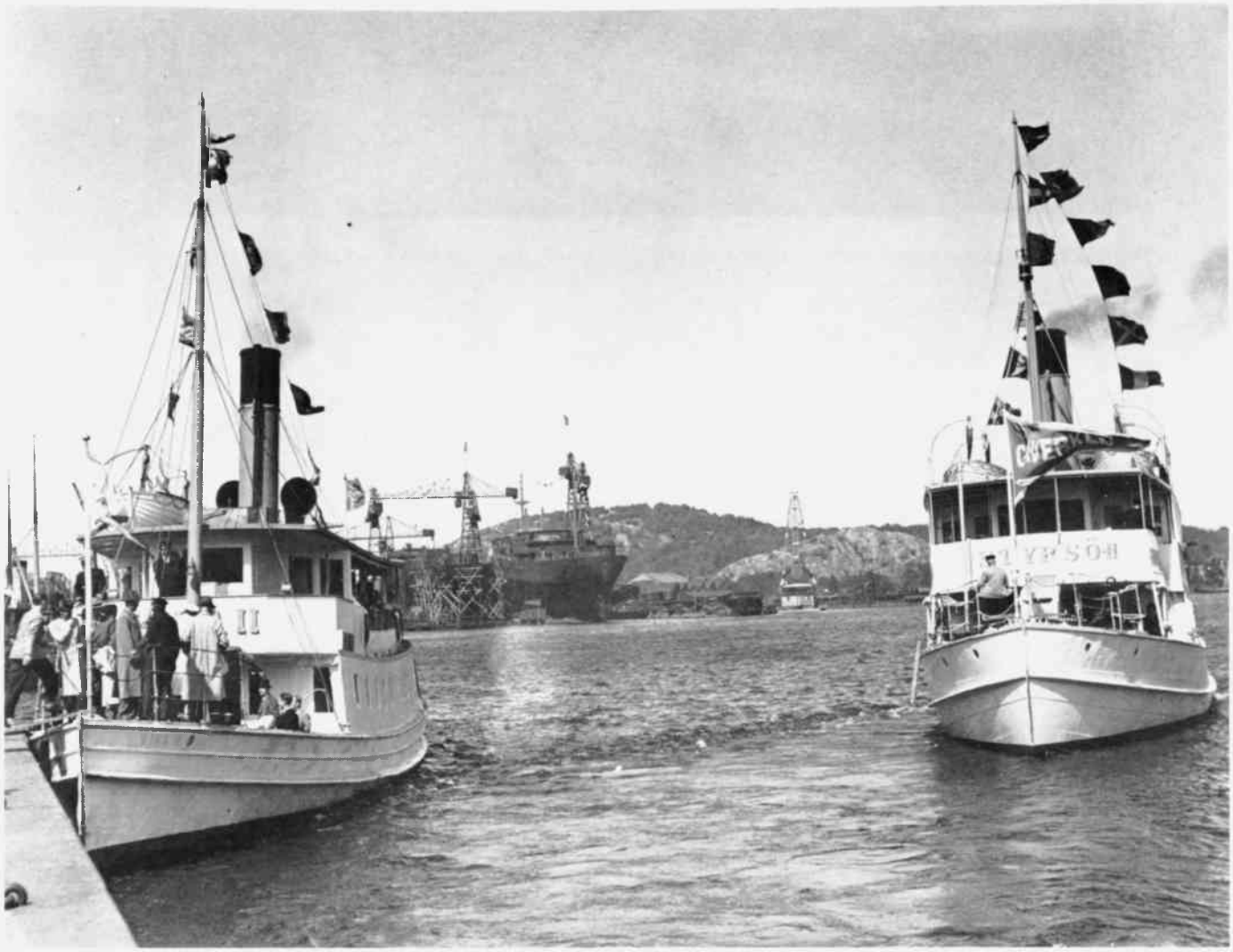
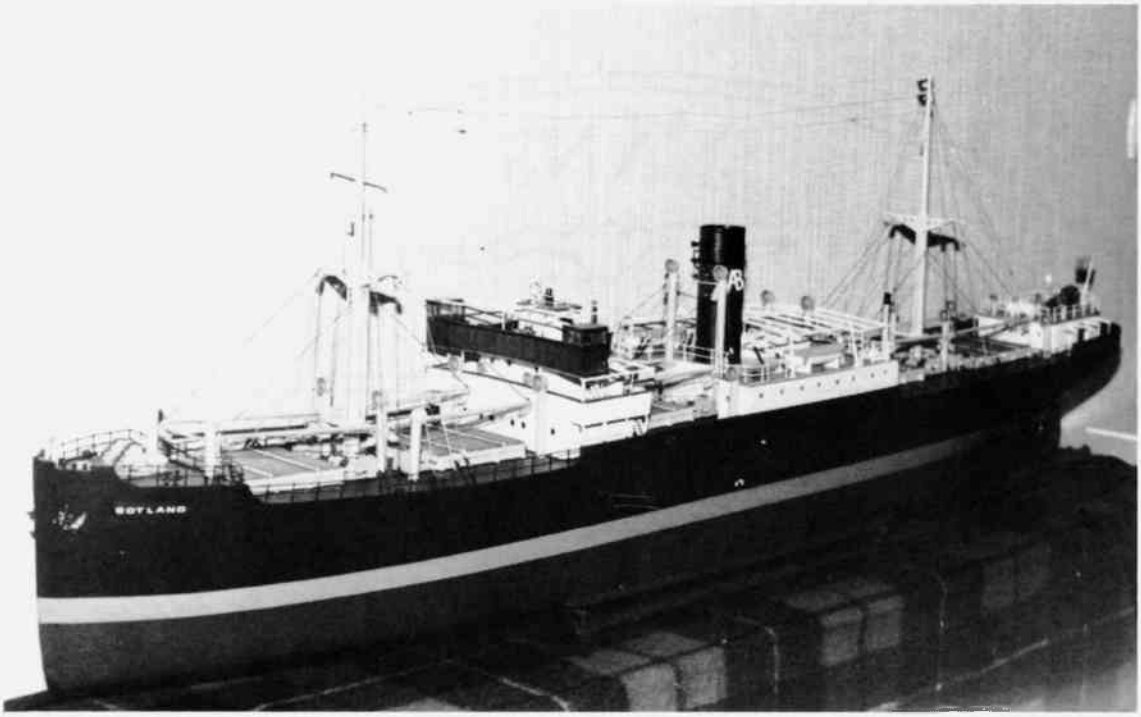
LÄNS PUMPEN

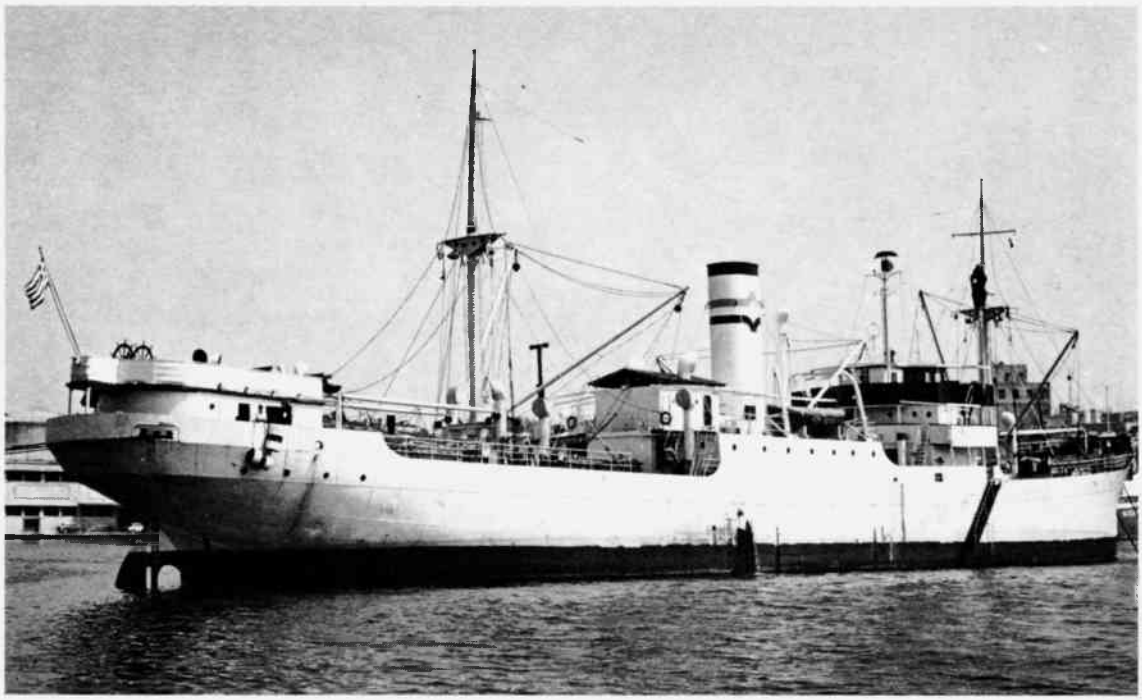


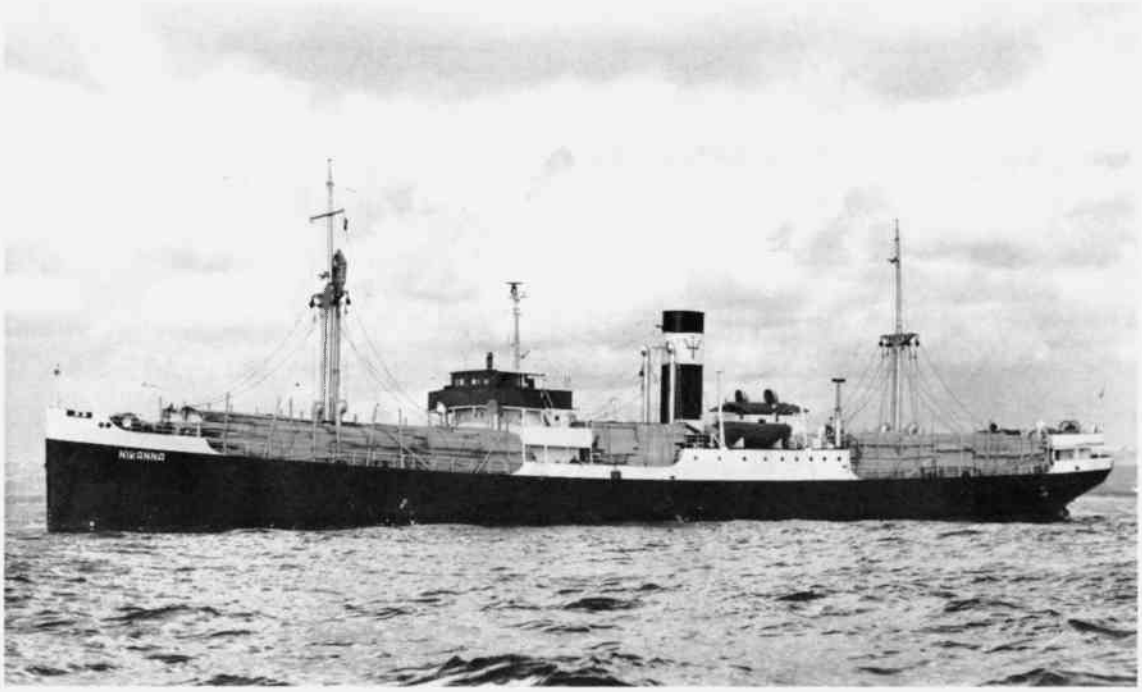
KLUBB MARITIM

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

Nummer 2, 1979. Den 30 maj. Årgång 8. Upplaga 350 ex.
Redaktör och ansvarig utgivare: Krister Bång, Box 421, 401 26 GÖTEBORG
Nummer 27 från starten. Eftertryck tillåtes med angivande av källa.
Lösnummerpris 9:- kr. Prenumeration 1979 med 4 nummer 24:- kr.
Postgiro 815768-7 Länspumpen
Nästa nummer utkommer i september. Stoppdag för manus den 6 augusti.
Foto omslagsbild: Stig Nyberg, Göteborg


SOTLAND





Redaktionellt

De förändringar som genomfördes i det förra numret, har mottagits mycket väl av läsekretsen. Brev och telefonsamtal från fjärran och när har inströmmat. Detta har inneburit att redaktionen ansträngt sig ytterligare och vi räknar med att kunna presentera förbättringar succesivt.

Till glädje för oss alla har likvida medel influtit i sådan grad, att vi beslutat öka upplagan med 5o ex och dessutom, utan extra kostnad, ge ut fyra nummer under 1979.

Planläggningen av temanumret om kusttankers pågår för fullt. Sista manusdag är 17 september men vi tar emot artiklar i ämnet redan nu. Om Du planerar att ha Ditt bidrag illustrerat med foto, måste vi ha fotona i mitten av juli...

Redaktionen

GOTLAND – Årets jubilar!

