

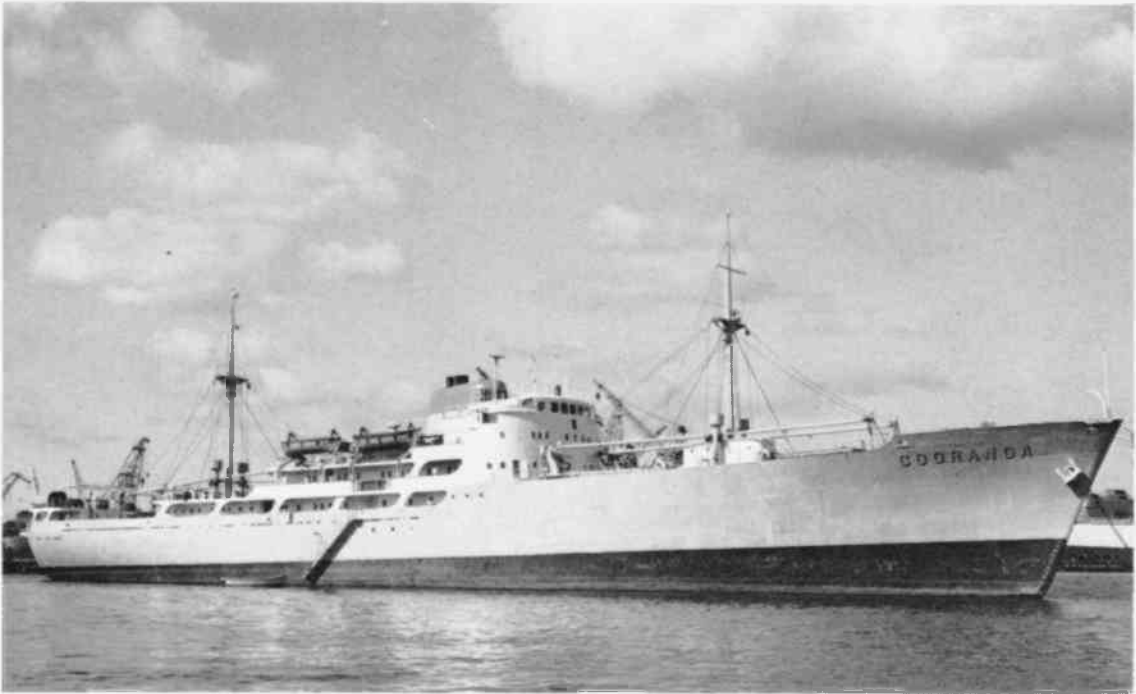
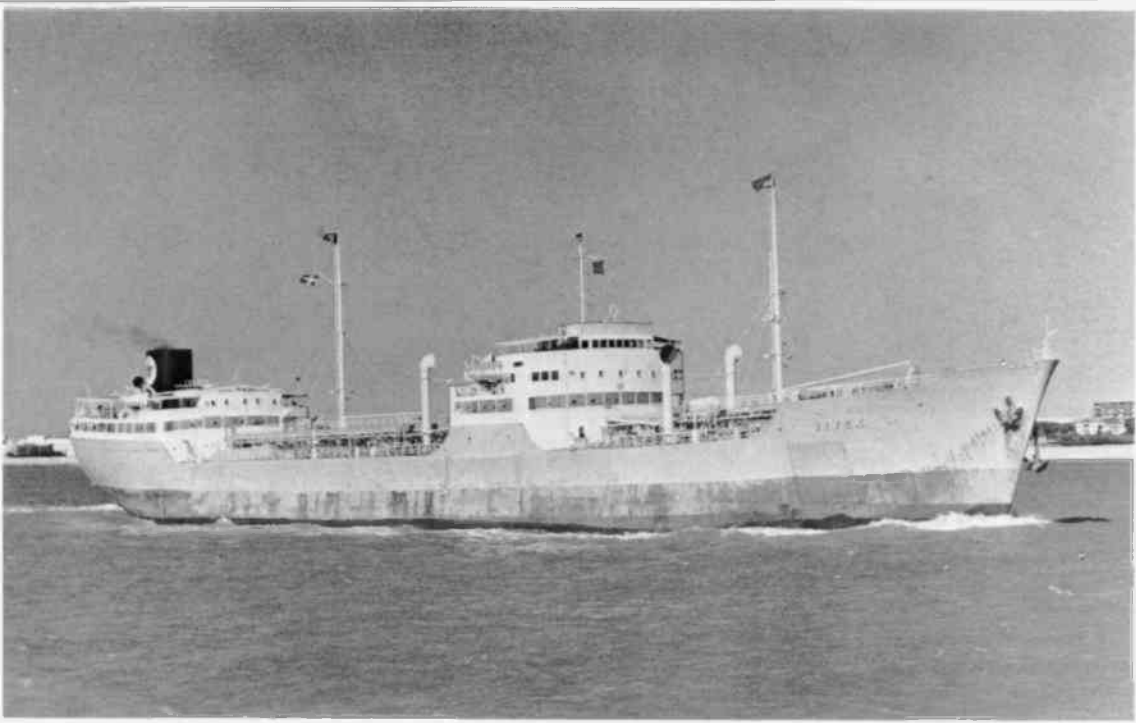
LÄNS PUMPEN



KLUBB MARITIM

Utgiven av Västra Avdelningen av KLUBB MARITIM
- Förening för Fartygshistorisk Forskning -

Nummer 1, 1979. Den 24 februari. Årgång 8. Upplaga 300 ex.
Redaktör och ansvarig utgivare: Krister Bång, Box 421, 401 26 GÖTEBORG
Nummer 26 från starten. Eftertryck tillåtes med angivande av källa.
Lösnummerpris 9:- kr. Prenumeration 1979 med 3 nummer 24:- kr.
Postgiro 815768-7 Länsumpen
Nästa nummer utkommer i juni. Sista dag för manus den 23 april.
Foto omslagsbild: Göran Ohlsson, Göteborg



Redaktionellt

Välkommen till en ny årgång av Länspumpen. Som Du ser har en del förändringar skett som vi hoppas skall vara till glädje. Det första man lägger märke till är kanske att texten skrivs i två spalter. Detta för att öka läsligheten. Dessutom har vi förminskat texten någo- och får på så sätt plats med mer text på varje sida. Varje nummer av Länspumpen kommer i år att ha minst 6 fotosidor om man räknar fram och baksida för sig.

Redaktionen har bestämt att nummer 3 i år skall bli ett temanummer om kusttankers. Vi emotser därför redan nu material i ämnet och för att rätt kunna planera är sista manusdag satt till den 17 september. Välkommen med frågor och artiklar.

Några Transblad

När olika vågor sveper över världen vill en båtolog gärna vara med. Om vågorna inte är för stora förstås och finns på haven.

En våg av nostalgi från 50-talet är betydligt mer angenämt för en person som fick sitt sjöfartsintresse då. Som hann uppleva de "verkliga" båtarna.

Ett rederi, som alltid legat mig varmt om hjärtat är Transatlantic. Tänkte här berätta lite om de nybyggen detta bolag mottog under 50-talet.

Först i raden kommer två pionjärfartyg, CIRRUS och CUMULUS, som Götaverken byggde. Dessa motorfartyg, som med sina 19,5 knop på last tillhörde de snabbaste i världen, var en vidareutveckling av de under 40-talet byggda NIMBUS, STRATUS, MINNESOTA och OKLAHOMA. En elegant passagerarinredning tillhörde moderniteterna på de båda nybyggena.

CIRRUS, som levererades den 30 maj 1950 och CUMULUS den 5 oktober samma år, sattes genast in i Australienfarten. Där gick båtarna, som visade sig vara synnerligen lyckade, fram till 1972-73 då de sattes in på Västafrika-linjen. Så kom oljekrisen och bunkerpriserna blev höga. CIRRUS och CUMULUS förbrukade mycket olja och blev därför inte så lönsamma längre. 1976 var avskedet ett faktum. CIRRUS övertogs i februari detta år av greker som kallar sig för Polydoros Compania Naviera SA i Piraeus. CIRRUS fick rederiets namn, d v s POLYDOROS. I oktober 1977 döpte samma greker om sitt fartyg till KASTOR. Den 20 augusti 1978 kom hon till Rotterdam från Vasa. Ingenting har försports om eller när resan skall fortsättas.

Fotografierna sidan 2

Överst VIVEX i Beira den 10 november 1957.
Foto: Tore Granath

Mellan COORANGA i Göteborg 1969.
Foto: Göran Ohlsson

Underst KIRIBILLI i New Waterweg.
Foto: Ur Krister Bångs samlingar

Det finns fortfarande en del medlemmar som inte sänt in bidrag för Länspumpens drift. Vi är medvetna om att medlemmarna i västra kretsen skall få tidningen ändå, men vi är också mycket väl medvetna om att det finns utgifter. I skrivande stund fattas omkring 1000 kr för att budgeten skall bli fylld. Postgirokonto 815768-7 känner ingen begränsning uppåt för insättningar.

Framsidan illustrerar två artiklar i detta nummer. Bogserbåten RUDOLF bogserande Transaren LOMMAREN.

Redaktionen

CUMULUS såldes i maj 1976 till Elenos Cia Naviera SA i Piraeus och fick namnet ELENOS. Trans chartrade henne i april 1977 och i samband med detta återfick hon sitt dopnamn CUMULUS. Trots att chartertiden inte blev lång seglar hon fortfarande med sitt ursprungsnamn.

Det dröjde sedan till den 26 juni 1952 innan nästa nybygge kom. Det var LOMMAREN om 6350 tdw som då levererades av Eriksberg. Hon var i det närmaste systerfartyg med SUNNAREN, HJELMAREN och MÅLAREN som Eriksberg levererade till Trans under senare delen av 40-talet. LOMMAREN var hypermodern, då man i underrummet i lastrum 3 isolerat för frukttransport. Inredning för 12 passagerare fördelade på 6 enkelhytter, 2 dubbelhytter och en lyxsvit tillhörde också konkurransmedlen. Flyget var ju inte så utvecklat på den tiden. LOMMAREN sattes in i bolagets trafik mellan Skandinavien och södra Afrika. Där gick hon sedan troget enda fram till dess hennes nuvarande ägare, Lato Shipping SA i Piraeus, i augusti 1971 tog hand om henne. LATO, som grekerna kallar sitt fartyg, går i world-wide trampfart. När detta skrives är hon på resa från Santos till Bangkok via Cape Town.

1953 var året då Transatlantics dotterbolag moderniserade sitt tanktonnage. Götaverken levererade tre motortankers. Systerfartygen VIVEX och CAMILLA om 17500 ton samt lilla BERA om 13590 ton. 14,5 knop gjorde alla tre.

VIVEX kom först och levererades den 28 maj till Trans-Ex och gick genast in i ett time-charter för Caltex. Efter chartertidens slut 1959 lades VIVEX upp i Uddevalla. Där fick hon ligga fram till september 1961, då hon sattes i spannmålsfart. I december 1963 såldes spannmålstankern till Barry Shipping Corp i Monrovia, som gav sitt nyförvärv namnet COMET CHEMIST. Redan frampå vårkanten 1964 ändrades det dock till COMET COMMANDER. I februari 1966 övertogs hon av Dragon Steamship Co i Monrovia men fick behålla sitt namn. Man fick inte mycket glädje av sitt fartyg ty redan den 3 april 1966, då fartyget var på resa Los Angeles-Yokohama med olja bröts hon itu i hårt väder. Förskeppet med 11 man sjönk nästan omedel-

bart. Akterskeppet gick till botten tio dagar senare. Alla i akterskeppet klarade sig dock. Se foto av fartyget överst sid 2 taget av Tore Granath i Beira den 10 november 1957.

BERA levererades till Transocean den 5 november 1953. Veterligt låg detta fartyg aldrig upplagt. I mars 1967 chartrades hon ut till Stolt-Nielsen i Oslo på fyra år, varvid fartyget antog namnet STOLT-BERA. Efter Chartertidens slut såldes hon i maj 1971 till Athenian Tankers Management SA i Piraeus och fick namnet ATHENIAN VICTORY. Redan i december 1972 såldes hon till Folkrepubliken Kina för upphuggning. Vem vet, kineserna har henne kanske kvar ännu?

