återstoden stannade kvar på *Oscar II* för att se till, om något kunde åtgöras för ångarens räddning. Åtskilliga försök gjordes först av *Patuca* och sedan av andra engelska hjälpkryssare, som kommit till olycksplatsen, att taga *Oscar II* på släp, men bogserkablarna sprungit upprepade gånger. Under tiden steg vattnet allt högre i ångaren. *Patuca*, som även skadats, måste snart lämna olycksplatsen för att söka hamn. Bärgningsarbetet fortsatte emellertid oförtrutet, och *Oscar II* hade den 3 juli kl. 10 fm. bogserats omkring 80 distansminuter från Stornoway, då order gavs att dess hela besättning av hjälpkryssaren *Royal Scot* skulle införas till nämnda hamn.

Kapten Engelbrecht tilläts ej stanna för att bevittna sitt fartygs vidare öde. Ångaren hade vid kollisionen fått hela bogen fullständigt inbräckt med 2 fots vida hål. Den stora midskeppsläckan torde ha förorsakats av *Patucas* propeller. När besättningen lämnade ångaren, var dess läge mycket kritiskt. Den hade svår styrbords slagsida, och vattnet nådde till trunkens halva höjd.

På aftonen den 3 juli anlände kapten Engelbrecht med besättningen till Stornoway, där kapten påföljande dag fick veta, att *Oscar II* sjunkit. Några närmare detaljer meddelades honom dock icke.

Sveaångaren *Nya Vesterbotten*, som fördes av kapten G. A. Svanström, påändes på resa från Köpenhamn till Stockholm den 24 juni av visiterande tyska torpedbåten *S 127*. Ångaren fick ett hål i babordssidan, men kunde bärgas. Skadan ersattes sedermera av tyska staten.

Sveaångaren *Mjölner*, kapten A. Sjölander, prejades den 29 december på resa mellan Göteborg och Norrköping i södra delen av Kalmarsund på svenskt territorialvatten utanför Kristianopol av två tyska torpedbåtar. Vid bordningen kollide-

/24 juni 1915
Reparation på
slip i Öregrund
vintern 1915-
1916/Rekv.N.
322 o x h 323

PERSONALIA

Utmärkelser

Carnegiestiftelsen har bl. a. belönat följande räddningsbragder:

Fiskarena bröderna Linus och Malte Wickman i Barsebäckshamn på Skånes västkust samt danske styrmannen Jens Christian Christiansen-Lei från Köpenhamn räddade 10 januari 1950 två danska fiskare, som i svår storm och snöjocka strandat med sin båt nära grundet "Kulorna" utanför Barsebäck. De tre räddarna tilldelades var sin silverpokal o. bröderna Wickman därefter 500 kr. vardera som bidrag till fiskeutrustning. Slutligen har stiftelsen med sin silvermedalj utmärkt nedanstående deltagare i följande tre lotsbragder:

Lotsförmannen Albert Jansson, mästerlotsarna Ivar Klingström och Veiner Sjödoft, lotsen Artur Nordén, motorskötaren Julius Isberg och båtmannen Hans Hägg, alla på Oskarshamns lotsplats, räddade under stark storm 27 och 28 november 1949 besättningen, 37 personer på den på Finnrevet vid Furön strandade engelska ångaren Britkon.

Mästerlotsen Erik Berglund, lotsen Bertil Röstlund och eo. lotsen Bror Erik Elffors, alla på Lilljungfruns lotsplats, räddade 4 januari 1950 besättningen, 29 personer, på den på Hällgrundet i Söderhamns skärgård strandade holländska ångaren Berkel.

Lotsförmannen Peter Sjöström, lotsen Torsten Bergström, e. lotsen Lenart Nydén och båtmannen Anders Andersson, alla på Långörens lotsplats, Blekinge, räddade 30 december 1949 besättningen, 3 personer, på motorgaleasen Trion från Karlskrona, vilken på grund av motorskada råkat i drift och i den rådande stormen höll på att stranda i bränningarna öster om Långören.