Flera av pionjärerna bland de motordrivna lastlinjefartygen kom att få ett långt liv. Johnson Line startade redan 1912 med motorfartyg och inledde med SUECIA. Ett systerfartyg var PACIFIC som kom 1914. Detta fartyg fyller i år 65 år, ty hon knallar omkring än i dag. Det var i januari 1951 som Johnson sålde sin 6600-tonnare till Västtyskland och hon seglade sedan under denna flagga i linjetrafik på Väst-Afrika under namnen ELLEN HUGO STINNES, STEINWEG och NEDDERLAND fram till 1978 då hon avyttrades till Panama. Nu seglar hon med Singapore som bas med namnet CASTOS och i farlig närhet till de stora upphuggningsvarven.

På 20-talet byggdes flera gedigna motorfartyg. Vem minns inte AXEL och ANNIE JOHNSON? Trans MIRRABOOKA, PARRAKOOLA och HALLAREN? Alla dessa var byggda i Göteborg, men är numera skrotade.

Still going strong är dock Orientlinjens forna motorfartyg GOTLAND. I år är det 50 år sedan hon levererades från Eriksberg. I december 1929 sattes hon i trafik mellan Skandinavien och östra Medelhavet.

GOTLAND hade flera systerfartyg såsom HEMLAND, BLÅLAND och NORDLAND men de såldes alla utomlands under 30-talet då Orientlinjen i rask takt moderniserade sin flotta.

GOTLAND seglade på sin trade tills andra världskriget. Hon hamnade då innanför spärren och lades upp i avvaktan på bättre tider. I juli 1945 sattes hon åter i fart och efter några månaders Nord- och Östersjöfart var hon åter linjebåt på Orienten.

På 50-talet gick GOTLAND tillsammans med oldtimern DALSLAND på en av svenska linjesjöfartens mest udda linjer, nämligen mellan Sydamerika och södra Afrika. På den traden kunde det nog gå ett och annat dygn mellan varje siktat fartyg. Linjen lades sedermera ner sedan DALSLAND förlist.

I juni 1961 kom GOTLAND till Göteborg efter många års bortvaro från hemmahamnen. Orientlinjen passade då på att sälja sin trotjänare. Med sina 32 år i bolagets tjänst är hon med god marginal det fartyg som haft längst tjänstgöring hos SOL.

Köpare till den gamla damen var representanten för SOL i Piraeus, generalkonsul N Vernicos-Eugenides, som överlät henne på Seaways Company Inc i Panama. Dock sattes hon under grekflagg. Hon övertogs officiellt av grekerna den 12 juli 1961 klockan 24.00 i Göteborg. Hon fick namnet ANGELIKI. Hon chartrades en tid av SOL men gick sedan i Medelhavstrafik med Constanza vid Svarta Havet som bashamn. Gjorde en del avstickare till Europa och Afrika. Var bl a i Douala och Rouan.

I mars 1962 utrustades ANGELIKI med en ny motor av Sulzer Brothers fabrikat.

1972 avyttrades fartyget till Nikanna Shipping Co Ltd, Famagusta på Cypern som gav henne rederiets namn, NIKANNA. Hon gick mest i fart i Medelhavet och Svarta Havet men sedan Suezkanalen åter öppnats har verksamhetsfältet sträckts ut att även omfatta Röda Havet.

På grund av oroligheterna på Cypern ändrades fartygets hemort våren 1975 till Limassol.

Vi får hoppas att årets jubilar får framleva ytterligare några år i välmåga. Hon klassade så sent som i juli 1977. Ett hälsotecken.

Krister Bång

Fotografierna

Överst GOTLAND enligt modell av Elon Hegborg
Foto: Bertil Söderberg

Mellan ANGELIKI på Malta
Foto: Ur Krister Bångs samlingar

Nederst NIKANNA av Famagusta på Tartous redd den 18 januari 1975.
Foto: Göran Ohlsson

Lystring

Inom vår krets av Klubb Maritim vet jag att det finns en del som pysslar med modellbåtsbygge. Det skulle vara roligt om Ni, som sysslar med detta hörde av Er till mig, så att vi kunde vidareutveckla detta i gemenskap t ex genom temakvällar på klubben. Hör av Er innan hösten till Elon Hegborg, tel 488600 (riktnummer 031).

Några funderingar kring...

ms GOTLANDS förste befälhavare

När ms GOTLAND i december 1929 gick ut på sin jungfruresa var det under befäl av Henrik Engström från Brantevik. Han skulle några månader senare fylla 50 år och var en man med 35 års sjötjänst bakom sig, därav nära 13 som befälhavare i maskindrivna fartyg.

Förmodligen var hans karriär inte så olik hans samtida kollegors. Henrik Engström föddes i Brantevik den 17 april 1880. Alla hans förfäder var sjöfarare.

Hans farfar, som hade fört jaktriggade lastdragare i fart på Östersjöns bräckta böljor begåvades med fyra söner och fem döttrar. Alla sönerna förde segelfartyg i nordsjöfart och fyra av döttrarna äktade sjökaptener eller skutskeppare. Den femte dottern fastnade för en lantbrukare. Men även denne hade tillbringat tio år till sjöss och avancerat till styrman innan han gick iland för att överta fädernesgården.

Henrik Engströms morfar var även han skutskeppare. Han hade tre söner som alla förde segelfartyg och tre döttrar som alla gifte sig med skeppare.

Med denna ärftliga belastning och med tanke på att Henrik Engström var mogen att gå ut i förvärvslivet när Branteviks segelfartygsflotta var som störst, var hans yrkesval säkert inte svårt.

Som 14-åring anställdes han som kock i skonerten NORDSTJERNAN, vilken fördes av en av hans morbröder. De följande två seglationsperioderna möstrades han jungman i briggen HANNA som fördes av hans far, Sven Larsson.

Efter ett mellanspel som konstapel i en liten skonert BARTIMEUS 1897, var han tillbaka som lättmatros i HANNA året därpå.

Men han var ung och ville flyga högt. Helst önskade han möstra i en engelsk djupsjöseglare, men hans far avrådde honom. I stället fick han hyra i gävlebarken CHILI. Med detta fartyg passerade Engström linjen för första gången. Efter en rundresa Gävle- Kapstaden- Savannah- Stettin- Gävle började Henrik Engström i styrmansklassen vid Malmö Navigationsskola. 12 maj 1900 avlade han sin examen.

Nu kunde ingenting hindra honom från att förverkliga drömmen om en stor engelsk seglare. Han tog sig i sällskap med två klasskamrater till Hull. Redan efter några dagar hade alla tre fått hyra i fyrmastbarken CROWN OF GERMANY (byggd 1892 i Belfast och hemmahörande i London) som lastade kol för Cape Town i Barry Dock.

Trots fartygets skönhet och goda seglingsegenskaper skulle snart Henrik Engström erfara att det inte var något nöje att segla i en engelsk wind-jammer. Klyftan mellan befäl och manskap var bottenlös, skansarna minst sagt påvra och maten näringsfattig och otillräcklig. Som praktik fann Engström jobbet i engelska fartyg sämre än hemmaskutorna. Befälet i de svenska undervisade ofta sitt manskap både i sjömanskap och navigation, medan kontakten med befälet i de brittiska seglarna inskränkte sig till handgripligheter om inte en order blev tillräckligt snabbt åtlydd.

Maten ombord blev allt sämre ju längre resan led. När skutan ankrade på Kapstadens redd och hennes befälhavare fortfor att servera salt kost i skansarna beslöt manskapet att inte törna till en morgon. Efter hot av styrmännen återgick dock de flesta till arbetet - utom Engström och två av hans engelska kamrater. Det hela slutade med att befälhavaren tillkallade polis och de tre myteristerna sattes i fängelse fjorton dagar.

När de släpptes var de fortfarande möstrade i fartyget och då de nekade att återvända ombord var de tillbaka i fängelset dagen därpå. Efter ytterligare en månad kom de ut och kunde då bli skilda från tjänsten i CROWN OF GERMANY.

Utan kontanter var det inte mycket annat att göra än att ta hyra i en ny skuta. Engström hamnade nu i järnfullriggaren GLENESSLIN, byggd i Liverpool 1885 och hemma i samma stad. I detta fartyg fullbordade han varvet runt jorden via Australien, Chile, Californien och Kap Horn, innan han två år efter det han lämnade Hull kunde mönstra av i Queenstown på Irland.

I augusti 1902 började han i sjökaptensklassen vid Malmö Navigationsskola och tog examen i april året därpå. Efter att ha seglat styrman i skonertskeppet JOHN från Simrishamn och "flaggskeppare" i järnskonertskeppet BELIZE från Helsingborg övergick han 1905 till maskindrivna fartyg och Broströmskoncernen.

Han tjänstgjorde som andre styrman i ångarna ENGLAND, TIRFING och GÖTALAND och därefter som förstestyrman i bl a turretångaren NYLAND.

1917 blev han befälhavare i Svenska Amerika Mexico Liniens ångare FALKEN. Han förde under 20-talet befälet på ångarna CAVALLA och ROLAND i fart för Rederi AB Sverige-Levanten. Detta rederi upplöstes och Engström överflyttades till Svenska Orientlinien som befälhavare i nybygget GOTLAND. Efter en kort sejoue i VIKINGLAND i början av 30-talet återkom han till GOTLAND som han förde till 1940, då fartyget hamnade "innanför spärren". Sedan kriget tagit slut tjänstgjorde han som supercarg i några fartyg chartrade av Orientlinien, bl a ss ROSA SMITH.

I början av 40-talet skrev han ner sina minnen från 10 år i segelfartyg. Manuset har legat bortglömt i hemmet tills jag i fjol fick låna det av Engströms son. I höst skall det sent om sider komma ut på Liberförlag under titeln PÅ ÖSTERSJÖN OCH OCEANERNA. De är läsvärda.

JPe

KLUBB MARITIM

Minnen

från ms GOTLAND

Åren rinner snabbt iväg, minnen suddas ut. Händelser glöms bort och särskilt om man skall komma ihåg vad som tilldragit sig för över 40 år sedan. Min håg och längtan till sjöss och båtar har varat så länge jag kan minnas. På sommaren 1936 sökte Pressbyrån tidningspojkar till skärgårdsbåtarna och gissa vem som stod bland de första i kön av sökande. Det var inget lätt jobb för en "spinkig" 14-åring att balansera mellan passagerare bland fullsatta Styrsö- och Öckerö-båtar med en tung tidnings-äska på magen.

Men jag hade fått blodad tand och året därpå, den 16 augusti 1937, kom den stora dagen då man med raspig bläckstiftspenna präntat sitt namn i rullan, som "salongsapa" på ms GOTLAND med den fantastiska hyran av 39:- kronor/mån. Ja, det var med blandade känslor av lycka och en aning rädsla man steg över landgången till ett så stort och modernt fartyg. Vi skulle avgå samma eftermiddag så det gällde att snabbt packa upp och törna till. "Gubben" skulle äta innan vi gick, sa steward. Och "gubben" var förstås GOTLANDs kapten, Henrik Engström från Brantevik, en barsk och ordkarg skeppare av den gamla segelfartygsstammen, som höll en sträng diciplin ombord och en enorm distans till sitt folk. En resa till Medelhavet tog på den tiden 2 - 2,5 mån. Nu hade vi lastat i Palestina och var på hemväg. Inbördeskriget rasade i Spanien, och en morgon blev vi uppbringade av en Franc-jagare och införda till Barcelona för visitation, men vi hade ju bara frukt och diverse annat i lasten, så vi fick avgå efter ett dygn. I Hamburg skulle en del av lasten lossas och då skulle vi ju gå iland på kvällen för att titta på stan, ty snacket om Hitlers hejdukar var ju på allas läppar. Min hyttkompis, mäss-kalle, som var några år äldre, hade tagit några glas och skulle på hemvägen pröva sina stämband, valde Internationalen, vilket han bittert fick ångra, för bakom nästa gathörn stod två poliser i sina respektingivande kaskar och så bar det av till "kurran". Nästa dag fick han lösas ut av kapten och det var inte nådigt att heta mäss-kalle. Tyskarna såg genom fingrarna p g a hans ungdom och oförstånd, så han slapp undan med böter. Men han fick möstra av vid ankomsten till Göteborg. Så fick jag möstra mäss-kalle, men en hyra av 6:- kr mer i månaden. Men du milde vilken nit jag gick på. Kocken var också nymönstrad, och han var periodare. Ingen ny "salongsapa" blev möstrad, utan steward skulle sköta om "gubben", så jag fick delvis ta kockens jobb, när han var indisponibel som chifen så fint uttryckte sig. Upp klockan 0500, sticka fyr i spisen, koka kaffe, servera i mässen, städa 6 befälshytter plus mäss och byssa. Och all denna mässing som skulle putsas. Var eviga dag. Dagen slutade i regel inte förrän klockan 19, kanske med någon timmes uppehåll på eftermiddagen. Många gånger bad jag steward om inte kapten kunde ta itu med kocken (ty han själv vågade inte ens gå in och purra honom, när han var på det humöret), men då sa steward, "sånt kan man inte besvära kapten med". Det var bara att hålla käften och jobba, sa han.