CAMILLA redades av Transmark och levererades den 12 november 1953. Hon seglade troget för sitt rederi fram till januari 1969, då hon som ZANETA III sattes i fart för American Computer Leasing Corp i Cincinnati. Flaggan blev dock liberiansk. I maj 1971 överfördes hon till grekisk registrering under firma Adonis Nav Co Ltd. Namnet behöll man. Den 17 juli 1975 lades tankern upp i Eleusis i kondemnerat tillstånd efter en grundstötning i Constanza. I oktober samma år avyttrades hon till Ch Chrystodoulou i Piraeus för upphuggning, vilket blev klart i augusti 1976.

Nästa område för modernisering var Trans Väst-Afrikalinje. Man beställde därför vid Orenstein-Koppel und Lübecker Maschinenbau AG i Lübeck tvenne fartyg om vardera 4500 ton för traden. Man hade plats för 4 passagerare. Det första av fartygen fick namnet ENAREN och levererades den 24 april 1954 och det andra BOLMAREN som sattes i trafik den 29 oktober 1955. De båda systerfartygen gick sedan som parhästar i 13 år innan de i augusti 1968 såldes till samme köpare, Goodwind Shipping Co Ltd i Monrovia. ENAREN fick namnet GOLDEN SWAN och BOLMAREN blev GOLDEN PHOENIX. De båda systerarna sattes i trafik i Fjärran Östern med Singapore som bas. GOLDEN SWAN såldes i augusti 1972 till United Maritime Carrier Inc, Monrovia och fick namnet UNITED GLORY. 1977 såldes hon vidare till Penelope (Panama) SA i Panama och omdöptes till THRIVING COUNTRY. Senare på året överfördes hon på Oscar (Panama) SA, Panama. I början av november 1978 anlände hon till Bombay och fick eld i lastrummet. Vid släckningsarbetet vattenfylldes även maskinrummet och fartyget har förklarats totalförlost. Hon skall säljas "where is, as is".

Systemen GOLDEN PHOENIX såldes först 1973 och köptes då av Chittin Tanthwanit Shipping Co SA i Panama och fick namnet CHITTIN TANTHUWANIT. Hon är ännu i trafik.

Ytterligare ett fartyg byggdes 1954 för Västafrikalinjen. Hon lastade 2000 ton mera än ENAREN och BOLMAREN och byggdes vid Götaverken. Hon levererades till Trans den 22 oktober och bar namnet VIKAREN. Hon var elegantare än de andra nybyggna. Bl a hade hon inredning för 12 passagerare. Hon gick under hela sin aktiva tid för Trans på Västafrika utom den allra sista resan då hon gjorde ett besök i Sydafrika. Hon såldes i april 1976 till Copenhagen Shipping Corp i Piraeus och heter sedan dess ST GEORGE. Hon sysselsätts i world-wide trampfart liksom LATO.

1955 utökade Trans sin kylflotta med 100%. Den 28 januari levererade A/S Burmeister & Wain i Köpenhamn helkylda COORANGA (se foto sidan 2) till rederiet. Även hon hade inredning för 12 passagerare. COORANGA gick under långa perioder chartrad för Saléns. Trans sålde sitt fartyg den 12 juli 1971 till Everett-Orient Line Inc i

Monrovia och fick namnet ROSEEVERETT. Everett Line har eller har haft en ansenlig mängd f d svenska fartyg i sin flotta. Här är exempel: FERNANDOEVERETT (ex VINTERLAND), EWALDEVERETT (ex PEARL SEA), FREDEVERETT (ex HISPANIOLA), PABLOEVERETT (ex SAMOS), PABLOEVERETT (ex VEGALAND, skrotad 1977), RAMONEVERETT (ex MANDALAY), RAMONEVERETT (ex VASALAND, skrotad 1978), RENTONEVERETT (ex EDITH THORDEN), SANDYEVERETT (ex LAKE ONTARIO9 och WADEEVERETT (ex CRYSTAL SEA). COORANGA, eller ROSEEVERETT, såldes i december 1978 till Singapore där hon fick namnet KHALIJ SEA:

Kyltrafiken visade sig expansiv och under 1956 utökades koncernflottan med tvenne nya enheter. Eriksberg kunde den 15 februari till Transmark leverera COOLAROO om 5700 ton. Hon var ett helkyllt fartyg. Som Trans plägade hade hon även inredning för 12 passagerare. COOLAROO blev det enda fartyg som byggdes för Trans under 50-talet som totalhavererade under Transflagg. Hon gick nämligen den 27 oktober 1961 på grund vid Gråskärsbådan utanför Helsingfors och blev läck i 2:ans lastrum och i tankarna. Bärningsfartygen HERKULES, HELIOS och METEOR gick till assistans. Livräddningskryssaren HARMAJA tog den 28 oktober iland 22 personer från fartyget. Två dagar senare lämnade befälhavaren som siste man fartyget. Den 4 november bröts COOLAROO itu under hårt väder och maskinrummet vattenfylldes. Fartyget förklarades vara totalförlost. Hon såldes sedermera till en skrotningsfirma i Abo som sommaren 1962 började bärga vraket. Akterskeppet vilade på ett grund medan förskeppet sjönk på 36 meters djup. Ännu 1964 fortgick bärgningsförsöken. Nu i fjärde hand sedan tre företag tidigare funnit företaget föga lönande.

Det andra kylfartyget, COOLGARDIE, sattes i trafik i augusti 1956. Hon var byggd för Transocean vid Helsingfors Skibsværft och var med sina 3525 ton dw betydligt mindre än COOLAROO. COOLGARDIE gick i world-wide fart för Trans i 13 år. I februari 1969 såldes hon till Lithos Shipping Co Ltd i Limassol på Cypern och fick namnet LASTRIGONI. I augusti 1974 övertogs hon för en billig (?) penning av Azeba Corp i Piraeus och omdöptes till REA. Är ännu i trafik.

Utvecklingen av Transatlantics linjetrafik på USAs ostkust visade vid denna tid en snabb expansion. Man drog bort några fartyg från Australienfarten och satte in där och man beställde dessutom ett nytt fartyg. För att kompensera bortfallet på Australien beställdes ett nytt stort fartyg för att efter något år följas av flera.

Beställningen av USA-fartyget placerades hos Eriksberg som den 21 september 1956 kunde leverera INDIANA om 7400 ton till Transatlantic. Fartyget var mycket smakfullt inrett. Bl a hade hon 9 enkelhytter och en dubbelhytt för passagerare, samtliga utrustade med bad. INDIANA sysselsattes på USA fram till december 1967 och sattes därefter i trafik på Västafrika. INDIANA var ett mycket välskött fartyg och hon såldes i februari 1976 till Karpo Shipping Co SA i Piraeus. Hon döptes om till KARPO. I december samma år lastade fartyget trä i Uddevalla för Jeddah i Saudi-Arabien. Sedan fartyget lämnat svenskt vatten gick befraktaren i konkurs och greken skulle inte få ut något för frakten. Så KARPO beordrades in i den grekiska arkepelagen och när hon lämnade detta sitt hemnavatten var hon maskerad med namnet KALLISTO och ägd av samme grek men under firma Universe Rainbow Marine Inc, Piraeus. Vart virket tog vägen vet jag inte. KALLISTO besöker då och då våra farvatten.

Australienfararen beställdes hos Götaverken som i sin tur beställde skrovet hos Jos Boel & Fils SA i Tamise. Fartyget utrustades dock av

Götaverken som den 16 oktober 1956 levererade KIRIBILLI till Transatlantic. Även detta fartyg var mycket påkostat med en luxiös passagerarinredning för 11 personer. Enligt uppgift skall KIRIBILLI ha varit ett av de mest lönsamma fartyg Transatlantic haft. Hon sysselsattes i trafiken på Australien och Nya Zeeland fram till 1972 varefter det blev Sydafrika. Under sin sista resa under svensk flagg besökte hon såväl Indien som Bortre Indien, farvatten som hon inte tidigare besökt. Den 8 november 1978 lämnade EASTERN ENERGY Frederikshavn för att gå till Baltimore. Flaggen var Singapores och det var det första resan för sin nye ägare, Santola Maritime Inc, Monrovia.

ELGAREN var det största fartyg Stülcken & Sohn i Hamburg byggt när det 7625 tdw stora fartyget den 18 februari 1957 överlämnades till Transatlantic. ELGAREN, som nu i vår får en namne, hade ett mycket tilltalande yttre. Detta fartyg, som hade plats för 43 besättningsmän(?), gick under hela sin tid för Trans på rederiets linje på södra Afrika. Vid sin sista rundresa 1975 skrev tidningarna i Sydafrika om denna svenska veteran. I juni 1975 såldes hon till Shipping Corporation of Saudi Arabia i Jeddah och fick namnet ARAB AL HIJAZ. Hon sysselsattes nu i trafik mellan Saudi-Arabien och Indien.

Vid mitten av 50-talet var bristen på befäl inom den svenska handelsflottan akut. Rederier med många egna fartyg satsade på särskilda skolfartyg. Broströms t ex hade ALBATROSS men utökade med STUREHOLM. Gränges byggde om sin SAREK osv. Även Transatlantic följde exemplet. Man beställde vid Götaverken ett skolfartyg med plats för 52 elever med tillhörande lektions-salar o dy. Fartyget, som fick namnet G D KENNEDY, levererades den 20 december 1957 och sattes genast in i trafiken på Australien. Man blev förvånad när man en junidag 1967 läste att G D KENNEDY var såld. Det var Folkrepubliken Kina som köpt henne men på grund av att man lånat pengar på bank för att köpa fartyget sattes hon under brittisk flagg med London som hemort och med Yick Fung Shipping and Enterprises Co Ltd, Hong Kong som officiell ägare. Man lät omvärlden förstå att fartyget i fortsättningen bar namnet CHIANG KIANG. I september 1970 skiftade fartyget flagg till kinesisk, fick Canton som hemmahamn och namnet CHANGSHU. Hon går nu i linjetrafik mellan Kina och Nordeuropa.

Sommarminnen

Hösten 1969 gjorde passagerarbåten BURÖ sin sista resa till Öarna i Göteborgs norra skärgård. Trafik AB Öckerö Skärgård, eller Öckeröbolaget, som det vanligen kallades, upphörde därmed med sin verksamhet. De få kvarvarande båtarna såldes. Såsom varande sk båtolog är jag allmänt intresserad av sjöfart och fartyg. Skärgårdsbåtar och andra mindre passagerarfartyg är jag speciellt road av, och vilket framgår av det följande, klappar mitt hjärta speciellt för just Öckeröbolagets båtar. Orsaken till det sistnämnda och varför man blir intresserad av fartyg, hoppas jag denna min "bekännelse" skall ge svar på.

Jag är född och uppvuxen i inlands- och textilstaden Borås. Det kan då tyckas egendomligt, att man är intresserad av fartyg. Mina föräldrar tillbringade sedan 1940-talet sina somrar ute på Hönö och Öckerö, och 1947 köpte min far en sommarstuga i Intaget på Öckerö. Jag tyckte alltid, så långt tillbaka jag kan minnas, det var lika spännande och efterlängtat varje gång man skulle resa med skärgårdsbåten ut till sommarstället. Varje år, i början av juni, flyt-

Ett syskonfartyg till G D KENNEDY, fast utan plats för elever, byggde Götaverken 1958. Hon var döpt efter Transatlantics grundare, Wilhelm Rogatius Lundgren. Båten, som levererades den 16 oktober 1958 fick namnet W R LUNDGREN och sattes i trafik mellan Australien och USAs västkust. I juli 1967 kom hon hem. Hon var nämligen såld till Medomia Compania Naviera SA i Panama. Hon fick dock hemort i Piraeus och då hon lämnade Göteborg den 30 september bar hon namnet ARISTANAX. Folkrepubliken Kina hade fattat tycke för fartygstypen och dess Hong Kong-rederi, Ocean Tramping Co Ltd köpte fartyget i januari 1974. Under namnet GAOYAN sattes hon under Somaliaflagg. I juli 1976 överförde man fartyget till kinesflagg och gav henne namnet KAIHUA.