Till Riddare av franska Mérite Maritime har utnämnts maskininspektör C. G. Halling, Hälsingborg.

Brasilianska orden Cruzeiro do Sul har tilldelats generalkonsul Tor Janér, Rio de Janeiro.

Kända män utomlands

Konsul Rolf Bentzon, Norge, har tilldelats Ridderkorset av St. Olavsordenen bl. a. för sina insatser som ordförande i 8:e distriktet av Norsk Selskab til Skibbrudnes Redning.

Norske skeppsfourneraren Erling Foyen i New Orleans har tilldelats St. Olavs-medaljen. Under de 30 år han tillhört styrelsen för New Orleans Board of Trade har han nedlagt ett omfattande och värdefullt arbete för att tillvarata Norges intressen.

Svensk matros över bord

Enligt ett meddelande via Sjöfolksförbundet, till Kalmar, har 47-åriga matrosen Erik Arvid Olsson från Kalmar spolats överbord från ångfartyget Hövding av Hälsingborg och omkommit. Olyckan skall ha skett den 2 april.

Dödsfall



G. A. Svanström. Sjökapten Gustaf August Svanström, Öregrund, har avlidit i en ålder av 78 år. Han började sin bana som befäl efter avlagda examina i ett norrlandsrederi som då ägde SS Nya Westerbotten, vilken senare inköptes av Sveabolaget och i många år trafikerade kusthamnarna. 1922 övertog han befälet på Regin och blev 1927 befälhavare på Aeolus som då trafikerade sträckan Stockholm—Kalmar—Lübeck. När Aeolus slutade på Lübeckstraden 1934 började han tjänstgöra först på Carl XV och därefter på Carl von Linné på linjen Stockholm—Öregrund—Gävle. 1937 avgick han med pension efter 40 års tjänstgöring i Sveabolaget. Han var på sin tid en av de mest kända och populära befälhavarna i detta bolag.

Carl Baggström. Skepparen Carl Baggström, Söderbärke, har avlidit, 87 år gammal. Han var den siste jaktsskepparen på Strömsholms kanal och var med om kanalens storhetstid på 1870—80-talet. Ångbåtarna började på 1880-talet konkurrera ut segeljakterna, men Baggström fortsatte att segla ända till 1913, då han tog anställning som prämskeppare. När-

mast sörjande är två döttrar samt syskon.

K. J. Petersen. Fartygsinspektören Kristian J. Petersen, Göteborg, har avlidit. Han var född 1885 och sedan år 1907 inspektör för flottan tillhörande de Wallerska rederierna. Han var välkänd i sjöfartskretsar, och hans rättframma humoristiska väsen skaffade honom en mängd vänner. Han efterlämnar maka, barn och syskon som närmast sörjande.

Albert Forsberg. Skepparen Albert Forsberg, Strömstad, har avlidit i en ålder av 71 år. I cirka 30 års tid gick han på fraktfart mellan Göteborg och Strömstad med olika fartyg. Då Transport AB Norrviken bildades anställdes han på dess fartyg, en befattning som han innehade vid sitt fränfalle.

John Alexandersson. Fiskaren John Alexandersson, Hönö, har avlidit i en ålder av 74 år. Han hade under många år utövat sitt yrke och hade ägnat mycket intresse åt fiskets sammanslutningar. Närmast sörjande äro barn och barnbarn samt syskon.

Ung man

17—23 år, kunnig i engelska, svensk stenografi och maskinskrivning, erhåller plats på skeppsmäklerikontr. Svar till "Shipping — prompt" Svensk Sjöfarts Tidning, Norr Mälarstrand 30, Stockholm K.