Allt befälet var bra och uppskattade mitt jobb och lite tips ibland fram dem sporrade till nya tag. På andra resans hemväg, skulle vi gå till Patras i Grekland för att lasta några vinfat. Det var julafton och vi hade just kastat ankar och pråmarna med vinfaten var på väg ut då det plötsligt steg ut en massa rök ur ventilatorerna akter om däckshuset. Det blev ett väldigt virrvarr och från däck hördes "Det brinner i 4:ans lastrum!" Vi hade last av bomull och tobak, så det var brännbart värre. Eldhärden i förkant av 4:ans underrum gjorde skottet till maskinrummet glödhett, så att oljan på tanktak och i kofferdammar tog eld och en ännu intensivare rökutveckling blev följden. Maskinpersonalen under chiefens ledning arbetade hårt och lyckades hålla det hela under kontroll medan däcksplåtarna och utsida vid 4:ans lastrum blev hetare och under kvällens lopp började gå i vågor. Julaftonsfirandet blev ju inte vad det skulle blivit, ty normalt skulle vi ju ha firat jul till sjöss. Men julmat blev det. Alla fick äta i salongen och "gubben" önskade God Jul med en liten snaps och en öl och uppmanade alla och envar till nykterhet med tanke på läget. Situationen var ju ganska kritisk. Hur länge kunde bordläggningsplåtarna hålla för hettan. Så under kvällens lopp, när julätandet var färdigt, fick alla akterut flytta till passagerarhytter och salongen midskepps. På juldagsmorgonen kom Svitzers bärgningsfartyg HERAKLES, som låg stationerat i Piraeus, och började pumpa in vatten i akterskeppet tills vi stod på botten. Så fick vi ligga några dygn varefter länspumpning började och sedan skulle HERAKLES assistera oss genom Korintkanalen till Piraeus, där lasten skulle lossas och nödvändiga reparationer utföras, så att vi kunde få sjövärdighetsbevis för hemresan. Men kanalmyndigheterna satte sig på tvären. "Tänk om hon sjönk och spärrade hela kanalen för trafik". Att gå runt Cap Matapan var otänkbart så efter några dagars tjafsande mellan myndigheter och assurans fick vi tillstånd att passera kanalen. Under lossningen i Piraeus låg HERAKLES hela tiden långsides och vattenbeljöt bomulls- och tobaksbalarna, som fortfarande pyrde och brann, trots att hela akterskeppet legat under vatten. Ja, vi fick tillbringa några veckor i Piraeus medan grekerna röjde och snyggade upp lastrum och akterinredning. Minns jag rätt, så fick lasten från förliga rummen fördelas till akterskeppet, för "på näsan" kunde vi inte gå hem och någon last i Piraeus fanns inte. Resan hem gick utan några äventyr och i Göteborg blev det några veckors uppehåll vid Eriksberg innan det bar iväg till Medelhavet igen. Det var papper och sågat trä ut och lök från Alexandria, tobak och fikon från Smyrna, oljekakor från Istanbul, vin från Grekland och ibland druvor från Famagusta, icke att förglömma alla apelsinlaster från Jaffa och Haifa, hem. Det blev många härliga resor, arbetsamma, men ack så trivsam denna gamla trotjänare var. På den tiden ett modernt fartyg och förmodligen en pionjär inom svensk linjesjöfart. Hennes två medsystrar HEMLAND och BLÅLAND blev sålda några år tidigare. HEMLAND, vill jag minnas, till Finland och BLÅLAND till Polen. BLÅLAND mötte vi flera gånger under polsk flagg och då halades flaggor och sirenerna tjöt.

Min sista resa med GOTLAND skulle innebära ännu ett byte av jobb. Någonstans i Medelhavet fick en jungman lämnas iland för sjukdom och 1:e styrman frågade om "kalle" kunde tänka sig att gå på däck. En ny kock hade vi fått, så han skulle sköta mässen. Så varför inte. Det blev ju bara hemresan, för jag hade bestämt mig för att mönstra av. Nästa morgon törnade jag ut på däck. Jag fick behålla min hytt midskepps och vid avgång någon dag senare, fick jag första rortörn och

göra bekantskap med styrning och kompassens mysterium under strängt överinseende av "gubben". Det var inte lätt i början, så "gubben" fick anledning att ryta många gånger. Förutom det där med delstreck (i stället för grader), som var brukligt då, plus att GOTLAND var så in i vassen lovgirig gjorde mig betänksam som riktig sjöman och det kommer jag aldrig att glömma. Men efter några dygn slutade "gubben" grymta och då förstod jag att det gick bättre med styrningen. När vi kom till Hamburg den resan, hade det partiet, som skulle lossas, blivit felstuvat, så att allae man fick ner i rummet och flänsa 125 ton oljekakor i säck. Vikten låg på ca 75 kg/st, så det var en knäsvag och utkörd 16-årig jungman som formligen kröp till kojs den kvällen, så den natten inställdes all jakt på loppor och kackelacker. Vid ankomst till Göteborg blev det avmönstring efter 16 månader ombord. Jag hade bestämt mig för att mönstra i maskin men hade inte åldern inne. Men jag satte upp mig på huset och året därpå, i juni 1939, fick jag hyra som motorelev i ms RYDBOHOLM. Orosmolnen började hopas över Europa och bland familj och bekanta höjdes röster att "Du är tokig, som går på sjön nu om det blir oroligheter". Men vem lyssnade till sådant när man är ung och vill se världen? Kriget kom efter bara en resa på Staterna, men det var en annan sak som jag kanske kan återkomma till en annan gång.

E H

Krigsplaner

Under andra världskriget fanns det långt framskridna planer på att bygga om GOTLAND till minfartyg. Hjälpkryssaren GOTLAND blev visserligen aldrig rustad men en hel del förberedelser var gjorda.

GOTLAND var avsedd att efter ombyggnad till minkryssare ianspråktagas av Marinen. Ombyggnaden skulle utföras av Götaverken. Den 20 mars 1942 lämnade varvet anbud på de omfattande arbetena. Sålunda skulle GOTLAND förses med med minbanor på shelter- och huvuddäck. Akterut på shelterdäck avsågs banorna att sänkas genom häcken så att fallhöjden för minorna skulle bli 3,7 m. Två minhissar skulle installeras i förkant av lucka 2 liksom två likandande i aktra delen av lucka 4. Paravanok skulle fästas i fartygets förstäv.

Den förliga masten skulle behållas liksom lastbommarna midskepps. Den aktra masten skulle ersättas med två minkranar vid akterkant av däckshuset. Lastluckorna skulle sättas igen och förses med skylight.

Styrhytten skulle byggas in och dess tak dras ut på förkant bordvarts för att bilda signalbrygga. Ett högt räcke med duk skulle ordnas runt signalbryggan.

GOTLAND skulle bestyckas med 3 st 12 cm kanoner. Den förliga i förkant av lucka 1, den mellersta mellan lucka 4 och 5 och den akterliga vid förkant av tonnageluckan midskepps. Dessutom skulle 4 st 40 mm kanoner installeras.

Den befintliga befälsinredningen skulle behållas för officerare, underbefäl och flaggkorpraler medan i lastrummen förläggningsutrymmen och sanitära installationer skulle anordnas för underbefäl och manskap.

Som hjälpkryssare skulle GOTLAND ballastas med 1000 ton gatsten till ett djupgående akter av ca 4,8 m.

Grundpriset för ombyggnaden var enligt Götaverkens anbud 845000 kr.

Den 12 augusti 1942 kom "upplösningen" då Marinförvaltningen meddelade att HJKR I (dvs GOTLAND) ej skulle rustas. Man hade funnit ett billigare alternativ genom att Eriksbergs Mek Verkstad kunde erbjuda ett på stapelbädden under byggnad varande civilt fartyg. Beställd materiel överfördes dit. Detta fartyg levererades under namnet ÄLVSNABBEN och torde väl inte ytterligare presenteras.

Ur Sveriges Flotta 8-9, 1978

Befälhavare

i Gotland

Fartyget registrerades 17 december 1929 och levererades den 15 december samma år. Henrik Engström var förste befälhavare. Sedan följde:

E K Palmgren	som tillträdde	3/10	1932
O F Lorentzen	"	4/12	1934
H Engström	"	2/2	1935
C O Johnson	"	6/6	1936
H Engström	"	21/8	1936
C L Kjellberg	"	11/6	1938
H Engström	"	19/8	1938
P E Liljebladh	"	15/12	1939
Lorentson	"	27/10	1940
Löthman	"	29/5	1941
O S Hocher	"	16/6	1941
I A Wiberg	"	31/3	1945
G E Maigren	"	15/1	1946
P E Liljebladh	"	22/7	1947

m fl

Jalle

Nikanna

I januari 1975 låg vi på törn för att lossa en last i den syriska hamnstaden Tartous. Man gick sina ankarvakter på bryggan och det blev ganska enformigt i längden. Då och då dök det dock upp någon intressant båt som gjorde det hela lite roligare. En kväll vid 17-tiden just när solen gick ner fick jag syn på ett fartyg som närmade sig redden. Det syntes genast att det var ett äldre fartyg och man försökte se i kikaren vad det kunde vara för ett fartyg. Men det blev snabbt mörkare och till slut syntes endast lanternorna. Så fort jag kom upp på bryggan nästa morgon skulle man naturligtvis titta på den nyanlända båten och försöka identifiera den. Tyvärr låg fartyget skymt bakom ett annat fartyg men det gick ganska snabbt att identifiera den gamla damen till NIKANNA. Kvällen innan hade jag trott att det kunde vara någon gammal ångare och jag hade gått och funderat lite grand vilken det kunde vara men inte kommit på något. Naturligtvis blev man väldigt glad över att få se gamla GOTLAND för det var många år sedan jag såg henne sist. Då hette hon ANGELIKI och var grek samt seglade för SOL och man kunde se henne i Göteborg ibland. Naturligtvis skulle man fotografera henne men tyvärr läg hon skymd bakom en annan båt och det spelade ingen roll att vind och ström kantrade. Det ville sig inte. Som båtolog blir man naturligtvis ganska irriterad över sådant, så nära, men ändå så långt bort. Hela förmiddagen gick man och slängde en blick bort då och då.

Eftersom det var lördag var jag ledeig på eftermiddagen och slapp att gå där uppe på bryggan och deppa vid synen av NIKANNA. Efter trekaffet tog jag en promenad på däck och fick syn på en del mindre fiskebåtar. Då fick jag en idé, sprang upp till hytten och hämtade kameran samt lite pengar. Sedan sprang jag fram och åter på däck en bra stund innan en fiskebåt observerade mig och kom över till oss. Jag vinkade till honom att köra in till fallrepet och det gjorde den gode fiskaren. Väl nere i fiskebåten så fick jag med hjälp av teckenspråket förklara för fiskaren vad jag ville och han var med på noterna. Det var verkligen en upplevelse för en båtolog att få möjlighet att fotografera NIKANNA på detta viset. Oftast står man ju och väntar med kameran i hand eller också åker man bekvämt med bil till den båten som man vill fotografera. Väl framme vid NIKANNA tog jag flera fotografier och som läsaren kan se blev resultatet bra. Förhållandena var ju också perfekta i fråga om ljus, molninghet och sjöhävning. Fiskaren blev heller inte utan lön för mödan och i min glädje att han hjälpte mig gav jag honom ganska många syriska pengar så den fisketuren blev nog ganska lönande för hans del. Väl tillbaka ombord på min båt var det väl flera kollegor som skrattade och skakade lite på huvudet. Vi båtologer är kanske ett lite konstigt släkte. Vid ett annat tillfälle på en annan båt råkade det bli en del uppståndelse då jag kom tillbaka smutsig och blödande men då hade jag fått gå igenom en hel del för att få fotografera tre ex-svenskar.

Någon vecka senare låg både vi och NIKANNA inne i hamnen och lossade respektive laster. En eftermiddag promenerade jag och en kollega bort till NIKANNA för att ta en närmare till på henne. Hon är ju byggd 1929 och var således då 46 år gammal, vilket man knappast kunde tro. Vi gick på kajen och tittade och förundrades lite över att en så gammal båt kunde se så välhållen ut. Men vi tyckte väl att vi skulle gå ombord och sagt och gjort. Vi knallade upp för fallrepet och var ombord på NIKANNA. Lossning pågick och en man kom fram till oss. Det visade sig vara NIKANNAs kapten och han undrade vad vi ville. Vi berättade då att vi var svenskar och att vi var från den svenska båten som låg i hamnen och att vi kände igen hans fartyg som före detta svenska GOTLAND. Kaptenen blev väldigt glad över att vi visade intresse i hans fartyg och han bjöd oss upp till sin hytt. Det visade sig att kaptenen var från Grekland och han hette George Chaniotis och han hade varit befälhavare på NIKANNA under några år och han trivdes väldigt bra ombord i henne. Vi blev sittandes där en bra stund och pratade om fartyg och sådant som sjöfolk gör när de kommer tillsammans. Men det handlade ju mest om NIKANNA och han berättade att de drog frakter i östra Medelhavet och Svarta Havet den mesta tiden. Denna resan hade de lastat virke i någon rysk hamn och lossade detta i SYrien. Han var också väldigt belåten med sitt fartyg trots att han hade varit befälhavare i större fartyg än detta och betydligt modernare. Han berättade att han hade en väldigt bra besättning och att han inte hade haft några som helst problem med denna. Det kanske är lite svårt för oss att tro en del av vad han berättade för vi har ju så väldigt annorlunda förhållanden i en svensk båt. I en del av dessa bekvämlighetsflaggade båtar är det högre befälet ganska bra betalade medan besättningen i övrigt har väldigt dåliga löner. Detta betyder ofta att det är ett hopskrap av folk som utgör besättningen och många av dem är minst sagt tvivelaktiga. Han berättade att han varit tvungen att vara beväpnad med pistol hela tiden på sitt förra fartyg för besättningen var högst opålitlig. Men här ombord var allt bara bra och han berättade om båtsmannen ombord som han lät betala i amerikanska dollar för att det då lönade sig mera för denne att stanna kvar på NIKANNA.