I oktober 1957 köpte dotterbolaget Transpacific av Marius Nielsen & Son i Köpenhamn ett under byggnad varande lastmotorfartyg om 5300 tdw. Hon byggdes vid samma varv som ELGAREN, d v s H C Stülcken & Son i Hamburg och levererades som TUMLAREN den 9 april 1958. Hon sattes in på rederiets Västafrika-linje. 1959 övertogs hon av Transatlantic och tio år senare såldes hon till Thai Mercantile Marine Ltd, Bangkok och fick namnet KASEM SAMUT. I juni 1978 förvärvades hon av Conland SA i Piraeus och heter nu ELDE.

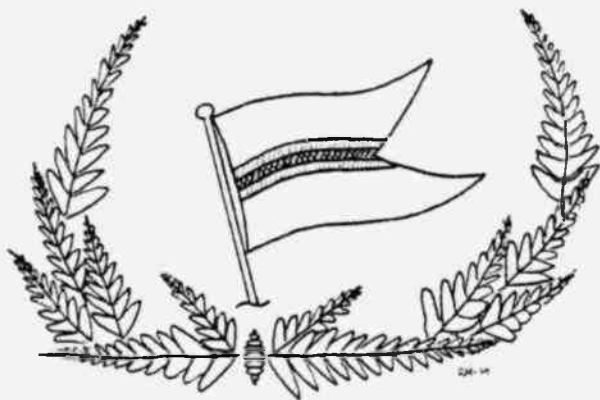
Under 50-talets sista år kastade sig Transatlantic in i bulkfarten. Gränges hade byggt nio båtar av samma typ (A-serien) vid Götaverken så det var ett väldokumenterat nybygge man mottog den 16 juni 1959. Bulklastaren KOOKA-BURRA om 14120 ton dw gjorde sin entré. Man behöll detta fartyg i 9 år ty i december 1968 såldes hon till Vrachos Shipping Company Ltd, Limassol. Hon övertogs i Landskrona och fick namnet PLUTON. Sedan november 1974 heter hon ACANDI för Sherway Shipping Inc i Panama.

Under 1950-talet mottog alltså Transatlantic 19 nybyggen. Tolv av dem var linjefartyg av olika slag, 3 tankers, 3 kylfartyg och 1 bulklastare. 15 av dem plöjer ännu havets vågor, 2 äro skrotade (samtliga tankers) och 2 förlista.

Krister Bång

tade vi i familjen ut till Öckerö. Att komma ner till Göteborgs hamn, som ju då var full av liv och rörelse, var rena högtidsstunderna för en inlandsgrabb som jag. Vid Stenpiren låg båtarna man skulle åka med ut till norra skärgården. Oftast skulle man med 14.20-båten. Sedan vi tagit plats ombord ville jag alltid se mig omkring på båten. En titt ner i maskinrummet och höra det trevliga plingandet från maskintelegrafan, var som musik i mina öron. Efter det att Hönö Heden och Grötö anlöpts, var det dags att samla ihop vårt pick och pack. Klockan 15.40 skulle båten enligt turlistan vara vid Öckerö. Biljetten skulle lämnas vid landgången. Det var det noga med. Nu låg ett långt och härligt sommarlov framför en. Ofta cyklade jag ner till hamnen för att se när båten (ångbåten som man ofta sade) från staden skulle komma. Man lärde sig snart alla ankomst- och avgångstider till Öckerö. Ja, ångbåtar kallade man skärgårdsbåtarna, trots att de ju var motoriserade sedan början av 50-talet, en del av dem ännu tidigare. Med tiden lärde man sig att känna igen de olika båtarna även på avstånd.

Där var REGENT, som var störst och i mitt tycke vackrast. BURÖ och HÖNÖ gick på Fotö och Hönö Klova-traden, vidare FALKEN och RÖN, som hade vissa likheter utseendemässigt. SVEA och NORRA SKÄRGÅRDEN, med sina upphöjda kommandobryggor, var lätta att skilja från de övriga båtarna. Lastbåten ÖCKERÖ ägnade man inget större intresse, då hon ju inte var passagerarbåt. Lyckligast blev jag alltid när det var REGENT som man skulle åka med. Hon var min speciella favoritbåt. Hennes skeppare var merendels kapten Algot Rick-sand. Han höll alltid maskintelegraf och kompasshus på bryggan putsade och glänsande. På nakterhuset brukade han även ha en liten blombukett. Sedan REGENT gjorde sin sista regelbundna tur sommaren 1969, har hon förfallit och farit illa. När detta skrives ligger hon emellertid vid fartygsmuseet i Lilla Bommen. Det är en förening, benämnd Clubb Merry, som äger henne. Man får väl trots allt vara tacksam, att hon finns kvar och inte är skrotad. TURISTEN, som var den minsta av Öckeröbåtarna, är den enda som fortfarande seglar. Som KOLMÄDERN går hon sommartid i trafik mellan Norrköping och den berömda djurparken där uppe. HÖNÖ, som ju aldrig ägdes av Öckeröbolaget, har även



fått leva vidare. Under namnet BAYARD och med Stockholm som hemmahamn har hon sedan 1974 sommartid varit insatt på olika trader. Förra året ersattes hennes år 1952 inmonterade fyrcylindriga Skandia-diesel av ett nytt maskineri. Maskinisten, som då tidigare var nödvändig vid maskinmanöver, kunde därmed rationaliseras bort. Sommaren 1978 var hon emellertid ej i trafik, men kommer säkert att dyka upp vad det lider, då man nu kostat på henne en hel del.

Fotografierna omstående sida

Överst SVEA i Stockholms skärgård 1964. Detta år var hon nämligen uthyrd till Stockholms Ångslups AB.
Foto: Jan-Christer Lund

Mellan FALKEN backar ut från Stenpiren.
Foto: Krister Bång

Nederst REGENT 1963. Denna sommar gick hon ända till Marstrand efter att först ha anlöpt bryggorna i norra skärgården. Foto: Dag Almén 19/7-63

I passbåtstrafiken mellan Hjuvik och Öarna i norra skärgården gick de mindre passagerarbåtarna POLSTJERNAN, MUNIN och TÄRNAN. Dessa redades av Linjebuss och blev med tiden en allvarlig konkurrent till Öckeröbolaget. Vi kallade dem för "färjor" och stod lågt i kurs i jämförelse med de "riktiga" skärgårdsbåtarna. När sedan Vägverket i december 1962 satte in de första bilfärjorna mellan Lilla Varholmen och Öckerö, anade man nog att "ångbåten" snart skulle få stryka på foten. De höll alltså ut till hösten 1969. Visst var Öckeröbåtarna nedkörda och spartanskt inredda. Men trots allt var det allt något visst med dem. Nu är de borta för alltid och säkert saknade av såväl oss "diggare" som åtskilliga badgäster och öbor.

Ja, inte är det väl så konstigt, att man skulle bli s k skärgårdsfantast? Det skulle emellertid visa sig att det fanns och funnits skärgårdsbåtar och andra mindre passagerarfartyg på en stor mängd platser i landet. Ja, även i våra nordiska grannländer. I Finland exemelvis, har det på insjöar och i skärgårdar varit en uppsjö av små trevliga passagerarångare i trafik. Även nere på kontinenten, bl a i städerna Flensburg, Stettin och Swinemünde, har det funnits båtar av samma typ som våra skärgårdsångare. Då jag lider av s k samlarmani, började jag snart samla turlistor, bilder och tidningsurklipp om skärgårdsbåtar. Fastän denna samlariver avtagit med åren måste erkännas, att jag fortfarande tycker det kan vara väldigt roligt att komma över någon riktigt smaskig båtbild eller ett kort av någon ovanlig båt. Så småningom ville man veta lite om båtarnas historia, som ibland kan vara ganska växlingsrika och jag började studera Kring Kajut-lampan i Svensk Sjöfarts Tidning, där man förr kunde läsa om de vita båtarna. 1967 blev jag medlem i Klubb Maritim, och med det hade man blivit båtolog också.

Avslutningsvis skulle jag gärna vilja ta tillfället i akt och fråga om det är någon i läsekretsen, som kan tipsa eller på annat sätt hjälpa mig med kort på Öckeröbolagets båtar under den s k "ångbåtstiden", d v s åren mellan 1935 och fram till omkring 1950. Såväl rena båtkort som miljöbilder äre lika intressanta. Bilder på båtarna under denna tid, då de alltså ännu var ångdrivna, är av någon underlig anledning synnerligen sparsamma med ytterst välkomna och eftertraktade av undertecknad.

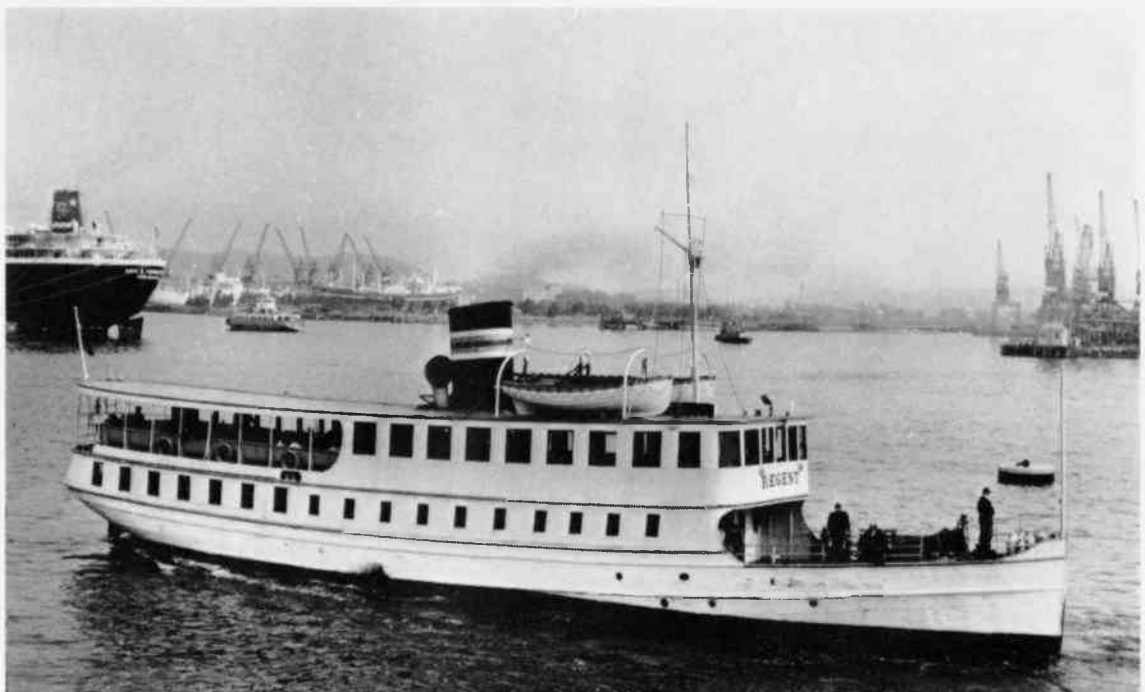
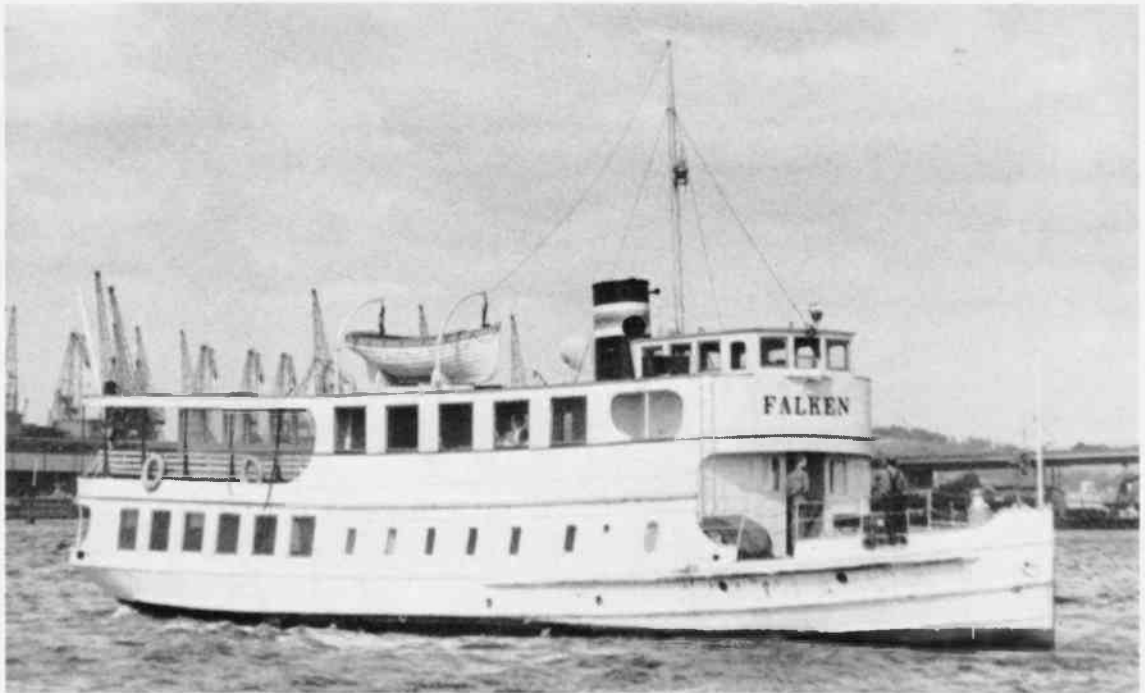
Ragnar Magnander

Gabriel igen

Ännu ett litet bidrag för att lösa problemet GABRIEL:

Av fartyget fem svenska fribrev är det bara ett som säger något om skrovformen. Fribrev nr 121/1882 säger: Akterskeppets form flat, förskeppet uppstående stäv utan galjon. Detta är väl knappast bindande bevis för att GABRIEL var en kutter men motsäger heller inte den teorin.