MEDDELANDE

Försäljning genom franska Service des Domaines av trälaren »MEROU» och tankångarna »DROME» et »AUTUN». Franska Service des Domaines kommer att inom kort medelst entreprenadförfarande försälja följande båtar:

- 1°) Tankångaren »DROME» stationerad i Nantes (Loire-Inférieure)
- 2°) Tankångaren »AUTUN» stationerad i Le Havre (Seine-Inférieure)
- 3°) Trälaren »MEROU» stationerad i Fécamp (Seine-Inférieure)

Intresserade spekulanter kunna erhålla vidare upplysningar antingen hos Handelsrådet vid Franska Ambassaden, Runebergsgatan 4, Stockholm, som även ställer till deras förfogande kontraktsbestämmelserna, eller hos Direction des Domaines i Nantes (Loire-Inf.) för tankångaren »DROME» eller till Direction des Domaines i Rouen (Seine Inf.) för de två andra båtarna.

Del. IV

Nº 322

Från Örgårds Varf. & Slips Abolag
requireras för ångf. Nya Westerbotten - Tre arbetare -

Nytt däck inläggas i bräcken, faste däck mellan skotten till för
& aktessalong ~~helt~~ vattenbotten på 64 20' längd på båda sp
matssalong samt i båda skammare. Skammare, på bide framme
hyttarna i aktessalongen samt försäljningshyttarna delvis
inredes tilltillt öfrans kommunalt. Expedition, vattens
1. & mestis köksten, en är delvis ny för däckläggningen
i ständets igen. Ny fraktsat. aktre bordsborden.
båtarna öfrarhalas. Gärning, lossas för underkastning
af bordsläggningen
Arbetet skall vara färdigt

Örgårds
Stockholm den 22. Jan 1916

STOCKHOLMS REDERIAKTIEBOLAG SVEA
(INSPEKTIONEN)

C. F. F. F.

Denna rekvisition skall bifogas räkningen.

Från Örgenlands Varf och Skips Werf

rekvireras för ångf. Nya Westerbotten -

Skrovet till: Helt skottat bröttag och pumpen som finnes från rusten.
 Backen för nedg. till Kettingbotarna frigör med gångjärn och skrovs-
 anordning en öfverenskommande. Hvariet i botens länning rep.
 enligt öfverenskommande. Skrovet i melland. rusten. Siggelte
 midt för storken ändras en öfverenskommande. afsmorn!
 n. d. Kätel. Träskypskottet till backen repareras och nytt
 skro af $\frac{1}{4}$ behörigt stegat till skrovelongen. W.C.-skotten inkle-
 des med jernplåt. Handlinspumpen i rummen bröttagas.
 röcket i afstyggaren vid läningsplattan ändras enl. öfverensk.

Arbetet skall vara färdigt

Stockholm den 22 / 1

1916

STOCKHOLMS REDERIAKTIEBOLAG SVEA

(INSPEKTIONEN)

Snarast

C Fridberg

Denna rekvistion skall bifogas räkningen.



Vy över Öregrunds hamn från 1890-talet. Många av byggnaderna kan man utan vidare identifiera ännu i dag. Fartygen i hamnen är briggen Johannes, hemmahörande i Östhammar. Resterna av den stolta seglaren ligger nu under utrustningskajen vid Marinteknik i Östhammar. Hon sänktes där av sin ägare, rådman Lundquist, för att tjäna som vågbrytare för bl a timmermagasin. Ett ganska vanligt öde för dåtidens mindre segelfartyg



Hammarbetarna vid Öregrunds varv 1912. På bilden kan man lägga märke till att var och en hade utrustat sig med det verktyg som symboliserade hans specialitet inom varvsarbetet. Många av de avbildade personerna finns förmodligen i livet ännu i dag och kan berätta om

Årtalet 1912 är missvisande! Det istället vara 1907!

Hammarbetarna vid Öregrunds varv 1912. På bilden kan man lägga märke till att var och en hade utrustat sig med det verktyg som symboliserade hans specialitet inom varvsarbetet. Många av de avbildade personerna finns förmodligen i livet ännu i dag och kan berätta om