Efter ett tag var det dags för oss att i kaptens sällskap bese fartyget. För att börja på bryggan så var det en fantastisk upplevelse att se något som är historia i Sverige. Sedan fartyget lämnade den svenska handelsflottan hade inte mycket skett ifråga om utrustning på bryggan. Det enda som jag kunde se som var någorlunda nytt var VHF-telefonen. Annars var det som att vandra omkring i ett museum. Ytterst lite nautiska instrument fanns det och radiopejlen var av gammal god svensk tillverkning. Radarn fungerade tyvärr inte men den var ganska ny för den hade kommit från ett av rederiets fartyg som blivit sålt till nedskrotning. Några större förändringar hade inte gjorts i inredningen men allt var ju inte tip top det måste erkännas för det måste ju bli ett normalt slitage av 11t under en nästan 50-årig tillvaro. Sedan blev det en titt i maskinrummet och det var förvånansvärt luftigt och ljust. Den tidigare maskinen hade blivit urtagen efter lång och kanske inte alltid så trogen tjänst och nu satt det en mindre och modernare maskin på dess plats. Vad vi kunde se var det en av de få ändringar som blivit gjorda. En titt på den elekstriska tavlan var också en upplevelse och det var med ett leende på läpparna som man vandrade omkring nere i maskinrummet. Även last-

rum och lastluckor var något fantastiskt att få se i dagens rationella läge i fråga om lasthantering.

Det var verkligen trevligt att ha fått göra bekantskap med NIKANNA. För mig som båtolog var det oförglömligt att få se en lastbåt vid så hög ålder och så välhållen. Förr var det ju vanligt att båtarna blev avsevärt gamla men nu när en del båtar skrotas innan de ens hunnit bli tio år gamla är detta fantanstiskt. Kanske är det också ett gott betyg för Eriksbergs mek Verkstad som byggde henne för 50 år sedan. Tyvärr håller ju Eriksbergs sista fartyg i skrivande stund på att färdigställas och det lär väl inte segla på haven i 50 år.

Göran Ohlsson

Afrikafart ?

MED SVENSKA LLOYD´S LIGURIA TILL BELGISKA KONGO ÅR 1919

För snart 60 år sedan, det var under ångfartygsepoken, seglade Svenska Llyod´s LIGURIA några marknadssökande resor på Väst-Afrika. Här följer ett intressant resebrev till Rederiet skrivet av Sjökapten Carl Crafoord.

Vid genomgång av min fars efterlämnade papper fann jag ett innehållsrikt brev, som kan vara underhållande att läsa för vår tids sjöfartsintresserade.

Svenska Lloyd sökte tydligen marknad på många olika håll efter första världskriget, och det ger ju belägg för, att sjöfart alltid varit och fortfarande är en internationell verksamhet. Det var ej blott London-linjen, Englandstrafiken och Medelhavs-traden, som var attraktiva för Svenska Lloyd. Brevet återges här i originaltext. Det är alltså Sjökaptenen Carl Crafoords resebeskrivning till Rederi AB Svenska Lloyd´s direktion efter genomförd Väst-Afrikaresa sommaren 1919.

Malmö den 29/11 1919

Till Rederiaktiebolaget Svenska Lloyd, GÖTEBORG

På Eder begäran att lämna upplysningar angående lastnings- & hamnförhållanden på de platser, som ss LIGURIA anlöpte under senaste resan på Västkusten av Afrika samt Congofloden, vill jag härmed lämna följande redogörelse:

Enligt telegram från Rederiet anlöptes Dakar den 18/6 1919, för att från den franska Generalguvernören erhålla order om de platser, i vilka LIGURIA skulle lasta. Av honom erhölls skriftliga order att först avgå till Tabu för att erhålla arbetsfolk (s k "Kroobojs"), vilka skulle arbeta med inlastningen samt därefter fortsätta resan till Loaga, Fouta och slutligen till Matadi. I Dakar fick jag genom Agenten veta, att dessa "kroobojs" skall utfordras med ca 1 pund ris och lite torkad fisk per man och dag, varför jag i Dakar inköpte en kvantitet av dessa varor, och är detta nödvändigt att hava ombord, då det är nästan omöjligt att uppdriva dessa varor på kusten. Här må nämnas, att om något av våra fartyg kommer att insättas på denna trade, är det lämpligt att låta inmontera en riskokare någonstädes på däck, för att tillreda måltiderna för negrerna. Jag har under resan varit ombord på ett par av Elder & Dempsters trade-båtar, vilka alla äro försedda med en sådan apparat. Kokaren består av en gjutgjärnsgryta rymmande cirka 50 kilo ris, och kokas riset med ånga.

Den 23/6 1919 ankrade vi på Tabu redd. Efter en del signalering med tullstationen kom en s k surfbåt ut med en del formaliteter att underteckna. Jag följde med surfbåten iland, för att göra mig underrättad om förhållandena på platsen. Här i Tabu har Elder & Dempster en agent, och jag blev av honom väl mottagen och blev också underrättad om vilken betalning och behandling dessa "kroobojs" skulle hava. I Tabu finnes trådlös telegraf, men någon export förekommer knappast från denna plats. En massa fartyg anlöper dock platsen för att erhålla sina "kroobojs". Att landa här med surfbåtarna är mycket riskfyllt samt ofta livsfarligt i bränningarna. Efter att hava tagit ombord 31 st "kroobojs" fortsattes resan samma afton den 23/6.

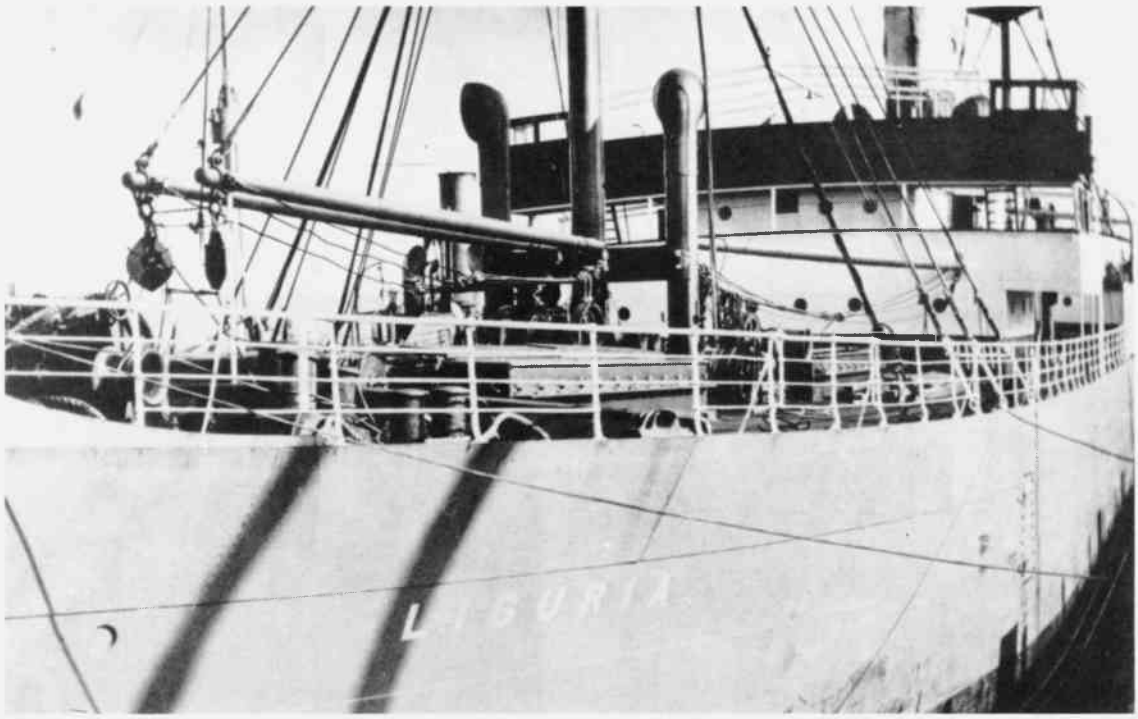
Den 25/6 på eftermiddagen ankrades på Loanga redd. Klockan 5 em kom administratören långssidan och förklarade, att någon last ej fanns på denna plats, men att jag skulle komma iland påföljande dag för att erhålla vidare seglings- och lastningsorder. Påföljande morgon gick jag in mot bränningarna med vår lilla motorbåt,och kom sedan en surfbåt och tog mig genom brotten. Bakom själva strandkanten finnes en cirka 5 fot djup sumpig lagun, som jag måste över för att komma till fasta landet. Två negrer erbjudo sig att bära mig över denna lagun, och då vi voro ungefär halvvägs över behade den ene negern halka, varför jag måste, med mina papper i uppsträckt arm, vada iland med gyttja och vatten upp till armhålorna. Efter en halv timmes gång uppför ett berg träffade jag administratören. Denne förklarade, att LIGURIA skulle lasta ca 500 ton palmkärnor i Fouta, cirka tre timmars gång från Loanga. Jag skulle under dagens lopp erhålla 5 surfbåtar samt 50 st negrer till att paddla desamma.