Einar Holm/OR





Vinddrivna

6056 HEDVIG

Tremastskonaren HEDVIG byggdes 1918 av Varvs AB Dalaskär i Bergkvara. Varvet var en krigstidsföreteelse. Det lades snabbt ner. I mitten på femtiotalet kunde man fortfarande se rester av varvsrörelsen. Nåväl, HEDVIG såldes färdigbyggd till Rederi AB Svanhvit i Ystad. I maj 1922 konstruerades ett partrederi med Johan Andersson som huvudredare. Einar Kviske övertog sysslan i juni 1925. Motor isattes 1927, sen var det lite lättare att vara huvudredare, kanske. Våren 1934 såldes HEDVIG till Alarik Oswald Arne Nilsson m fl i Öregrund. I januari 1941 såldes skutan till Rederi AB Norrland i Härnösand. De Anderssonska rederierna samlade på skutor under kriget. Hösten 1946 såldes HEDVIG till Nils Friberg m fl i Visby och bytte namn till BANDIA. Året därpå överfördes BANDIA på Nils Friberg Rederi AB. 1951 - äntligen - hamnade båten på västkusten, inköpt av Thore Ögård m fl i Gravarne. Hon brann natten till den 20 mars 1953 på resa Menstad - Sverige med salpeter. Besättningen räddades och togs in till Oslo. BANDIA lastade 220 tdw.

6829 CAROLUS

Denna hundraelva byggdes 1919 av Jörgen Ring-Andersen i Svendborg som ALMA för A/S Rederiet Britania i Svendborg. Redan 1922 såldes ALMA till Filip Ohlsson m fl i Lerberget. Namnbyte till CAROLUS för den nyblivna skånskan. I juli 1926 såldes CAROLUS till Rederi AB Pepita i Helsingborg. Omdop till PEPITA och motorinstallation. Fyra år senare såldes PEPITA till Isak Fabian Wikström m fl på Åstol. Namnbyte till DUVAN. Ny motor isattes 1934-35. 1961 såldes DUVAN till A P Villadsen i Hadsund. Omdop till STINNE. Något år senare övertog Mogens Amdi Petersen i Odense skutan. Hon övergavs vid Wustrow i Östtyskland sedan hon grundstött efter ett maskinhaveri. Hon togs emellertid flott och bogserades till Svendborg, där hon blev kondemnerad. Det rensade skrovet lades vid Thurö. Den här skutan lastade 200 ton dw.

6966 ELISE

ELISE byggdes 1890 av J Ph Jörgensen och medhjälpare i Thurö för ett partrederi med skeppsbyggmästaren som huvudredare. Krigsåret 1916 såldes ELISE till L Andreassen m fl i Svendborg. Året därpå köptes skutan av A T Möller & Co i Köpenhamn. Detta rederi sålde hösten 1922 ELISE till Johan Jönsson m fl i Brantevik. I maj 1932 utrustades ELISE med motor i Saltvik, samma månad såldes hon till Karl Edvard Jonsson m fl i Järna på Källandsö. Hon riggades om till 3msk 1939, kan hon ha varit tvåmastad tidigare? I början av 1948 såldes ELISE till Thomas Fouganthine m fl i Mariestad. Hon avfördes 1959 och försvann för båtologers ögon. Upphittades på sextiotalet liggande i Kvicksund, närmare position Jungfruhamn. Riggen var intakt då och ända fram till 1972 då hon brändes i sin vik. Ägare uppgavs vara Carl Gustav Andersson i Eskilstuna. ELISE lastade 220 tdw.

8533 ELLA

ELLA byggdes 1942 på Holms Varv i Råå för AB Gullhögens Bruk i Skövde. En mast togs ner 1953. Året därpå såldes ELLA till E Daniels-son och E Bernes i Farsund. Namnet förlängdes till ELLAN. Vintern 1963 övergick skutan till John Olaisen i Haugesund. Han hade problem

med børsen, varför Den Norske Kreditbank tog över 1970 och från Farsund sålde ELLAN till Gunvald Nielsen därstädes. Året därpå såldes skutan, som 1961 hade fått en ny Skandia, till Norvald Lunde i Stammeshella, Haugesunds distrikt. ELLAN lastar 220 tdw.

5152 LENNART

LENNART, en tremastskonare, byggdes 1910 av Sixten Groth m fl i Sjötorp för Anders Petter Horndahl m fl i Helsingborg. Något grejs med kommunalskatten ändrade hemorten till Viken i december 1919 och tillbaka till Sundets pärla i januari 1928. Vintern 1931 såldes LENNART till L P Malmgren m fl på Råå, men hemorten Helsingborg bibehölls. Våren 1940, som var sen, såldes skutan till Thomas Fouganthine m fl i Mariestad. LENNART hade då en motor isatt 1930. Denna byttes ut mot en starkare 1944. En mast togs ner kring sextio. Vintern 1964 såldes LENNART till Wilhelm Larsson m fl i Vänersborg. Under 1967 såldes hon så till Lars Vougt från Falun. Den 4 september samma år gav LENNART från Falun sig iväg från Varberg under stor brådska. Fartygsinspektionen var henne flåsande i hälar. I oktober gick hon från Newhaven, inbogserades i början av november till Portsmouth med seglen i trasor och brutet bogspröt. Kom i alla fall till St Johns på Antigua den 4 april 1968. Kallas lustfartyg, vad som nu var lustigt med den tillvaron? Våren 1969 stack hon från trubbel i Rosseau, Dominica till Trinidad. Samma år stoppades LENNART i Caracas misstänkt för vapensmuggling. I juni 1969 bogserades hon in till La Guaira på en resa Anguilla - Trinda - med hundra ton salt. Kort därpå gav Lars Vougt upp och reste utfattig hem från mjölk och honung. LENNART hade han sålt. Skutan stacks i brand och förstördes vid ett Black Power-upplopp i Port of Spain våren 1971. Upphuggen, kallas detta officiellt. LENNART lastade 220 tdw.

8723 ORION

Den här tremastskonaren hette ORION när hon färdigställdes i Pukavik för Arthur Wingrens Rederi AB Tellus i Oskarshamn. Byggåret var 1945, det var ont om tonnage: Skutan gick till England och lastade cement till Island på jungfruresan. 1947 såldes ORION till Börjessons Rederi AB i Karlshamn. Bytte namn till TULLAN. Under 1954 såldes hon till Johan Patrik Andersson m fl i Skärhamn. Fem år senare såldes TULLAN till Carl Lampe m fl i Skärhamn, men fick hemort i Edshultshall. Då hade man redan tagit ner den tredje masten. 1960 såldes skutan till Eivind Sörensen i Thisted. Hon sågs ofta i Öresunds-hamnarna på sextiotalet och var i fart en bit in på sjuttiotalet. Sten M Krogh i Klim Strand, Fjerritslev köpte TULLAN 1973 och sålde året därpå till Steen K Mölbach i Thisted. Det var nog vid det här laget TULLAN lades upp i Thisted och blev liggande. Den senaste ifartuppgiften är daterad 1974. TULLAN lastar 220 tdw.

7558 MARS

MARS byggdes 1920 av Jörgen Ring Andersen i Svendborg för Jörgen H Stegmann m fl i Mars-tal. Våren 1929 inköptes MARS av Emil Hedberg m fl i Djupekås. Hon motoriserades i Karls-hamn. Efter många herrans år på Listerlandet såldes MARS 1921 till K A R Carlsson m fl i

Överst ELISE i Kvicksund den 28/7 1971
Foto: Örjan Kronvall
Mellan LENNART i Varberg den 6/8 1967
Foto: Krister Bång
Nederst: DUVAN passerar SANDHAMN den
28/8 1960. Foto: Bernt Fogelberg

Grund Sund. Under 1955 inköptes skutan av Isak Wikström på Åstol, som redan hade DUVAN av samma sort. Wikström sålde 1956 MARS till Hans Hansen m fl i Midvåg på Färöarna. Schuttled 1966 uppger Lloyd's. Sänkt med andra ord. MARS lastade 215 tdw.

8335 VESTVÅG

Tremastade FREM byggdes 1919 i Marstal, byggherre Erik B Kromann. Byggmästaren redade FREM, bl a i fart på New Foundland och Nordafrika - Island. Hjälpmotor isattes 1932. Våren 1939 såldes FREM till Axel Olsson m fl

i Skärhamn och omnamnades till VESTVÅG. Två ägare gammal såldes hon 1957 till I/S Vestaa (N J Madssen) i Aalborg och bytte namn till VEST. 1960 såldes VEST till M K S Jørgensen i Nørresundby, men hade hemortsrätt i Aalborg. Jørgensen dog 1968, hustrun ärvde skutan. Året därpå såldes VEST till en amerikan och skulle byggas om till lustbåt i Skagen. 1970 låg hon som MARILYN ANN av Los Angeles i Hirtshals. Så sent som 1976 låg hon vid varvet i Struer. Lastade i sin frakts dagar 215 tdw.

Walter Nilsson

Djupviks Varv

Fortsättning från föregående nummer.

182

Best: Anders Eskil och Astor Bengtsson, Klas Hansson, Henning Bengtsson och Erik Bennebrant alla från Åstol för leverans av en stålträlare enl ritningar utförda av civilingenjör Nils Olsson, Göteborg. Längd 27,20, bredd 6,50 samt mallat djup 3,60 m. Fartyget skulle levereras den 15 december 1960 till ett pris av 364000 kr. I kontraktet ingår även montering av huvudmotor som beställarna kostnadsfritt tillhandahåller varvet, allt enligt kontraktet av den 19 december 1959. Dock ändrades kontraktet under löpande byggnadsperioden, varför endast Anders och Eskil Bengtsson kom att stå kvar som beställare. Nya kom in i stället för de andra. Se nr 185. Kontraktet blev ANNULERAT.

183

Best: David, Nils och Leif Arthursson från Fiskebäckskil enl kontrakt av deb 14 november 1959 för leverans av en stålträlare enligt ritningar av Nils Olsson i Göteborg. Båten hade dimensionerna längd 26,65, bredd 6,50 och mallat djup 3,60 m. Fartyget skulle levereras den 15 juni 1960 till ett pris av 347000 kr. I priset ingick en hjälpmotor om ca 10 hkr. I kontraktpriset ingår även inmontering av GV JM-motor, 4-taktsdiesel om 485 hkr med en fart av 12 knop. Båten fick namnet DYNING II (GG 318). Reg-nr 10133.

184

Best: Dir Viglundur Jonsson, Olofsvik enl kontrakt av den 29 april 1960 för leverans av ett fiskefartvåg om ca 100/110 bruttoton med en längd av 24 m. bredd 6 m och djup 3.10 m. Fartvåget skulle förses med en ca 400 hkr's FD 300 MVH-motor. Fartvåget skall levereras den 15 december 1960 till ett pris av 733600 kr. Fartvåget fick namnet TON AF STAPA.

185

Best: Anders Bengtsson. Rönnäng. Eskil Bengtsson. Åstol. Karl-Johan Johansson och Ingemar Nilsson, Rönnäng med hemort Rönnäng enligt kontrakt av den 12 november 1960 för leverans av en stålträlare enl ritningar av Nils Olsson, Göteborg och med dim 28,5 x 6,50 x 3,6 m. Fartyget skall levereras den 15 april 1961 till ett pris av 555000 kr. I priset ingår en hjälpmotor på ca 10 hkr. I priset ingick även 1 st Lister dieselmotor typ ERS 8 M, som beställes hos Atlas Marin AB, Göteborg. I motorkontraktet (odaterat) skulle en motor levereras till CAPRICE den 1 november 1960 av märket Lister Blackstone o A M Liaaen till ett pris av 185000 kr. Enl senare uppgifter erhöill hon en 660 hkr's Lister Klaxton diesel. Båten som fick namnet CAPRICE var på 97 fot och fick LL 716, senare bytt mot LL 718 och erhöill reg-nr 10184.

186

Best: Bogser AB Sven, Göteborg enl kontrakt av den 15 december 1960 för leverans av en bogserbåt av stål med dim 19,5 x 5,8 x 3,3 m. Leverans sista veckan i juni 1962 till ett pris av 250.000 kr.

187

Best: Dir Uno Lamm, Västerås enl kontrakt av den 3 juni 1961 för leverans av 1 st lättmetallskrov med en längd av 9,5 m samt i övrigt enl ritningar av ingenjör Becker i Stockholm. Skrovet skall vara hel-svetsat. Motor tillhandahålles av beställaren. Leverans skall ske i oktober 1961 till ett pris av 30000 kr.

188

Best: Ringens Varv i Marstrand (för Arman Eriksson, Nordfjord, Island) skall Djupviks Varv enl kontrakt den 10 oktober 1961 å den nybyggda fiskebåten och Ringens Båtvarvs räkning tillverka och montera styrhus och överbyggnad, roder och hjärtstock med roderhylsa samt backen för en sammanlagd kostnad av 50500 kr. Fiskebåten fick namnet GULLFAXI.

189

Best: Viland Alexandersson å fiskefartyget DIANA enl kontrakt av den 19 januari 1962 bygga 1 st däckshus med styrhytt av lättmetall, ändring av skans och omläggning av el-ljusledningar mm för leverans under första hälften av juli 1962, till en kostnad av 51159 kr. Båten skall ställas till varvets förfogande senast den 25 maj 1962. Under-tecknat av W Alexandersson, Stig Zackrisson, Emil Sörensson, Lennart Alexandersson (fd SKOGLAND reg-nr 9153)

190

Best: Kungl Generaltullstyrelsen enl kontrakt av den 3 mars 1961 för leverans av en tulljakt med skrov av lättmetall benämnd TV 236 den 9 december 1961 till ett pris av 172000 kr.

191

Best: som 190 enl kontrakt av den 4 juli 1961 för leverans av en tulljakt med skrov av lättmetall, benämnd TV 238 den 5 maj 1962 till ett pris av 172000 kr.

192

Best: som 190 enl kontrakt av den 8 juni 1962 för leverans av en tulljakt med skrov av lättmetall och benämnd TV 240, den 28 mars 1963 till ett pris av 176900 kr.

193

Best: Firma Kristijan G Gisslasson Ltd, Reykjavik enl kontrakt av den 27 december 1962 för leverans av en fiskekutter i slutet av november 1963 till en kostnad av 1220000 kr. Varvet bygger för beställaren under byggnummer 247.

194

Best: Svenske Sällskapet för Räddning af Skeppsbrutne, Göteborg enl kontrakt av den 4 maj 1963 för leverans av en livräddningskryssare av stål med dim 18, x 5,65 x 3,25 m, den 15 oktober 1964 till ett pris av 395950 kr. I priset ingår inmontering av motorer. Tilläggskontrakt av den 4 maj 1963 för viss utrustning samt brev av den 10 november 1963 angående priset, där kontraktspriset nu var ökat med 22000 kr. Livräddningskryssaren, som levererades i september 1964 kom att få 2 st Volvo Penta Diesel typ TMD 96B-1 16-cyl om 160 hkr vardera med en fart av 11 knop. Placerades vid Hanö.

195

Best:som 190 enl kontrakt av den 28 juni 1963 för leverans av en tulljakt med skrov av lättmetall och benämnd TV 241, den 31 januari 1964 till ett pris av 198000 kr.

196

Best: som 190 enl kontrakt av den 28 juni 1963 för leverans av en tulljakt av lättmetall och benämnd TV 242, den 30 april 1964 till ett pris av 198500 kr.

197

Best: som 190 enl kontrakt av den 28 juni 1963 för leverans av en tulljakt med skrov av lättmetall och benämnd TV 243, den 30 juni 1964 till ett pris av 198500 kr.

198

Best: som 190 enl kontrakt av den 28 juni 1963 för leverans av en tullajkt med skrov av lättmetall och benämnd TV 244, den 31 oktober 1-64 till ett pris av 198500 kr.

199

Best: Hrönn H/F, ISAFIRDI (Gudmund Gudmundsson) enl kontrakt (odaterat med troligen den 27 december 1962) för leverans av en fiskekutter med byggnummer 246 i mitten av maj 1963 och av en längd av 25 m, allt till en kostnad av 917000 kr. Båten fick namnet GUNBJÖRG.

200

Best: som 194 enl kladdanteckningar å äldre kontrakt, leverans av en 13,5 m båt enl ritningar gjorda av civilingenjör Erik Elfman, Lidingö och till ett pris av 244700 kr.

201

Best: Kungl Marinförvaltningen enl kontrakt av den 3 oktober 1961 för leverans av 6 st transportkuttrar för kustartilleriet med Pentamotorer av typ MD-96 till ett pris av 226800 kr/st, tillsammans motsvarande ett värde av 1360800 kr. Kuttrarna skulle lev: Nr 1 och 2 senast den 15 juni 1962, nr 3 och 4 senast den 8 oktober 1962 och nr 5 och 6 senast den 31 januari 1963.

202

Best: som 201 enl kontrakt av den 12 januari 1961 för leverans av en torped- och robotbärningsbåt och hänvisar till kontrakt av den 29 mars 1960. "Edra anbud (varvets) av 19 oktober och 29 november 1960". Pris före ändringar 168400 kr. Kontraktspriset okänt. I båten installerades 2 st Mercedes Benz motorer å vardera 500 hkr av typ MB 836 Dd. Båten fick namnet PELLIKANEN. Obs se nr 206.

203

Best: som 190 enl kontrakt av den 7 juli 1964 för leverans av en tulljakt med skrov av lättmetall och benämnd TV 245, den 31 mars 1965 till ett pris av kr 198500.

204

Best: Chefen för Göteborgs Örlogsvarv enl kontrakt av den 9 december 1964 för reparation av båtar på "bok och räkning" och att gälla under tiden 1 januari - 31 december 1965.

205

Best: Gullfaxi H/F, Neskaupstað, Island enl kontrakt av den 2 oktober 1960 för leverans av en fiskekutter med 29 m längd och leverans i slutet av maj 1961 till ett pris av 895000 kr.

206

Best: som 201 enl kontrakt av den 29 mars 1960 för leverans av en komplett torped- och robotbärningsbåt för leverans den 30 oktober 1961 till ett pris av 708500 kr.

207

Best: som 190 enl kontrakt av den 20 juli 1964 för leverans av en tullracerbåt med skrov av lättmetall och benämnd TV 317, den 20 maj 1965 till ett pris av 84200 kr.

208

Best: som 190 enl kontrakt av den 30 juni 1965 för leverans av en tulljakt med skrov av lättmetall och benämnd TV 246, den 15 februari 1966 till ett pris av 198500 kr.

209

Best: Mr Frederick Wyndham Hewitt, La Trinité sur Mer, Frankrike för leverans av en "Modern Fishing Vessel" med dim 16,45 x 5,35 x 3,25 m with hull of oak and pine". Båten skulle förses med två Kelvinmotorer, typ R 4 75/1500 allt detta för leverans den 15 augusti 1966 till ett pris av 295200 kr. Båten fick namnet AKKA OF TJÖRN.

Tillägg

210

1 st bandsåg beställdes den 21 november 1907 av AB Maskinaffären Regulator i Göteborg (genom Hj Wiberg) för leverans den 30 november 1907 till Djupviks varv till en kostnad av 400 kr.

Detta var allt vad som fanns bevarat i kontraktsväg på Djupviks Varv. Som synes företer uppställningen en del luckor, speciellt som båtbyggnadsnumren numera hos varvet ligger på en bit över 300. Anledningen till luckorna är, att sammanställningen av kontrakten gjorts först på senare år av Dir Einar Johansson.

Till Einar Johansson riktas ett varmt tack för all hjälp, vilket möjliggjort denna sammanställning av äldre kontrakt vid Djupviks Varv.

Ett påpekande som gjorts av Roland Wahlfrid i Malmö angående nr 33, kommer att till sommaren undersökas och svar lämnas senare i Länsumpen.

SLUT

Edmond Bäck, Malmö-Göteborg

Saltskär

Redare har ofta tradition att behålla namn eller namnserier inom rederiet. Sedan några år tillbaka har det emellertid blivit besvär- ligare ty det får endast finnas ett fartyg med ett särskilt namn i Sverige. Kanske ett uttryck av den svenska byråkatin. För ett tag sedan levererades Sveriges största fartyg NANNY på nästan 500.000 t.d.w. Tidigare fanns det två NANNY som var betydligt mindre och dessa ändrades då namn till NANNY AF HERRÄNG samt NANNIE. För att redare skall kunna behålla sina gamla namn har de nu börjat ge fartygen namnet samt hemorten som namn. SANTOS AF HÖNÖ med hemort HÖNÖ är ett bra exempel på detta. Fortfarande kallas naturligtvis båten för SANTOS och ingen lär förväxla den med Johnsonlinjens SANTOS.

I samhällena längs Sveriges kuster är det ju vanligt att namnen går i arv från båt till båt. Den nya båten får ofta samma namn som den tidigare och det innebär att det under många år hör hemma en båt med ett särskilt namn i samma hamn. Sedan 1960 har det funnits en GG 677 SALTSKÄR hemmahörande i Fiskebäck utanför Göteborg och kommer att göra det så länge ägarna vill för det är den enda SALTSKÄR i Sverige och ingen annan båt kan således få det namnet. Hittills har det funnits tre stycken SALTSKÄR och jag skall försöka redogöra lite om dessa fiskebåtar. Själva namnet Saltskät härrör från en liten holme som låg i inloppet till Fiskebäck. Dit kan -an nuförtiden bekvämt åka med bil för den utgör en del av Fiskebäcks småbåtshamn.

Fiskelaget på båten OCEAN av Fiskebäck beställde en ny båt på Ekenäs 1960 och gav den då namnet SALTSKÄR. Den hörde hemma i Fiskebäck till 1971 då den genom byte såldes till Källö-Knippl. Den nya SALTSKÄR var en stålträlare byggd i Holland 1961. Som SALTSKÄR fiskade hon till slutet av 1977 då hon såldes till Glommen i Halland. Som ersättning inköptes en större trälare som var byggd i Östtyskland 1967 och denna fick då namnet SALTSKÄR. Rederiet har även ett skorstenemärke som består av en gul sköld med ett A på vit skorsten. A:et står för Axelsson och även trälaren SUNNANLAND, som fiskar i lag med SALTSKÄR har samma märke i skorstenen och det är kanske inte så märkvärdigt för ägarna till de båda båtarna är släkt.