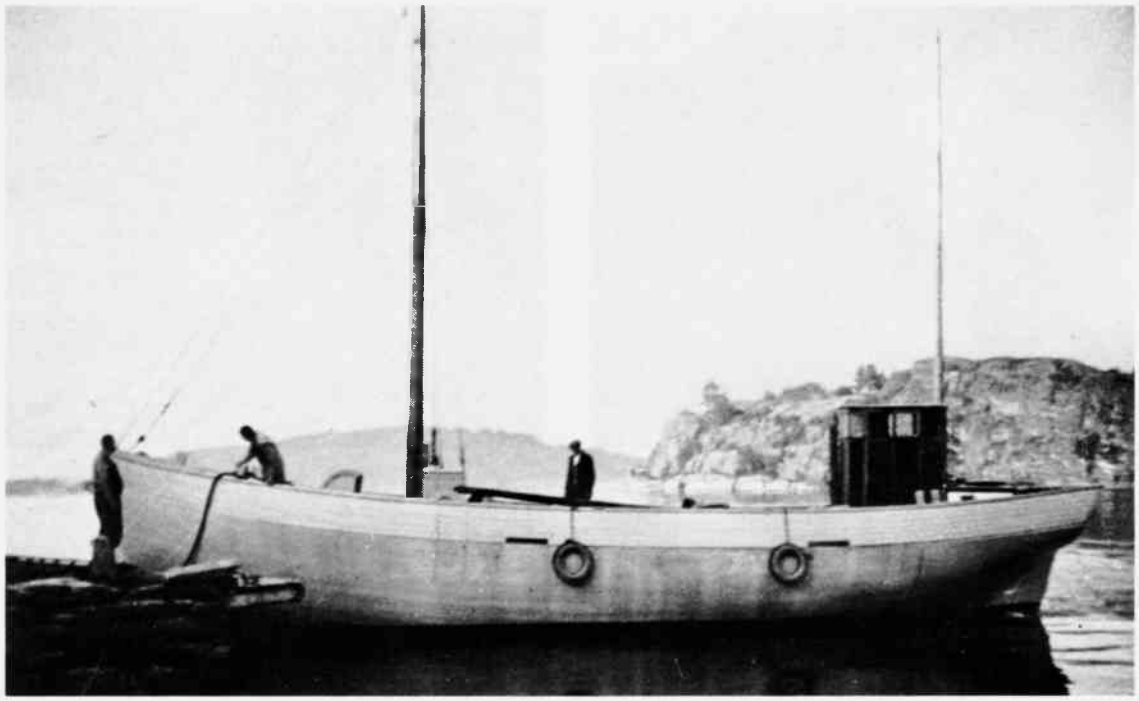
Fotografierna

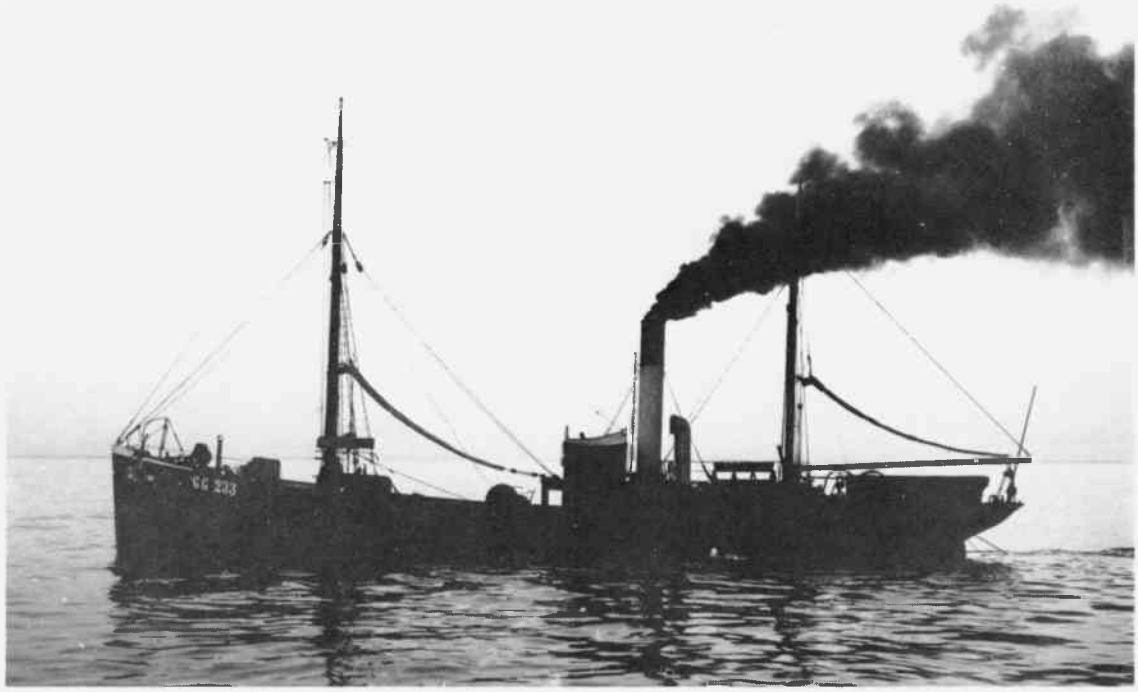
Överst till vänster: GOTLANDS förste befälhavare, sjökapten Henrik Engström
Foto genom JPe

Överst till höger: Befälhavaren på ångaren LIGURIA, sjökapten Carl Crafoord
Foto genom Bertil Crafoord

Nederst: Kapten Crafoord tillsammans med de s k "kroobojs", som medföljde LIGURIA under lastningen på Kongo-floden och Västafrikanska kusten.
Foto genom Bertil Crafoord


LIGURIA




GG 233

Klockan 4.30 på eftermiddagen den 26/6 hade vi båtarna och folket ombord. Dessutom medföljde en doktor, som representerade den franske administratören, och även en Mr Greggs, som representant för Hatton & Cookson, som sålt lasten till franska staten. Mr Greggs ansåg, att det var för sent på dagen för att avgå och hinna finna deras hus i Fouta. Vi avgick istället på morgonen den 27/6 och ankrade klockan 9 fm på Fouta redd på 5 famnars vatten och ca 1/2 distansminut från land. Här blevo vi mottagna av stationens föreståndare. Stationen bestod av fyra hus, 2 vari lasten förvarades, ett höns- och fårhus, samt slutligen ett bostadshus, vari också förrådet var inrymt.

De 456 tonnen palmkärnor, som LIGURIA lastade hade insamlats under 3 år. Handeln här är fortfarande byteshandel, så att negrerna plockar palmkärnorna och bär ner dem till stationen, där de i utbyte erhåller ett tygstycke, lite billiga verktyg och varjehanda europeiskt krams.

Från Loanga hade man utsänt svarta soldater för att uppbringa den manliga befolkningen i de små byarna i trakten. Dessa negrer skulle biträda vid inlastningen i Fouta. Då jag avslutat mitt landbesök gjordes under eftermiddagen ett flertal försök att sätta mig ombord med surfbåtar. Men då detta visade sig omöjligt, enär båten flera gånger slungades tillbaka mot land, måste jag kvarstanna iland under natten.

Följande dag den 28/6 hade arbetsfolket anlänt och, trots att bränningarna voro mycket svåra, gjordes då ett försök att påbörja lastningen.

Första båten, som sändes ut med cirka 800 kilo palmkärnor ombord, kantrade i tredje bränningen, varvid den blev delvis ramponerad samt två man ihjälslagna. Med anledning därav måste arbetet för dagen uppgivas. De två följande dagarna voro bränningarna fortfarande svåra, men lyckades vi dock sända ut några ton. Under detta arbete hade dock flera roddare bräckt både armar och ben, och dessutom voro tre av båtarna söderslagna. Genom brev till styrman blev timmerman ilandsänd med verktyg och lyckades vi reparera båtarna hjälpligt. På fjärde dagen lyckades jag komma tillbaka ombord och blev stranden de följande dagarna bättre, varvid fartygets motorbåt kom bra till användning med att bogsera surfbåtarna. De engelska och franska fartygen, som hava reguljär trafik här, äro försedda med egna surfbåtar och ångslup.

Den 7/7 1919 var lasten 456 ton palmkärnor intagen och fortsattes resan samma dag till Matadi i Kongofloden. Den 8/8 ankrades i Banana Creek i avvaktan på lots, ty dessa voro alla tre uppe i floden. Det finnes nämligen endast tre lotsar, som alla äro skandinaver och mycket hjälpsamma och tillmötesgående. Fartyg, som kommer hit direkt, för att lossa och lasta i Boma och Matadi, kunna här i den s k Banana Creek erhålla sitt arbetsfolk och sedan på utgående lämna dem iland igen. Här kan även erhållas dricksvatten och proviant.

I Banana Creek finnes trådlös telegraf samt kabelförbindelse med Matadi, så att fartvg, som hava trådlös telegraf ombord, kunna i god tid underrätta sin Agent att samla folk i Banana Creek. En Kapten Brandt, som är agent för de belgiska postbåtarna, ombesörjer anskaffningen av arbetsfolk, om han på förhand är av Rederiet utsedd till Agent, samt debiterar sedermera i sin disbursment fartyget för arbetarnas avlöning och matpengar. Detta är det billigaste sättet för lossning och lastning, men det finnes även en stuvare och hans pris är 10 francs per ton.

Den 9/7 1919 fortsattes och ankrades i Boma på eftermiddagen. Boma är huvudstaden i Belgiska Kongo och är guvernören bosatt härstädes. Boma är utskeppningsplats för olja och palmkärnor. Den 10/7 klockan 11 fm anlände och ankrade fartyget i Matadi. Matadi är den största utskeppningsplatsen samt ändpunkt för järnvägen från Stanleypool. Alla produkter, som kommer från Övre Kongo, måste transporteras ner på denna järnväg, som är smalspårig, och varje lokomotiv kan endast draga 2 à 3 godsvagnar utgörande tillsammans cirka 18 ton last. Resan från Kinshasa till Matadi tager två dagar. Denna järnväg transporterar ned cirka 6000 ton gods per månad till Matadi. Här finnes en präktig lastningsbrygga, byggd på järnpålar, med plats för 4 ångare att lasta samtidigt. Bryggan tillhör järnvägsbolaget.

Matadi är en mycket ohälsosam plats, särskilt under regntiden oktober - mars. För att motverka febersjukdommar bland besättningen bör varje man dagligen erhålla 15 cgr kina, från och med en vecka innan fartyget anländer till dessa trakter till och med en vecka efter det fartyget lämnat Väst-Afrikanskt område. Besättningen bör ävenledes förses med korkhattar.

Strömmen i Kongo-floden löper stark hela året, men starkast under den s k regntiden oktober - mars. Cirka 6 distansminuter innan man kommer ned till Matadi kröker floden sig i rät vinkel (denna krök kallas The Devils Coldron), och löper floden här starkast, så att fartyg, som gör 8-9 knop ofta icke kunna taga sig upp till Matadi under regntiden. Till sist bör poängteras, om nu Svenska Lloyd har för avsikt att fortsätta denna Väst-Afrikatrafik, det då är av stor fördel för ångare, som lasta på öppen redd, att hava en kraftig motorbåt för att bogsera surfbåtarna.

Högaktningsfullt

Carl Crafoord
Befälhavare ss LIGURIA

Ja, detta var redogörelsen för Svenska Lloyds Kongo-äventyr. Det blev ingen större succé med fraktsökandet på Väst-Afrika, så LIGURIA fick falla in i ledet på den traditionella Medelhavsfarten, som hela 20- och 30-talen ända fram till 2:a världskrigets början, blev Svenska Lloyds bästa affär.

Bertil Crafoord

Fotografierna

Överst: Svenska Lloyd´s ångare LIGURIA 1919. Foto genom Bertil Crafoord

Mellan: Äntligen. SAGA av Slussen. Foto: Arnold Reuterberg

Nederst: Ångtrålaren GG 233 KRISTINA av Göteborg. Foto: Industrimuseet, Göteborg

SAGA av Slussen

Efter många "påtryckningar" har nu ett foto av SAGA från Slussen kommit till redaktionen. Det är inte så underligt att det är svårt att få tag på ett foto av henne. Hennes ägare, Arnold Reuterberg, använde inte sitt fartyg så flitigt. Som längst var han i Varberg. Hans hustru hade hand om telegrafen i Slussen och Arnold hjälpte till. SAGA såldes senare till Danmark men efter några år såldes hon vidare till Kalmar. Där stannar spåren för närvarande. Men någon kanske har sett henne och kan berätta fortsättningen?

Meddelat av Arnold Reuterberg

Ångtrålare

Ångtrålaren KRISTINA byggdes av Rostocker AG i Rostock och levererades i maj 1888 till firma Köser & Hausschild, St Pauli i Hamburg och fick namnet PLATESSA, som hon för övrigt hette under hela sin tyska tid. 1891 sjönk PLATESSA och troligtvis bytte hon ägare i samband med att hon bärgades och åter sattes i stånd. Den nye ägaren hette C Elingius från Hamburg och han behöll trålaren till slutet av 1890-talet. Fram till något år in på det nya seklet ägdes PLATESSA av H Köser i Hamburg och det verkar sannolikt att det är en av de förra ägarena som återköpt båten. Sedan var det en annan tysk som ägde PLATESSA och han hette P Scjou och var likaledes från Hamburg. Troligtvis är det genom honom som försäljningen till Sverige skedde. Det var antagligen efter att PLATESSA skulle ha sjunkit syd om Läsö.

KRISTINA som blev trålarens namn under svensk flagg inköptes i september 1903 av AB Gadus men fram till 1908 var Melcher Lyckholm redare till fartyget. Troligtvis övertogs KRISTINA det året av Gadus Fabriker med Hilding Larsson som redare. Omkring 1910 var Melcher Lyckholm åter ägare till KRISTINA men strax efter är Gadus Fabriker ägare igen. 1915 såldes trålaren till Olof Jansson i Göteborg med Edward Jansson som manager och sagde Edward blev ägare till henne 1922. I november 1924 såldes KRISTINA till Trawl AB Kristina i Göteborg med Justus Hansson som redare. Natten mellan den 17 och 18 december 1924 strandade KRISTINA vid Buskär med flottdrogs av Transatlantics bogserare MJÖRN och infördes till Eriksbergs Varv. I juli 1926 ströks KRISTINA ur fartygsregistret och orsaken till detta var att det var dags att bli upphuggen.

Melcher Lyckholm, Hilding Larsson och Gadus Fabriker står som ägare till KRISTINA under en del år och det finns en hel del att säga om detta. Melcher Lyckholm var bryggeridirektör och broder till J W Lyckholm och delägare i Lyckholms Bryggerier i Göteborg. Hilding Larsson var representant hos J W Lyckholm & Co och sattes som chef för det av Melcher Lyckholm finansierade företaget AB Gadus eller Gadus Fabriker. Gadus är det gamla antika grekiska namnet på torsk och visar ganska tydligt inom vilket fack företaget var sysselsatt. Som rederi hade Gadus för övrigt en gul skorsten med svart sottopp och en blå stjärna med ett vitt G mitt på skorstenen. Det första ångtrålarrederiet som ägdes av Lyckholm var emellertid Göteborgs Trålfiskeri AB med trålaren BANGKOK som senare såldes till Gadus och fick namnet HELGA. Det första fartyget som Gadus Fabriker ägde var den i Oscarshamn 1875 byggda ångaren GADUS ex SKÅNE som inköptes från Ångfartygs AB Prosperitas men som ett efter ett kort tag såldes till Kommanditbolaget Fenger-Krog & Co, båda Göteborg. Sedan blev det ångtrålare för hela slanten och det blev hela 18 stycken. Detta gjorde Gadus Fabriker till det största ångtrålarrederiet i Sverige. Mot slutet av 1910-talet upphörde den verksamhet som företaget hade varit med om att bygga upp i vårt land. Under det 20-tal år som Gadus Fabriker ägnade sig åt trålfiske ägdes följande 18 ångtrålare: ANNA, BERTA, BRITA, DAVIDA, 2 st EMMA, GERDA, GRETA, GÖTA, HELGA, HILMA, KAROLINA, KRISTINA, ROSA, SVEA, 2 st TEKLA samt THEA. Om det är någon som har ytterligare uppgifter emottages detta tacksamt.