SALTSKÄR (1)

SALTSKÄR, IRLAND, DOGGER BANK
 Registreringsnummer: 10046
 Signalkodstäv: SIBP
 Byggd 1960 i Ekenäs av ek
 Brutto: 98 Netto: 43
 Längd: 23,85m Bredd: 6,5m Djupg: 2,91m
 Maskin: 460 hkr Skandia Diesel

GG 677 SALTSKÄR av Fiskebäck ägdes åren 1960 till 1971 av partrederiet Per Axel Axelsson (huvudredare), Jan Axelsson och Ronald Ludvigsson. Sald genom byte i december 1971 till Källö-Knippla och omdöpt till IRLAND. Rederiet på Källö-Knippla bestod av följande delägare; Krister Andersson (huvudredare), Elis Karlsson, Toni Larsson, Lennart Karlsson och Willy Dalberg. Som GG 629 IRLAND varade det inte så värt länge för redan i september 1972 såldes båten till Västtyskland. Den levererades då till Kapten Harald Lüdtke i Büsum och döptes om till DOGGER BANK samt fick numret SC 19. En del ändringar har gjorts på gamla SALTSKÄR och hon är numera utrustad med trälbommar, vilket är vanligt på kontinenten. Som tysk fiskar hon även ål och har en särskild tank med cirkulerande havsvatten för ålen. SALTSKÄR är numera helt vitmålad så någon skrapning och fernissning existerar inte längre. Kanske ett uttryck för tyskarnas effektivitet.

SALTSKÄR (II)

RIMFORS, IRLAND, SALTSKÄR, BOGÖ
 Registreringsnummer: 10200
 Signalkodstäv: SKQE
 Byggd 1961 på F:a S Seijmonsbergen Scheepswerf Concordia i Amsterdam, Holland av stål.
 Brutto: 132 Netto: 52
 Längd: 27,52 m Bredd: 6,43m Djupg: 2,43m
 Maskin: 660 hkr 8 cyl Lister Blackstone Diesel

Levererad sommaren 1961 som LL 429 RIMFORS av Astol till fiskarna Harry Johansson (huvudredare), Anders Johansson, Edvin Johansson och Ludvig Johansson. Fiskenumret ändrades senare till GG 429. I samband med att Astolfiskarna köpte en större båt såldes RIMFORS till Källö-Knippla och redades där av partrederiet Krister Andersson (huvudredare), Elis Karlsson, Toni Larsson, Lennart Karlsson och Willy Dalberg. Det var år 1966 och båten fick då namnet IRLAND och numret GG 629. I december 1971 bestämde sig Knipplafiskarna att varva ner och köpte genom byte den mindre SALTSKÄR. IRLAND fick nu överta namnet SALTSKÄR och ägdes av fiskarna Per Axel Axelsson (huvudredare) och Jan Axelsson i Fiskebäck. I sex år hette båten GG 677 SALTSKÄR tills hon i december 1977 såldes till ett partrederi i Glommen i Halland. Namnet ändrades till FG 58 BOGÖ för de nya ägarna hade tidigare haft en båt med det namnet. De nya ägarna var Björn Sjöberg (huvudredare), Anders Sjöberg, Reino Svensson och Lars Dahlquist. Som BOGÖ blev hon den första större stålträlaren i Halland.

SALTSKÄR (III)

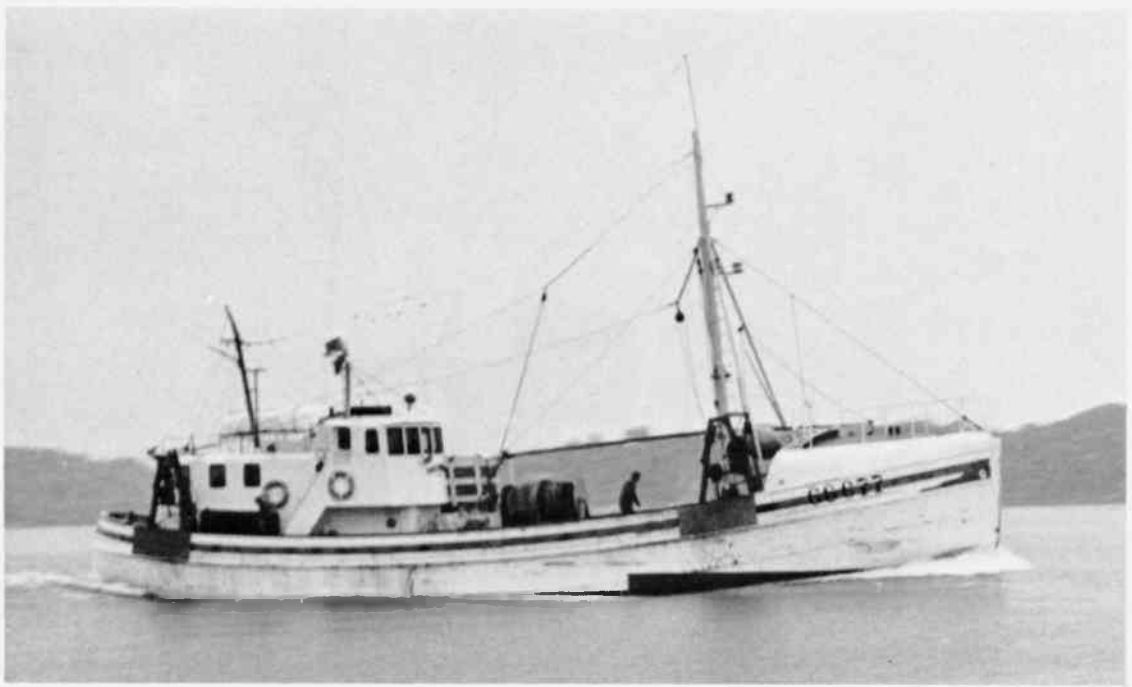
NEPTUNUS, SALTSKÄR
 Registreringsnummer: 10866
 Signalkodstäv: SIAU
 Byggd 1967 på VED Rosslauer Schiffswerft i Rooslau/Elbe av stål.
 Brutto: 164 Netto: 70
 Längd: 33,61m Bredd: 6,61m Djupg: 3,07m
 Maskin: 900 hkr 6 cyl Nohab Polar Diesel

GG 307 NEPTUNUS av Bohus-Björkö blev det att övertaga av detta nybygge då fiskarna i det rederiet sålde sin gamla båt. Den första NEPTUNUS var för övrigt den första av de så vanliga stålträlare av östtysk typ som det funnits över 50 stycken i Sverige. I tio år, från 1967 till 1977 ägdes NEPTUNUS av partrederiet Ingemar Alexandersson (huvudredare), Karl-Erik Axelsson och Bert Eriks-son. I december 1977 såldes båten för 1500000 kr till Jan Axelsson (huvudredare) och Per Axel Axelsson i Fiskebäck och blev således den tredje GG 677 SALTSKÄR.

Göran Ohlsson

Fotografierna

- SALTSKÄR (I) överst fotograferad 29 juni 1970 i Fiskebäck
- SALTSKÄR (II) mellan fotograferad 6 november 1972 i Fiskebäck
- SALTSKÄR (III) nederst fotograferad 28 september 1978 i Fiskebäck
- Fotograf: Göran Ohlsson





Ångtrålare

Denna rubrik får vi hoppas återkommer i Läns-
pumpen lite då och då. I min artikel om ång-
trålare i Läns-pumpen 3/78 fanns en del fiske-
nummer återgivna men tydligt är att listan
inte var komplett. Nu har jag fått låna ett
fotografi av trålaren LL 954 och den skall
enligt uppgift ha namnet BLENDA. Själv har
jag inte forskat så värst intensivt men
tydligt är att det har funnits två BLENDA,
båda oregistrerade, vilket var vanligt be-
träffande ångtrålarne och detta ger oss
båtologer en hel del obesvarade frågor. Vem
är det som har uppgifterna om de båda BLENDA?
Själv tycker jag att det ser ut som om det
är den mindre BLENDA men man kan inte vara
säker. För övrigt är bilden intressant i
och med att trålaren är av den typen med
skorstenen för om styrhytten. Mig veterligt
har det inte funnits så värst många av just
den typen i Sverige.

Göran Ohlsson

Som svar på Göran Ohlssons vädjan i Läns-
pumpen 3/78 om fler fiskerinumner för ång-
trålare kan jag bidra med följande tre:

- LA 644 VIRGO av Landskrona (4921)
(svensk 1908-09)
- LA 645 SAGITTARIUS av Landskrona (4922)
(svensk 1908-09)
- LA 646 CORONA av Landskrona (4920)
(svensk 1908)

Olle Renck

Rudolf

Byggt 1949 av Cook, Welton & Gemmel Ltd,
Beverly, England för Göteborgs Bogserings-
& Bärnings AB (Röda Bolaget), Göteborg.

Reg-nr	9120
Signalbokstäver	SFIP
Längd över allt	27,19 m
Bredd	8,16 m
Djup	4,25 m
Djupgående	4,30 m
Bruttodräktighet	185,71 reg.ton
Nettodräktighet	54,65 reg.ton
Oljeeldad trippelmaskin	900 IHK
Fart	11,3 knop
Dragkraft	12 ton
Besättning	5 man

RUDOLF, som det nya tillskottet till Röda
Bolagets bogser- och bärningsflotta hette,
var av ungefär samma storlek som bolagets
HERBERT som byggts av Eriksberg år 1944.

RUDOLF var även utrustad för bärningsupp-
drag och hade en pumpkapacitet på 800 ton
per timme. Med sin isbrytarstäv och sina
extra isförstärkningar var den kraftiga

Fotografierna

Överst RUDOLF av Göteborg fotograferad i
november 1970 vid Tångudden. Fotograf
Göran Ohlsson

Mellan LL 954 BLENDA. Vem känner till
hennes historia och vilken BLENDA
är det? Foto från Sjöfartsmuseet
i Göteborg

Underst Okänd kusttanker i Trollhättan
den 14 juni 1954. Var god att iden-
tifiera. Foto: C G Nyström

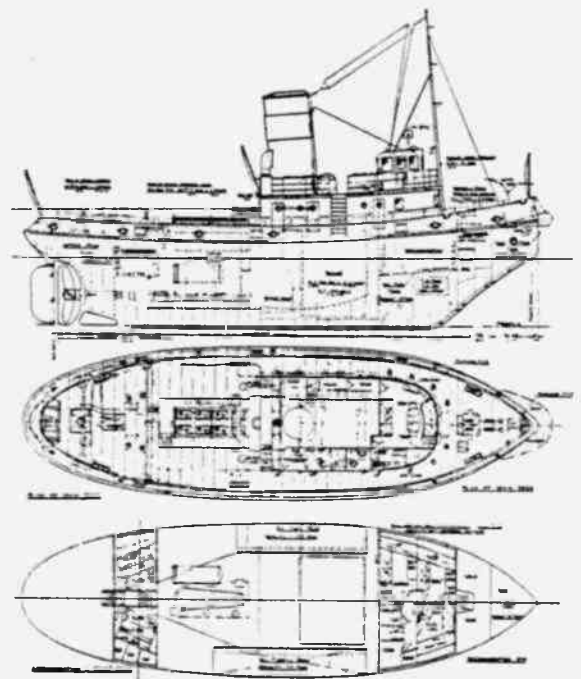
I nr 3/78 av Läns-pumpen finns bl a en för-
teckning över ångtrålarernas fiskebåtsnummer.
Detta gav mig anledning att plocka fram en
gammal Sjöfartstidning, nr 11/1960, där jag
visste att det fanns en bild av en ångtrå-
lare som man inte kunnat identifiera. Men
med Läns-pumpens lista torde det gå bra. Det
var GG 316 som fanns på bilden och det skulle
alltså vara 4966 ISLAND. Det ger mig anled-
ning att repetera lite om henne: Byggt 1890
i Glasgow av Mackie & Thomson som PISCES.
Vem som ägde henne från början vet jag inte,
men i LR-06 hör hon hemma i Norge ägd av
A/S Zodiac (C Röe) i Brevig. Registrerad i
Sverige blev hon 1908 och 1913 samt 1915
ägdes hon av Göteborgs Fiskeri AB (A Edgren),
Göteborg. 1917 har hon kommit till Wester-
berg & Berglund, Göteborg. Där tycks hon
sedan ha stannat tills hon såldes till ut-
landet 1928. I LR-30 finner man henne som
KVALEN ägd av D/S A/S Kvalen (Olav Dags-
land), Haugesund. Så förlängdes hon 1935
och blev då ca 17" längre. 1948 fick hon
ångmaskinen ersatt av en 4 cyl Skandia-motor
och fram till 1963 hänger hon med i Lloyd's
Register, men är sedan borta. Kanske är det
någon som kan komplettera med det som fattas
i ägarelängden och hennes slutliga öde?