KRISTINA ex PLATESSA

Byggd 1888 av Rostocker AG i Rostock
Reg.nr 4195. Signal JNKR
Maskin: C 2 Cy 17 3/4" & 33 1/2" - 19 5/8" på 50 NHP.

Göran Ohlsson

BLENDA av Smögen

Fisket med garn och snörpvad gav liten förtjänst vid 1910-talets början. I skärgården började man se sig om efter något annat fiske Det bedrevs trålfiske i Nordsjön av engelsmän. År 1913 reste tre man från Smögen över till England för att lära sig trålfiske. Dessa tre var Albert Nilsson, Olof Eliasson och Karl Johansson Bond.

I Grimsby fanns det gott om omoderna trålare. Dessa hade skorstenen framför styrhytten och kallades därför för bakladdare. När smögenborna fiskat med engelsmän i tre månader såg de sig om efter en båt.I Grimsby köpte man en gammal trålare som man gav namnet BLENDA. Den hade en ångmaskin om 100 hkr.

Sedan bedrev smögenborna fiske i Skagerack under hela första väldskriget. Båten hade Smögen som hemmahamn men fångsten landades i Göteborg. Det var kolbrist så man fick elda med famnved och grankottar. BLENDA hade slagsida när hon gick till sjöss med ved och kottar på däck. Fisket gick bra under hela kriget, men då flera trålare minsprängdes såldes BLENDA 1919. Den blev sedan upphuggen.

Thore Eliasson

Frågor och svar

Jag skulle vilja fråga något om ett par fiskefartyg från 1930-talet, kanske redan 20-talet, ss THETIS ex DR CARL MELCHIOR, 241/08 Tönning, åtminstone i Germanischer Lloyd 1929 ägd av Fiskeribolaget Thetis (Rob Rudell & Co) i Göteborg. I början av 30-talet blev hon finska KALAPOIKA, ägd av H A Elfving, senare Elfvings Fiskeflotta AB, Hangö. Därefter blev hon norska BRANDALING, BJØRN FARMANN och STRONG. SUOMI-nummer var 3. Den andra hette ÄGIR ex GENERALDIREKTOR BALLIN, 1908/12 Hamburg, i GL 1929 ägd av Handelsbolaget Ägir (Rob Rudell & Co), Göteborg. Sedan blev hon finska KALATYTTÖ, ägare som ovan, 1937 norska KVITØY. Kan någon hjäpa mig med dessa fartygs historia och eventuella slut skulle jag bli mycket glad. Elfving ägde också SUOMI-2, ms SUOMEN LOKKI, 178/19 byggplats okänd, vidare SUOMI-6 ms UKKO-PEKKA ex BIRKILD, 153/29. Kanske vet någon något om dessa fartyg också?

Bengt Sjöström

- - - - - - - - - - - - - -

Har tittat lite på ångtrålare som hört hemma både i Sverige och Finland och om någon kan hjälpa till med kompletteringar skulle jag vara tacksam.

De båda ångtrålare det gäller är 7278 THETIS och 7304 ÄGIR. Den förstnämnda byggdes 1908 som DR CARL MELCHIOR av Eiderwerft AG i Tönning. Jag har inte kunnat finna fartyget i Lloyd´s före 1921-22 men åtminstone från detta år ägs fartyget av Cuxhavener Hochseefischerei AG, Cuxhaven. Såld den 15 januari 1926 till Fiskeribolaget Thetis, Rudell & Co i Göteborg. Omdöpt till THETIS. Överförd 1927 på Handels AB Ägir, Göteborg. Såld i maj 1930 av Ägirs konkursbo till H A Elfving, Hangö och omdöpt till KALLAPOIKA. Överförd 1934 på Elfvingin Kalastuslaivaue OY - Elfvings Fiskeflotta AB. Detta bolag gick 1936 samman med Lovisa Fiskeri AB och det nya bolaget kallades Suomen Kalastus OY-Finska Fiskeri AB, Helsingfors. Såld 1937 till Peter S Brandal & Co AS, Aalesund och omdöpt till BRANDALING. Under andra världskriget har jag inte kunnat klara ut historien men efter kriget har jag hittat fartyget som STRONG ex BJÖRN FARMANN ex BRANDALING. Försvinner ur registren omkring 1950. Finns det någon som kan tala om tiden före 1921 och 1940?

ÄGIR byggdes 1912 av H C Stülcken Sohn, Hamburg som GENERALDIREKTOR BALLIN för Cuxhavener Hochseefischerei, Cuxhaven. Sedan samma ägare som THETIS fram till 1937 då fartyget såldes till AS Kvitöy i Aalesund med namnförändringen KVITÖY. Förstörd den 23 maj 1945 vid ett flygangrepp mot Horten.

Erik Hag

- - - - - - - - - - - - - - -

Signaturen Old Ship nevner på s 15 4966 ISLAND, ångtrålare, bygget i 12.1890 av Mackie & Thomson, Glasgow (byggenr 15) som PISCES. Denne tråleren ble jo norsk, og jeg kan supplere noe til Old Ship´s opplysninger.

PISCES ble bygget for Grimsby & North Sea Steam Trawling Co Ltd, Grimsby og ble allerede i 1900 innkjöpt till Norge av AS Zodiak (C Röe), Brevik. I 1908 ble båten solgt til Göteborgs Fiskeri AB (O de Verdier), Göteborg og omdöpt til ISLAND. Rundt 1911 overtok A Edgren som disponent. Westerberg & Berglund, Göteborg kjöpte båten rundt 1916, og hadde den til den i 1929 ble innkjöpt til Norge for andre gang.

Kjöper denne gang var DS AS Kvalen (Olav Dagsland), Haugesund som gav den nytt navn KVALEN.

Som Old Ship påpeker ble den forlenget i 1935 og motorisert i 1948. De siste årene gikk KVALEN mye i fraktefart mellom fiskerisesongerne, og fra 1955 står Ulla Dagsland som disponent (antagelig enke etter Olav D) og fra 1960 Paula Dagsland (datter?)

I 1963 ble KVALEN kondemnert og solgt til Brödrene Anda, Stavanger for å hugges opp.

Ellers havnet jo mange av de svenske ångtrålerna i Norge på sine gamle dager, jeg kan jo nevne i fleng BORGNAES ex KUNGSHAMN, OCEAN QUEEN 1906, KVITÖY ex ÄGIR, GENERALDIREKTOR BALLIN 1912, RAMOEN ex FISKMÅSEN, CYGNET 1907, TRUMAN ex GRÖNLAND, CONCORD 1905, ALEXANDER ex GRETA, GEORGE GRIMMER 1902, BENDIGO ex svensk BENDIGO 1892, FLATÖY ex UFVEN, SENATOR MUMSSEN 1910, TOPAZ ex svensk TOPAZ 1895, ENA I ex DELFIN, WESTWARD HO 1892 og mange flere.

Dessverre er det i Norge så sparsomt med foto å komme over.

Dag Bakka jr

Vinddrivna

7986 GEFION

Denna skuta byggdes 1922 i Falkenberg som WEGA. Låg nästan färdig vid varvet till 1925, då hon bogserades till Fredericia och färdigställdes av Th Andersen. Hette GEFION, när hon som motoriserad tremastskonare, lämnade varvet 1926. Ägare var J Jörgensen i Fredericia. Fyra år senare såldes skutan till Rederiet Gröland i Korsör. I februari 1932 såldes GEFION till A Nielsen-Kure i Nexö. Vintern 1935 såldes tremastskonaren till Adolf Hedberg m fl i Djupekås. Ny motor installerades 1947. Året därpå såldes GEFION till Johan Hjalmar Thorsson m fl i Skillinge. Skillingeskuta förblev hon till 1959 då hon såldes till G R Wickholm, Sandholmen, Finland. Hemorten sattes till Sibbo. Den 18 september 1963 sjönk GEFION 2 sjömil SO Skags Udde på en resa Kristinestad-Örnsköldsvik med träflis. Besättningen räddades. GEFION lastade 210 tdw.

4684 ULLA-BRITT

Tremastskonaren GEORG byggdes 1907 av J Hagerman och goda medarbetare i Viken. Hon var byggd på spekulation och såldes färdig till Lars Petter Malmgen m fl på Råå. I mars 1917 såldes GEORG till Didrik Kindborg m fl i Karlskrona. GEORG motoriserades 1930. Sommaren 1933 övertog Karl Einar Karlsson m fl i

Järnavik skutan. I januari året därpå blev Arthur Johansson i Karlskrona huvudredare, men hemorten fortfor att vara Järnavik. I mars 1935 såldes GEORG till Kaleb Nat. Fridlund m fl Gyön. 1948 ändrades hemorten till Dala. GEORG stannade i Blekinge: 1951 såld till Nils Olof Leander Persson m fl i Hällevik. Likaså när hon 1956 såldes till Göte I V Ottosson m fl i Siretorp. Ottosson döpte om GEORG till ULLA-BRITT. Under 1959 ändrades arten på ULLA-BRITT från 3msk till ms. Året därpå kom hon in till Skelleftehamn efter att ha ridit ut en julistorm. Hon kondemnerades. 1963 köpte G Karlsson i Skellefteå vraket för en tusenlapp. Skrovet rensades och lades vid en utrangerad kaj i Ursvikens hamn. Där låg det kvar ännu 1970. ULLA-BRITT lastade 210 tdw.

6964 INGO

Tremastade INGO byggdes 1922 i Sjötorp för varvets ägare Gustaf Groth. Sju år gammal såldes INGO till Oscar Fredrik Leufstadius m fl i Öregrund. Hon hade redan från början motor. Under 1935 såldes INGO till Sven Julius Mattsson m fl i Slite på Gotland. Efter många herrans år på gutarnas ö såldes INGO 1951 till Rune Helmer Johansson m fl på den betydligt mindre ön Klädesholmen. Tre år senare inköptes tremastskonaren av Erik Jacob Andersson m fl i Mollösund. Arne Durk på Kållandsö köpte skutan 1966, då var hon redan tvåmastad. Ms blev hon 1968. Under 1969 såldes skutan via Henry Johansson i Sjötorp till Hans Gustav Karlsson m fl i Västervik. Under 1975 ändrades hemorten till Sjötorp. 1977 var det slutseglat. INGO såldes till Albrechtsson-Hasse AB i Göteborg för upprustning till tremastskonare. Hon betecknas numera som lustfartyg. Lastförmågan var 195 tdw.

5560 THOR

Tremastskonaren THOR byggdes 1914 i Halmstad för Anders Svensson m fl å samma ort. Den 12 februari 1921 tillträdde Magnus Öfverberg huvudredarsysslan. Motor isattes 1930. Under 1961 såldes THOR till Nils A Stjernström i Halmstad. Då hade Allan Birger Öfverberg varit huvudredare för THOR sen 1943. Stjernström sålde skutan 1961 till Björn Häggroth, Stockholm. Året därpå bildades partrederi med Nils Allan M Yngshammar som huvudredare. 1963 låg hon uppankrad utanför Grötö vid Grundsund. Hon saknade motor. Två av männen i partrederiet försökte segla upp henne till Stockholm, men ankrade upp henne på Ellöse Fjord efter många misslyckanden. I november 1963 sjönk THOR på Ellöse Fjord. Ännu en bit in på 70-talet kunde man se tre master sticka upp ovanför vattenytan. THOR lastade 210 tdw.

7623 HARNÄS

Tremastade DESAG I byggdes 1922 i Swinemünde för Ernst de Buhr i Westhanderfehn, Rhandersmoor. Vintern 1930 låg DESAG I i Köpenhamn. Där Såldes hon till Fridolf L Karlsson m fl i Djupekås på Listerlandet och bytte namn till WINDA. Under 1952 såldes WINDA till Klas August Andersson, Karlskrona och lades vid Karlshamns Skeppsvarv. Ragnar Udde, som ärvde Maskinisten, sålde i december 1955 WINDA till Bröderna Edstrand i Malmö. Bröderna Edstrand vidarebefordrade skutan till Harald J A Lorentzon m fl i Kalmar året därpå. Under Kalmarflagg bytte hundraelvan namn till HARNÄS. Greta E Lorentzon blev huvudredare 1963. Hon seglade med mäns hjälp 1967 ut. Året därpå såldes HARNÄS till Malmö-Köpenhamn Rederi AB (O Bodéne) i Malmö. HARNÄS togs upp på slip i Simrishamn. Rederiet kunde inte lösa ut sig, varför skutan blev liggande i Simrishamn. Hon hade varit Sveriges sista fraktseglande tremastskonare. Nu fick hon bl a jobba som filmskuta. Den 12 september 1972 - efter många rättsliga turer - brändes HARNÄS utanför Simrishamn. I december 1973 kastade Sjöberg upp resterna, bl a botten nedanför Hotell Svea. Dessa rester brändes så småningom också och HARNÄS saga var all. Hon lastade i sin frakts dagar 210 tdw.