I den nämnda Sjöfartstidningen efterlyste
kajutlampsredaktören upplysningar om ång-
trålare och man ville även låna fotografier
för att komplettera sitt material, så kanske
finns det mycket intressant att hämta för
intresserade hos "kajutlampsredaktören".

Old Ship

bogserångaren ett fint tillskott i is-
brytarverksamheten under svåra isvintrar
då det gällde att hålla igång trafiken i
hamnen och skärgården.

Besättningen utgjordes under vanlig tjänst
av 5 man. Vid längre expeditioner fanns ut-
rymme för ytterligare besättning. Enligt
dåtidens krav var hytter och logement fullt
moderna och jämförbara med de moderna linje-
fartygens.



I navigationshytten var en ultrakortvågsanläggning installerad. RUDOLF var bolagets tionde bogserare som fick denna radioanläggning som medförde att Röda Bolagets kontor vid Skeppsbron kunde dirigera bogserarna via radion dit de behövdes. Radion medförde att bogserarna utnyttjades betydligt mer effektivt än tidigare.

Fartygen som byggdes på varven blev allt större och RUDOLF blev en välkommen förstärkning till bogserflottan.

Åren gick och RUDOLF gjorde god tjänst men började bli otidsenlig. Arbetsuppdragen krävde starkare bogserare varvid man beslöt att installera en motor i RUDOLF som ersättare för ångmaskinen. Det blev Helsingborgs Varfs AB i Helsingborg som fick ombyggnaden. På hösten 1961 anlöpte RUDOLF varvet. Man installerade en ny huvudmotor av fabrikat Ruston & Hornsby om 1650 EHK. Ny styrmaskin av märket Tenfjord. Förutom från styrhytten kunde fartyget styras från akterkant av båt-

däcket. Även hjälpmotorerna förnyades. Inredning och utrustning undergick en hel del omändringar och förnyelser bl a inmonterades ett nytt bogserspel. Extriören ändrades inte så mycket. Ångbåtsskorstenen utbyttes mot en dito för motorfartyg. Eftersom den var lägre fick man resa en mast på akterkant av båt-däck för att kunna fästa radioantennen. Fören moderniserades och blev lite rundare.

Den 20 februari 1962 levererades RUDOLF för andra gången till Röda Bolaget, denna gång alltså som motorbogserare.

Efter ytterligare 10 års tjänst hos Röda Bolaget var det dags att byta ut RUDOLF mot en betydligt starkare bogserare. Ersättaren blev PER som med sina 3410 EHK gjorde RUDOLF överflödig. RUDOLF hamnade på försäljningslistorna och köptes av A/S Em Z Svitzers Bjergrnings-Enterprise i Köpenhamn för 1500000 kr. Namnet ändrades till VÖLUND och övertagandet skedde i Helsingör den 8 september 1972.

Bertil Söderberg

Svar

Skipsreder Knut Knutsen OAS (OAS= Ole Andreas sønn) startet rederi i Haugesund ca 1899. Som navnet viser var han sønn av Ole Andreas Knudsen - også skipsreder og fiskeeksportør i Haugesund. Knudsen var den tid den vanlige form av dette etternavn, skrevet i dansk-inspirert form. Knut "fornorsket" navnet till Knutsen. Dette var i årene lite før 1905, med en veldig sterk nasjonalistiskvåge over landet. Allt som minnet om utenlandsk in-flytelse ble fornorsket. Knuts sønn, Ole Andreas - idag senoir-sjef i rederiet - har også Knutsen som etternavn.

Men tross all fornorskning beholdt Knut den gamle form av familienavnet. sikkert

fordi hans forste skip med Knudsen-navn blev nettopp O A KNUDSEN, bygget i 1907. Senare ble moren, Ida, oppkallt med skip, og det var da naturlig å holde på den gamle formen av familienavnet.

Med tiden ble nok dette tradisjon, for først i 20-årene ble det vanlig å kalle de store tankskip med Knudsen-navner.

Idag er dette fortsatt praksis, men linjeskipperne har siden 1926 (MARIE BAKKE) hatt Bakke-navn, som gjenspeiler Knuts svågerfamilie. Hans hustru var Marie Bakke, og denne delingen mellom Knudsen og Bakke er faktisk veldig praktisk.

Dag Bakka jr

Reg-nummer

Genom förändrad teknik har det nu blivit möjligt att trycka registernummerlistan med skrivmaskinstryck. Jag hoppas därmed att läsligheten skall öka. Genom denna metod har antalet sidor kunnat minskas till två. Vidare har de internationella förkortningarna för länders namn införts. Dessa förkortningars förklaring finns att läsa i exempelvis Båtologen 1/1979.

Krister Bång

Rättelse

8829 hette PROLOFIC och inte det som uppgivits i listan.

Torsten Hagneus

Kommentar till reg-nrförteckningen.

8823 FALKENS slut hittade jag i Sveriges Flotta nr 6/67: "En hastigt påkommen storm den 9 maj 1967 blev hennes öde. FALKEN hade den 8 maj kommit från Juan Fernandez med hummer, och som vanligt fick besättningen fritt för att besöka sina familjer. Ombord befann sig endast en man och när vädret började se hotande ut, larmade han livbåten, som har sin station alldeles intill. Livbåten som är försedd med kraftig motor skulle hjälpa den ende ombord på FALKEN att bogsera ut fartyget till havs och hålla det där, tills stormen bedarrade. Stormen ökade emellertid så att FALKEN kastades upp mot strandkoningen och blev åtskilligt ramponerad. Bitar av bordläggningen kastades upp på land. Roder och propeller slets loss och på flera ställen krossades skrovet under vattenlinjen, varför FALKEN efter stormen endast dög till kaffeved". Det var alltså det sorgliga slutet för Kungl Flottans övningsbrigg.

Old Ship

8901 MS		<u>Salamina</u> ex <u>SKOGHOLM, SILJAN</u>	1947	Landskrona	1550	917	X 11.47	12.62	S	Gr
8902 MS		<u>Conceicao Vilarinho</u> ex <u>BURE, ELSA THORDEN</u>	1947	Stockholm	821	555	X 12.47	4.51	S	Po
8903 MS		<u>Lotja</u> ex <u>Kotka, Oma, Fanny Hind, GUTE</u>	1947	Göteborg	499	198	X 12.47	1966	S	Fi Upph Bilbao 12/73
8904 F		<u>TARINA</u> ex <u>ÖSTANVÅG, VÄSTANVÅG</u>	1947	Djupvik	91	50	X 12.47			
8905 MS		<u>Dimitris K</u> ex <u>Indian Ocean, Taras, Bitola, ADRIA</u>	1947	Monfalcone	1724	728	X 12.47	1963	S	Ys
8906 MS	<u>Circle Vision</u> ex <u>Amel, Marinello, Tamaris, Istar, ALBA, GUNILLA</u>		1947	Trieste	888	612	X 12.47	8.55	S	It
8907 MS		<u>Anna III</u> ex <u>Holmvang, BETA</u>	1947	Sölvesborg	375	164	X 12.47	1964	S	No Präm 1972
8908 MS		<u>Elli II</u> ex <u>Alexia II, Marlin, CAMPANIA</u>	1947	Monfalcone	1700	1077	X 12.47	4.63	S	Pa
8909 MS		<u>Aurea Conde</u> ex <u>HAVSBRIS</u>	1947	New Orleans	1501	901	12.47	6.51	S	Br Grundst 640930 Nechochea
8910 SS		<u>POSEIDON</u> ex <u>SKAGERAK</u>	1905	Göteborg	211	91	12.47	1953	Strandad	27/10 Landsort. Vrak
8911 SS		<u>BITRAFJORD</u> ex <u>ROSA, ROSA H, Flora H, Jupiter</u>	1899	Flensburg	2100	1628	12.47	1.53	Upph	Inverkeithing
8912 MS		<u>Panaf Star</u> ex <u>Anne of Cleeves, NIMBUS</u>	1947	Göteborg	6465	2807	X 12.47	12.71	S	Pa Anl 730828 Kaohsiung Upph
8913 SS		<u>Johannes Schupp</u> ex <u>HAFSTEN, Nancy Lau, Nancy</u>	1921	Lehe	1194	828	X 12.47	12.52	S	Ge Upph Hamburg 1958
8914 F		<u>NEPUN I</u> ex <u>NIPPON</u>	1947	Landskrona	68	32	X 12.47	9.60	S	Da
8915 SM		<u>PIA-MARIE</u> ex <u>TIDAN</u>	1948	Karlstad	246	168	X 1.48			
8916 MS		<u>Stubbenkammer</u> ex <u>TILIA GORTHON</u>	1948	Malmö	1864	1188	X 1.48	10.58	S	EG Upph 1968 Holland ef hav
8917 MS	<u>Arion</u> ex <u>MATHILDA THORDEN, Thunderer, Amazon, Mathilda Thordén</u>		1938	Åbo	3950	2867	X 1.48	6.64	S	Gr Anl Split 740407 f upph
8918 MS		<u>Busan</u> ex <u>Pusan, ROSA THORDEN, Habersham</u>	1944	Superior	3935	2927	X 1.48	2.52	S	Ko
8919 MS		<u>Ta Chuan</u> ex <u>Benadir, GOLDEN OCEAN</u>	1948	Göteborg	5081	3443	X 1.48	11.62	S	It Upph 11/76 Karachi
8920 MS		<u>IDÖBORG</u> ex <u>FÄRJAN, FÄRJA,61/33, ÖSTERSUNDET</u>	1932	Lödöse	42	17	X 1.48			
8921 F		<u>LIZONA</u> ex <u>SVANÖ</u> ex <u>CLIPPIK, INGEGERD, LISEA</u>	1947	Ekenäs	71	32	X 1.48			
8922 MS		<u>Elizabeth</u> ex <u>DAGNY</u>	1948	Kalmar	599	381	X 1.48	1959	S	It Upph 11/74 Pesaro
8923 SS	<u>Giove</u> ex <u>MATHILDA, MAUD, Overloon, Phila, Hollandsch Diep</u>		1918	Amsterdam	1324	880	X 2.48	1.57	S	Pa Förlist 580702 Röda Havet
8924 SS		<u>South Wind</u> ex <u>Indora, STUREBORG, Cadaretta</u>	1918	Astoria, Oregon	2275	1566	X 2.48	11.55	S	Pa Upph 9/63 Hong Kong
8925 SS		<u>HEDVIK</u> ex <u>HOTING, Jason</u>	1907	Holland-Arnhem	114	16	X 2.48	1965	Upphuggen	Ystad
8926 MS		<u>Völkerfreundschaft</u> ex <u>STOCKHOLM</u>	1948	Göteborg	11892	8159	X 2.48	1.60	S	EG
8927 MS		<u>RUNA II</u> ex <u>AEOLUS</u>	1905	Stockholm	74	50	X 2.48			
8928 MS		<u>Alekakos</u> ex <u>Etria, Columa, BRITTA</u>	1948	Landskrona	2297	1574	X 2.48	11.68	S	Pa
8929 SS		<u>Lulu</u> ex <u>PILHAMN, Glento, Olympic, Lakeshore</u>	1917	Toledo	1949	1329	X 2.48	11.54	S	Le Upph 1961 Perama
8930 MS		<u>Skopelos</u> ex <u>SILVER OCEAN</u>	1948	Göteborg	5079	3443	X 2.48	8.63	S	Gr
8931 F		<u>VANGUARD</u> ex <u>ZAIMA</u>	1947	Hälsö	73	31	X 3.48			
8932 MT	<u>Caputerra</u> ex <u>Louis Frederic Dewulf, Jean Guiton, RUNN, BIE, LOVÖ</u>		1948	Stockholm	1291	833	X 3.48	4.53	S	Fr
8933 F		<u>RITA</u>	1923	Skredsvik	22	9	3.48			
8934 MS		<u>Vinho Castelo</u> ex <u>ARESTAL</u>	1948	Norrköping	739	482	3.48	4.48	S	Po Struken omkring 1956
8935 MT		<u>ÄLVTANK</u> ex <u>TANKER, Felita, Sir William</u>	1914	Queensferry	175	118	X 3.48			
8936 MS		<u>Alcyon</u> ex <u>ALLY THORDEN</u>	1948	Uddevalla	841	557	3.48	1.50	S	Bz
8937 F		<u>GRIMSÖ</u> ex <u>NORDSJÖ</u>	1948	Djupvik	84	40	X 3.48			
8938 MS		<u>Mindanao Sea</u> ex <u>Knight Templar, ARCTIC OCEAN</u>	1948	Göteborg	4029	1648	X 3.48	2.63	S	Br Upph 4/73 Toledo, Cebu
8939 MS		<u>Donald</u> ex <u>SOMMEN, Cabell</u>	1945	Richmond	3950	2627	X 3.48	5.63	S	Gr Försv 27/8-63 Indiska Oc
8940 F		<u>THAILAND</u> ex <u>MARINO II, SAIGON</u>	1948	Hälsö	74	22	X 3.48			
8941 MS		<u>Ariadne</u> ex <u>SAN ANTONIO, SANTONI, BUDDI, San Antonio</u>	1909	Alblasserdam	433	298	X 3.48	1973	S	Pa
8942 SS		<u>GUNNY</u> ex <u>SIGNEFJORD, Lake Ormoc</u>	1918	Wyandotte	2525	1802	3.48	6.54	S	It Strandad 22/12-62 Crotone
8943 F		<u>Diana</u> ex <u>CAPRI, LIMONA, BRITTANA II, SVEABORG</u>	1947	Öckerö	71	31	X 3.48	7.74	S	Fi (SF 415)
8944 MS		<u>Anhwei</u> ex <u>GOLDEN GATE</u>	1948	Malmö	9148	5484	X 3.48	1.73	S	Pa Anl 730621 Kaohsiung Upph
8945 SS		<u>High Seas Express</u> ex <u>Furuholm, Wasaland, SKARPO, Gluckauf</u>	1948	Oskarshamn	3476	1916	X 3.48	5.60	S	Fi Överg 721107 utanför Bz
8946 F		<u>STOMSO</u> ex <u>FALKÖ, SYDFORS</u>	1948	Landskrona	70	21	X 4.48			
8947 F		<u>GIDEON</u> ex <u>MARINO, RUNÖ</u>	1948	Studseröd	72	31	X 4.48			
8948 MS		<u>AROS</u>	1948	Blyth	3791	2694	X 4.48	1.65	S	Gr
8949 F		<u>WESTFORS I</u> ex <u>WASAREN, POLARÖ</u>	1947	Hälsö	74	22	X 4.48			
8950 MS	<u>Dimitroula</u> ex <u>Sea Thand VII, Evangelistria Tinou, Marizell, Kate, A R RAWALL</u>		1948	Hoogezand	427	266	X 4.48	10.55	S	It

8951 F		<u>NORDIC</u> ex <u>BUSKÄR</u> , <u>CRESCENT</u>	1948	Källö-Knippla	73	26	X	4.48	
8952 SM		<u>Söholm</u> ex <u>Furbo</u> , <u>CIMBRI</u> , <u>Torben L</u> , <u>Cosmopoliet</u>	1925	Groningen	171	112	X	5.48	1959 S Da Upphuggen 1961
8953 SS		<u>Thrasyvoulus</u> ex <u>Avra</u> , <u>SONATA</u> , <u>Roger Williams</u>	1942	Wilmingon	7227	5754		5.48	2.52 S Pa Försv 650629 Ind Oceanen
8954 MS		<u>Tripoli</u> ex <u>Kerkira</u> , <u>ANTARCTIC OCEAN</u>	1948	Göteborg	5305	3561	X	5.48	7.65 S Gr
8955 MS		<u>Golden Crown</u> ex <u>RHODOS</u> , <u>GUAYANA</u>	1948	Göteborg	5303	3045	X	5.48	1972 S Pa Anl 770323 Kaohsiung upph
8956 F		<u>YVONNE II</u> ex <u>MIDSJÖ</u> , <u>ÄRAN</u>	1948	Skredsvik	71	29	X	5.48	
8957 SS-B		<u>STACKE</u> ex <u>EINAR</u>	1948	Lödöse	161	51	X	5.48	
8958 F		<u>FYLGIA</u> ex <u>OBERON</u> , <u>BELL-ROCK</u> , <u>VÄSTERVIK</u>	1947	Hälsö	69	31	X	5.48	
8959 F		<u>ZIVA</u>	1937	Hälsö	17	6	X	5.48	
8960 SS		<u>MALMÖ</u>	1914	Köpenhamn	706	323	X	5.48	6.60 S Da
8961 SS		<u>Armant</u> ex <u>Vittoria Maria G</u> , <u>ERIK BANCK</u>	1948	West Hartlepool	2368	1502	X	5.48	5.50 S It Sjönk Mersin 790112
8962 MS		<u>Tristein</u> ex <u>Tribly</u> , <u>F A Harder</u> , <u>SAM</u> , <u>Spree</u>	1938	Brandenburg	225	145	X	5.48	7.48 S No Strandad Rolfsöy 650228
8963 SS		<u>Pagensand</u> ex <u>PETRA</u> , <u>SJÖBRIS</u> , <u>CAROLIA</u> , <u>Henri Gerlinger</u>	1906	Hoboken	1386	979		6.48	3.55 S Ge Upph Lybeck 6/61
8964 MS		<u>ASUNDA</u> ex <u>VIMMAN</u> , <u>ASUNDA</u>	1948	Hammarö	5	5	X	6.48	
8965 MS		<u>Granefors</u> ex <u>Friedenau</u> , <u>GRANEFORS</u> , <u>SELMA SALEN</u>	1948	Taranto	6304	4594	X	6.48	11.54 S Ge Anl 700505 Kaohsiung upph
8966 SS		<u>Ulisse I</u> ex <u>Mida</u> , <u>SPICA</u>	1948	Middlesbrough	1999	874	X	6.48	8.67 S It Anl 760927 Aviles upph
8967 SS		<u>Hermon</u> ex <u>HEDJA</u> , <u>Ma Goo</u> , <u>Grodno</u>	1919	West Hartlepool	2542	1793	X	6.48	3.61 S Le Anl 670523 Trieste upph
8968 MS		<u>Despina</u> ex <u>Vlassios M</u> , <u>Fulmar Hope</u> , <u>Ioannis</u> , <u>ARGO</u>	1948	Stockholm	1845	1209	X	6.48	9.64 S Gr
8969 SS		<u>Gisela Russ</u> ex <u>KORSHAMN</u> , <u>Zarembo</u>	1912	Tacoma	5250	4116	X	6.48	12.49 S Ge Upph 1952
8970 F		<u>SALTO</u> ex <u>ÄLING</u>	1948	Hälsö	70	22	X	6.48	
8971 MS	<u>Tjamar</u> ex <u>Ross Eastern Leader</u> , <u>Glacier</u> , <u>San Martin</u> , <u>Arklow</u> , <u>WESTHOR</u>		1948	Kalmar	624	395		6.48	5.50 S Br
8972 F		<u>ÄRAN</u> ex <u>DONSÖ</u> , <u>KRISTINA</u>	1947	Öckerö	70	29	X	7.48	
8973 F		<u>KELLY</u> ex <u>MODERLAND</u> , <u>KENNEDY</u>	1948	Rönnäng	83	37		7.48	1961 Koll 610218 N Egersund. Sjönk
8974 F		<u>ZEFYR</u> ex <u>WESTERÖ</u> , <u>TAMMERFORS</u> , <u>YMER</u>	1948	Studseröd	80	36	X	7.48	
8975 MS		<u>ÖSTANHAV</u> ex <u>YNGEN</u>	1948	Uddevalla	838	528	X	7.48	1963 Kantr o sj 630116 Öland.
8976 F-SM		<u>ANNA</u> ex <u>Marie Alice</u>	1909	Frankrike	78	36		7.48	9.48 Förlist
8977 MS		<u>Vicmar Navigator</u> ex <u>SUNNAREN</u>	1948	Göteborg	3929	1859	X	7.48	8.71 S Gr
8978 MS	<u>ANJA</u> ex <u>KELL</u> , <u>WESTFORS</u> , <u>Trias Viking</u> , <u>RUNÖ</u> , <u>TEIFA</u> , <u>GAMMA</u>		1948	Sölvesborg	375	164	X	48-64	63-71 S No koll o sjönk 710308 Öland
8979 MS		<u>BERGSUND</u>	1948	Haverton Hill	1321	745	X	7.48	1949 Koll och sjönk 20/5 Humber
8980 MS		<u>Artemis</u> ex <u>LISTER</u> , <u>Pol II</u>	1926	Oslo	282	180	X	7.48	1966 S Da
8981 MS		<u>Brestova</u> ex <u>KALMARSUND IV</u>	1948	Kalmar	267	126	X	7.48	1969 S Ys
8982 MS		<u>Alkistis</u> ex <u>Alkystis</u> , <u>Dina</u> , <u>Nicolaos</u> , <u>SKAGERN</u> , <u>Amador</u>	1944	Richmond	3911	2605	X	7.48	5.63 S Gr
8983 SS		<u>Zafiro</u> ex <u>STELLAR</u> , <u>Linea</u> , <u>Unverzagt</u> , <u>Jannakis</u>	1919	Gonderak	715	425	X	7.48	9.54 S Br Anl 580417 Boom upph
8984 MT		<u>TANKFORS</u> ex <u>Odysseus</u> , <u>John Charlton</u> , <u>Europa</u>	1918	Fannerden	161	110	X	7.48	
8985 SS-F		<u>GRIMSÖ</u> ex <u>Drangey</u> , <u>Egill Skallagrimsson</u>	1916	Selby	342	140		7.48	1.51 S Ic Struken 1951
8986 MS		<u>FÄRJE</u> ex <u>FÄRJA 61/61</u> , <u>SVANÖSUNDET</u>	1913	Härnösand	22	10	X	8.48	
8987 MS		<u>FÄRJA 61/57</u> ex <u>SANNASUNDET</u>	1936	Nyland	29	10		8.48	1.58 Ej längre sjöfart
8988 MS		<u>MAGNE</u>	1948	Landskrona	1504	930	X	8.48	1968 Koll o sjönk 680821 Vlissingen
8989 MS		<u>GELE</u> ex <u>LOS ANGELES</u>	1948	Malmö	6600	3276	X	8.48	1972 Upphuggen Valencia
8990 MS		<u>Char Hwa</u> ex <u>STRATUS</u>	1948	Göteborg	6749	3504	X	8.48	1972 S Pa Anl 770426 Kauhsiumg upph
8991 MS		<u>PADDAN 5</u>	1948	Falkenberg	14	13	X	8.48	
8992 MS		<u>PADDAN 6</u>	1948	Sjötorp	14	13	X	8.48	7.78 S Ge
8993 SS		<u>Mustali</u> ex <u>ARTEMIS</u> , <u>RIGOLETTO</u>	1948	Sunderland	5675	4180	X	8.48	7.60 S Pk Bombad 711209 Chalna
8994 MT		<u>ESSOTRANS 3</u>	1907	Södra Garn	35	27		8.48	1955 Präm
8995 F		<u>SEALAND</u> ex <u>RUNÖ</u> , <u>MIDLAND</u>	1948	Marstrand	74	32	X	9.48	
8996 MS		<u>TRE KRONOR</u> ex <u>MÖJA</u>	1947	Fisksätra	28	23		9.48	1970 Söld utländsk medborgare
8997 MS		<u>HUSARÖ</u>	1948	Fisksätra	42	33		9.48	1953 Koll o sjönk utanför Husarö upph
8998 MS		<u>LIMÓN</u> ex <u>DELFIN V</u> , <u>SANDÓ</u>	1948	Fisksätra	42	33	X	9.48	
8999 P	<u>JEHANDER 23</u> ex <u>U S XII</u> , <u>OAXEN 17</u> , <u>STORMSKÄR</u> , <u>LCG(M) N:0 138</u>		1944	Motherwell	288	276		9.48	1971 Sammanbyggd med 9000
9000 P		<u>B H 96</u> ex <u>SIKSKÄR</u> , <u>LCG(M) 134</u>	1944	Motherwell	286	273	X	9.48	