4756 DOVER

Skonertskeppet HANNA byggdes 1907 i Västervik, skeppsbyggmästare E Nordström. Förste ägare var Johan Anderberg m fl i Brantevik. Vintern 1928 blev Ture N Boman huvudredare. Två år senare övertog Frans Edv Persson sysslan. Motor isattes 1932. Våren 1946 lämnade HANNA den skånska ostkusten, såld till Fritz Ludvig Johansson m fl i Vänersborg. Under 1951 såldes HANNA, som nu var tremastskonare, till Olle Gillholm m fl på Bohus-Björkö. HANNA omnamnades till DOVER. När DOVER låg på fiske 25 sjömil öster om Out Skerries på Shetlandsöarna sprang hon läck och sjönk den 25 september 1953. Besättningen räddade sig i livbåten. DOVER lastade 205 tdw.

6099 FLORENCE

Tvåmastade bramsegelskonerten WEMYSS CASTLE byggdes 1875 av E Hansen i Marstal för Niels H Goldmann m fl i Aerökjöbing. 1888 såldes WEMYSS CASTLE till R Albertsen i Marstal. Sjönk på fyra famnars vatten i maj 1899 på resa Faaborg-Randers. Bärgades och iståndsattes i Marstal. 1909 såldes WEMYSS CASTLE till N Eriksen-Schmidt i Marstal. Den 15 april 1912, när hon befann sig på resa Oskarshamn-Reykjavik med trä, påseglades hon av en svensk ångare. WEMYSS CASTLE togs havererad in till Karlskrona. Hon låg sjunken vid Selgö när hon 1912 såldes till Olof M Mårtensson m fl i Mörbylånga. Skutan iståndsattes i Bergkvara och omnamnades till SELGÖSUND. Våren 1930 såldes SELGÖSUND till Sven Magnus Nilsson m fl i Påskallavik. Nilsson döpte om sin skuta till FLORENCE. Skutan, som vid förbyggnaden i Bergkvara på tiotalet hade omriggats till 3msk, fick nu hjälpmotor. 1955 såldes FLORENCE till E Jonsson i Persnäs, Sandviken på Öland. Redan året därpå avfördes FLORENCE. Hon lades vid Vituddens Varv, Västervik. Liggande där inköptes hon 1958 av Bertil Bengtsson i Västervik. Tidens tand bet på FLORENCE. 1966 hade hon bara en mast kvar, men veterligt ligger i skrivande stund skrovet kvar vid Vituddens Varv. FLORENCE lastade 200 tdw.

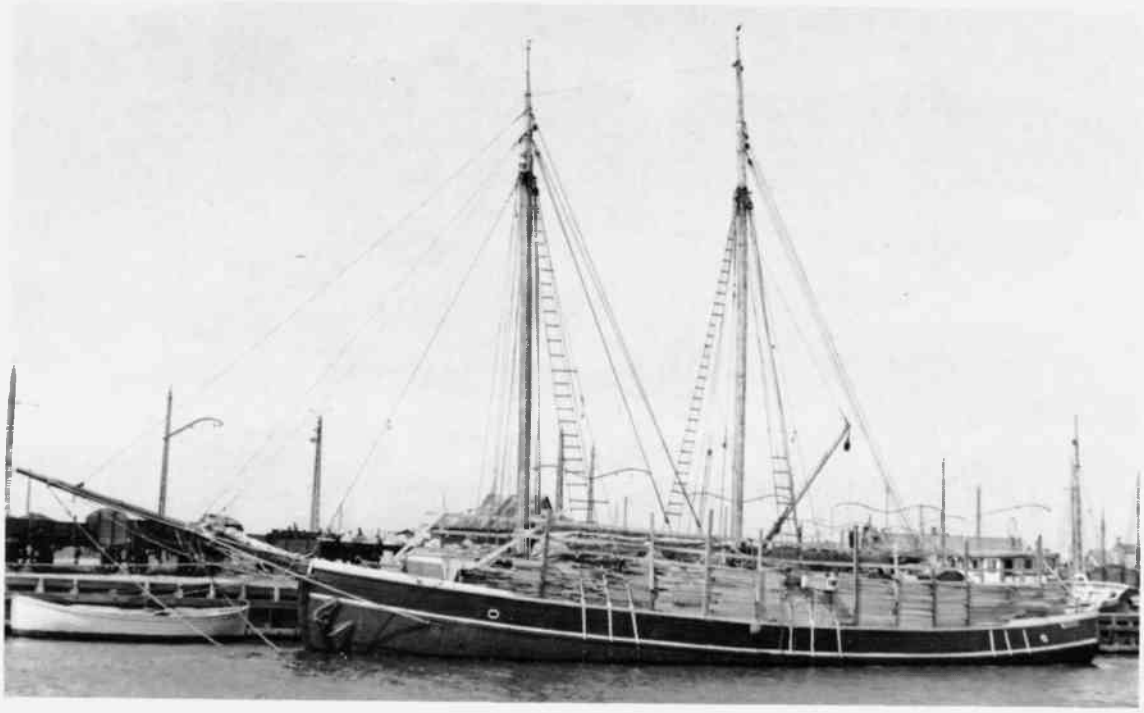
Walter Nilsson

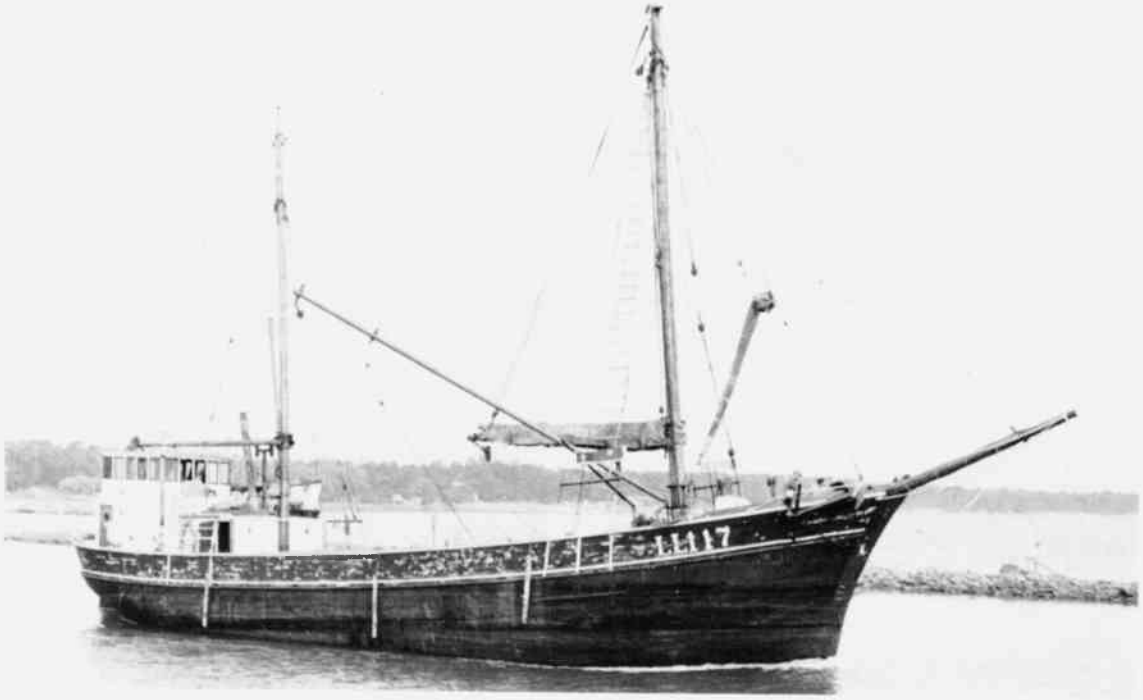
Fotografierna

Överst: GEFION av Skillinge i Råå 1952
Foto: C G Nyström

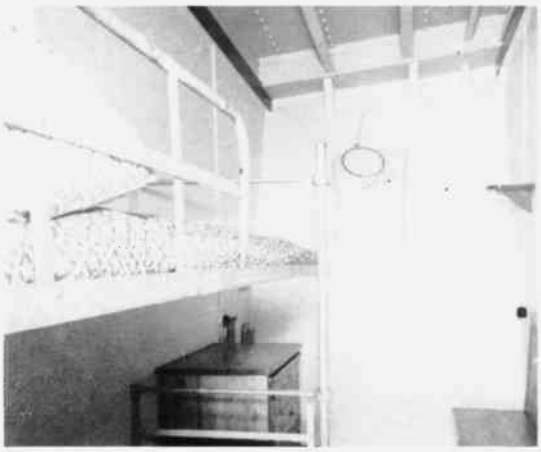
Mellan: LL 117 INGO av Mollösund den 15 juni 1960. Foto: Tomas Johannesson.

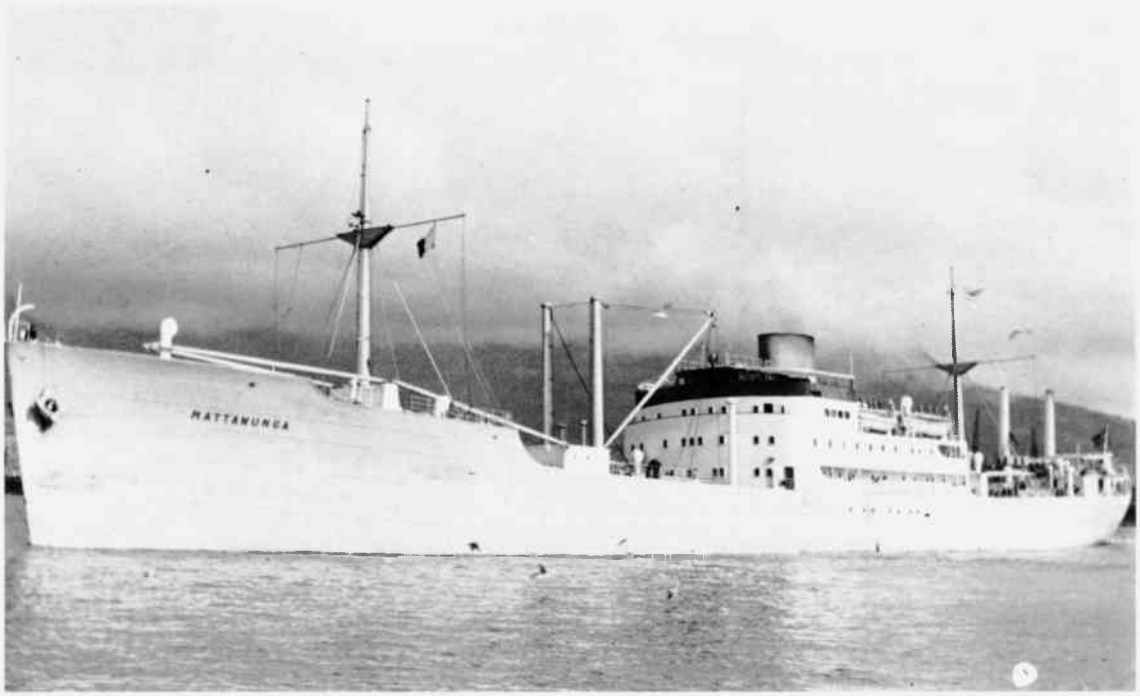
Nederst: HARNÄS av Kalmar i hemorten den 8 juli 1964. Foto: Krister Bång




11117

Styrsö. Ångbåtsbryggan.
C. A. Träff, Göteborg.




MATTAMUNGA

Ångare i södra skärgården

Omslagsbilden till detta nummer av Länspumpen bör få varje ångbåtsfantast och skärgårdsdiggare att bli på gott humör. De båda Styrsöbåtarna har ett specialuppdrag, nämligen att med särskilt inbjudna ombord närvara vid sjösättningen av fartyget i bakgrunden. Detta fartyg har Bertil Söderberg en del att berätta om, vilket Du kan läsa på annan plats i denna tidning. Så tillbaka till skärgårdsbåtarna. De har för tillfället blivit tilldelade östra sidan av Stenpiren där i vanliga fall Ångbåts AB Bohuslänska Kusten båtar var förtöjda. I bakgrunden till vänster skymtar sålunda detta rederis ångare BUHUS. VIRA II och STYRSÖ II var ju trogna trafiken till södra skärgården under större delen av sin levnad och utgick då från västra sidan av Träpiren. Vid östra sidan av denna pir låg Öckeröbolagets båtar och övriga båtar till norra skärgården. Omslagsbilden är som sagt tagen den 28 maj 1943, och då kan det vara dags att berätta något om båtarnas historia.

VIRA II var byggd i Motala 1890 under namnet FALKEN för Göteborgs Nya Ångslups AB. Hon kom till Göteborg mitt under det s k skärgårdskrig som rasade i norra skärgården. Ångslupsbolaget, som vid denna tid hade hand om hamntrafiken och passageraretrafiken i hela göteborgsskärgården, ansågs av öbor och sommargäster i norr med oblida ögon. Man ansåg, att bolaget hade för gamla och långsamma båtar och att det mest intresserade sig för älvtrafiken och trafiken till södra skärgården. Till sommarseglationen 1889 hyrde därför skärgårdsborna in ångarna ELFÄNGEN och LILLA EDET, som kom att konkurrera med Ångslupsbolaget. I september 1890 hade man bildat ett eget bolag, Norra Skärgårdens Ångbåts AB. Efter hand skaffade man sig även egna rejäla båtar också. Med ångarna VINGA, BJÖRKÖ och VIRA sökte Skärgårdsbolaget bli kvitt konkurrensen från Ångslupsbolaget. FALKEN, som enligt uppgift reserverades för södra skärgården, fick säkert rycka in på en eller annan tur även till norra skärgården. 1895 levererades till Ångslupsbolaget de båda snabbgående skärgårdsbåtarna GÖTA och SVEA. Sommaren detta år gick Skärgårdsbolaget i konkurs, och därmed var kriget till ända och Ångslupsbolaget ensam herre på täppan. Men även i södra skärgården blev bolaget med tiden impopulärt. Särskilt de kapitalstarka herrarna bakom Styrsö Hafsbad ansåg bolagets båtar otidsenliga och turerna glesa. Man tvistade också om äganderätten till ångbåtsbryggan vid Bratten. Hafsbadet skaffade sig 1904 de magnifika ångarna STYRSÖ I och STYRSÖ II (dock ej att förväxla med den år 1899 byggda EJDERN, sedermera STYRSÖ II, som ju är på omslaget och vars levnad Du läser om längre fram i denna artikel) och så var kriget med Ångslupsbolagets båtar i full gång. FALKEN, som hade en 175 ind hkr ångmaskin, ansågs av rederiet vara en bra båt, och hon lär även ha använts till viss del i vintertrafik i södra skärgården. Skärgårdskriget resulterade i kappkörningar, dumpade biljettpriser och kontroverser vid Styrsö Bratten. Ångslupsbolaget kunde i juni 1907 taga leverans av ångaren STYRSÖ. 1908 träffades överenskommelse, och kriget kunde avbrytas. Ångslupsbolagets lönsamhet skulle efter några år kraftigt minska och i november 1921 gick bolaget i konkurs. FALKEN och hennes systrar utbjöds till salu. I maj 1922 köptes FALKEN av AB Styrsö Hafsbad för 20000 kr, som på hösten samma år på samma villkor överlät henne till det under bildande varande Viggbyholms Ångfartygs Rederibolag, och hon kom således att trafikera Stockholms skärgård. Omdöpt till VIGGBYHOLM sattes hon in på traden Stockholm-Viggbyholm, men då det redan fanns landsvägsförbindelse på denna sträcka, blev trafiken inte särskilt lönande för rederiet. I augusti 1927 återbördades hon till Göteborg. Styrsö Nya Trafik AB köpte nämligen henne för 19.000 kr. Omdöpt till VIRA II kom hon nu att trafikera södra skärgården t o m sommaren 1951. I november detta år såldes hon till en målarmästare i Falkenberg, men fartyget låg overksamt vid Ringön i Göteborg. Denne målarmästare, Stig Ringström, sålde sedan i faebruari 1952 VIRA II vidare för 18.000 kr till AB Glücksmans Metallaffär, vilken lät skrota fartyget.

STYRSÖ II var byggd vid Erikbergs Mekaniska Verkstad 1899 för Göteborgs Nya Ångslups AB under namnet EJDERN. Hon gick mestadels i trafik till norra skärgården. Då hon även var kraftigt byggd, användes hon i vintertrafik. Isförstärkt och med s k kryssarakter fick hon säkert stå modell för den år 1903 till Ångbåts AB Bohuslänska Kusten byggda ångaren BYFJORDEN (vilken sedermera blev Öckeröbolagets BURÖ). EJDERN, som från början var svartmålad, blev i likhet med bolagets övriga båtar 1904 vitmålad. Hennes skeppare var under flera år kapten Christoffer Larsson från Kalvsund. I november 1921 gick som sagt Ångslupsbolaget i konkurs, och EJDERN blev till salu. 1922 köptes hon av AB Styrsö Hafsbad, och omdöpt till STYRSÖ II kom hon nu att tillsammans med ångaren STYRSÖ under en följd av år att trafikera öarna i södra skärgården. 1923 bildade några öbor med Gustaf Samuelsson i sptsen Styrsö Nya Trafik AB och med ångaren VIRA och f d fiskebåtarna NEPTUN och ALDEBARAN inleddes trafiken i konkurrens med ångarna STYRSÖ och STYRSÖ II. Man inledde emellertid redan efter något år samtrafik, vilken varade till 1928, då Styrsö Hafsbad övertog Styrsöbolaget. Rederinamnet, Styrsö Nya Trafik AB, behölls stots övertagandet. 1934 gick bolaget i konkurs, ur vilken så småningom bildades Styrsö Trafik AB. Detta bolag, vilket nu förfogade över fyra ångbåtar och två motorfartyg, och där alltså STYRSÖ II nu hörde hemma, blev dotterbolag till något som kallades AB Långedrag. Flottan utökades efter hand med nybyggda fartyg. 1949 övertogs AB Långedrag av Göteborgs Stad och en upprustning av fartygsbeståndet påbörjades. 1951 var det alltså dags att sälja ångaren VIRA II, medan STYRSÖ II såldes på försommaren 1954 för 35.000 kr till Ångbåts AB Bohuslänska Kusten i Uddevalla. Detta rederi hade under 1950 rekonstruerats under kapten Knut Nordendorphs ledning. Även Marstrandsbolaget hade ombildats vid denna tid. I januari

Fotografierna

Överst: Ett "maffigt" vykort från Bratten ca 1930. Från vänster STYRSÖ II, VIRA och STYRSÖ. Längst ner i vänstra hörnet skymtar motorbåten NEPTUN. Foto ur Ragnar Magnanders samlingar.

Mellan: Ur MATTAWUNGAs inre. Till vänster en manskapshytt. Lägg märke till järnsängen och den i övrigt spartanska inredningen. Till höger en passagerarhytt.

Nederst: MATTAWUNGA i Cape Town. Foto ur Krister Bångs samlingar.

1951 hade sålunda Marstrands Rederi AB under ledning av Bertil Skanse bildats. Trots att bolaget fick statsunderstöd, där dock de flesta slantarna satsades av Torsten Kreuger, gick rederiet dåligt. Kreuger sålde sina aktier till Gustaf Thordén, som var huvudintressent i Bohuslänska Kusten. Detta medförde att Marstrandsbåtarna i slutet av 1953 fick Uddevalla som hemort och med kapten Nordendorph som chef för båda rederierna. STYRSÖ II omdöptes nu till MARSTRAND och ingick i Marstrandsbolagets turlista på traden Göteborg-Marstrand somrarna 1954 och 1955. I januari 1956 övertogs Marstrandsbåtarnas verksamhet av några veteraner i rederiet. Därmed var Uddevalla-epoken till ända, och man återgick till Marstrand som hemmahamn. Till sommarseglationen 1956 chartrades MARSTRAND åter på Marstrandstraden, vilket blev hennes sista år i trafik. I juni 1957 sålde nämligen Bohuslänska Kusten den gamla Styrsöbåten för 27.000 kr till Skot & Avfall på Ringön, som lät skota fartyget.

Ragnar Magnander

Källor:

Svensk Sjöfarts Tidning
Nathan Odenvik, Folke Danbratt - Styrsö socken
samt ett tack till Dag Almén, vilken lämnat en del uppgifter.

MATTAWUNGA

På det vackra fotot på Länspumpens framsida syns ett sjösättningsklart fartyg på Götaverken mellan de två skärgårdsbåtarna. Min nyfikenhet om vilket fartyg det var resulterade i nedanstående artikel.

Det var på förmiddagen den 28 maj 1943 som sjösättningsgästerna transporterades över älven med VIRA II och STYRSÖ II till Götaverken. Närmare 800 gäster hade inbjudits för att se det nybyggda fartyget glida ner i Göta Älv. Ett mycket stort antal gäster, då fartyget ifråga var ett lastlinjefartyg. Gudmor fru Signe Jungen döpte fartyget till MATTAWUNGA, och då placerar den sjöfartsintresserade givetvis fartyget under Transflaggan. Man kan undra varför så många gäster inbjudits att deltaga. Förklaringen måste vara den att Sveriges Skeppsklarerare- & Skeppsmäklarförenings då pågående kongress var förlagd till Göteborg. Ca 300 reklammän höll årsmöte i staden och den spanska marinkommisionen, som var på besök i Sverige, hade inbjudits och satte sin prägel på evenemanget. Bland honoratiores märktes förutom gudmor Signe Jungen, dåvarande ordföranden i Transatlantics styrelse Robert Ljunglöf, direktör Bernhard Sandström, Rolf Sörman och Torsten Edwijn. Varbets sångkör och göteborgspolisens mussikkår lät välljudet höras bland de närvarande.

MATTAWUNGA var det 28 fartyget som Götaverken dittills byggt för Transkoncernen, och det sammanlagda dw-tonnaget för dessa fartyg uppgick till en kvarts miljon ton. Ett systerfartyg BARRANDUNA, levererades till rederiet året innan, d v s 1942. Serien avslutades med WANGARATTA och BOOGABILLA som levererades 1945.

Lördagen den 23 oktober 1943 var det dags för provtur och MATTAWUNGA bogserades ut genom hamnen med ett 80-tal inbjudna gäster för att visa vad hon kunde åstadkomma. Provturen blev lyckad, och det fina fartyget beundrades ingående. Speciellt fartygets vibrationsfria gång - trots att provturen företogs i ballast. Alla prover förlöpte tillfredsställande, och efter provturen övertogs MATTAWUNGA av rederiet. Förste befälhavare var sjökapten Hellen Hjertstedt, och maskinchef övermaskinist W Klintemark.

I likhet med dåtidens moderna lastlinjefartyg hade även MATTAWUNGA inredning för ett mindre antal passagerare. Alla passagerarhytter var 1:a klass och fördelades på två lyxhytter bestående av en mindre salong, sovhytt och badrum samt åtta enkelhytter med badrum. En nyhet var den s k passagerarbrygga under kommandobryggan där passagerarna kunde vistas vid bl a hamnanlöp och hade således en mycket fin utsikt. Eftersom resan till Australien var lång hade man beaktat detta vid planeringen av inredningen för såväl passagerare som besättning. Befäl och underbefäl bodde midskepps och manskapets hytter var förlagda akterut i en och tvåmanshytter.

MATTAWUNGA var på 9050 ton dw. Brutto- och nettotonaget var 5756 resp 4220 ton. Längd, bredd och djup: 144,59 m, 17,83 m och 11,58 m. Framdrivningsmaskineriet bestod av en 7-cyl dubbelverkande tvåtakts dieselmotor av B&W-typ tillverkad av Götaverken. Den 9000 ihk starka motorn gav fartyget en fart av 16 3/4 knop. Oljeförbrukningen vid denna fart var 33 ton per dygn.

På grund av det rådande kriget lades MATTAWUNGA upp efter leveransen. När så den efterlängtade freden kom och världshaven öppnades för sjöfarten, utrustades MATTAWUNGA för sin första resa till Australien vilken hon byggts för. Efter att ha tagit in last i Göteborg avgick MATTAWUNGA den 28 juni 1945 till Newcastle on Tyne dit hon anlände den 1 juli. Här blev hon liggandes under lastning ända tills den 24 juli då hon lämnade för Cape Town som hon anlöpte den 13 augusti. Två dagar senare var man åter till sjöss med Melbourne som första hamn i Australien, dit MATTAWUNGA kom den 1 september. Efter att ha tagit in last i olika hamnar i Australien vände man stäven mot Europa. Efter hamnanlöp i Holland fick man order att gå till New York för att ta in last för Sverige. MATTAWUNGA anlände Göteborg den 4 februari 1946 och avslutade således sin första resa till Australien.

Några haverier

På resa mellan Australien och San Francisco med 14 passagerare ombord råkade MATTAWUNGA ut för ett maskinhaveri den 28 april 1946 ca 600 km sydväst om ön Oahu i Stilla Havet. Assistans begärdes och en bogserbåt gick ut från Pearl Harbour och bogserade in MATTAWUNGA till Honolulu.

Den 7 januari 1958 drabbades åter MATTAWUNGA av ett haveri. Denna gång på resa mellan Kotka och Göteborg. Fartyget hade just run-

Twin-Screw Passenger- and Cargo Motorship

"MATTAWUNGA"

Yard No. 580

Built by A.-B. Götaverken, Göteborg, 1943.

Owners:

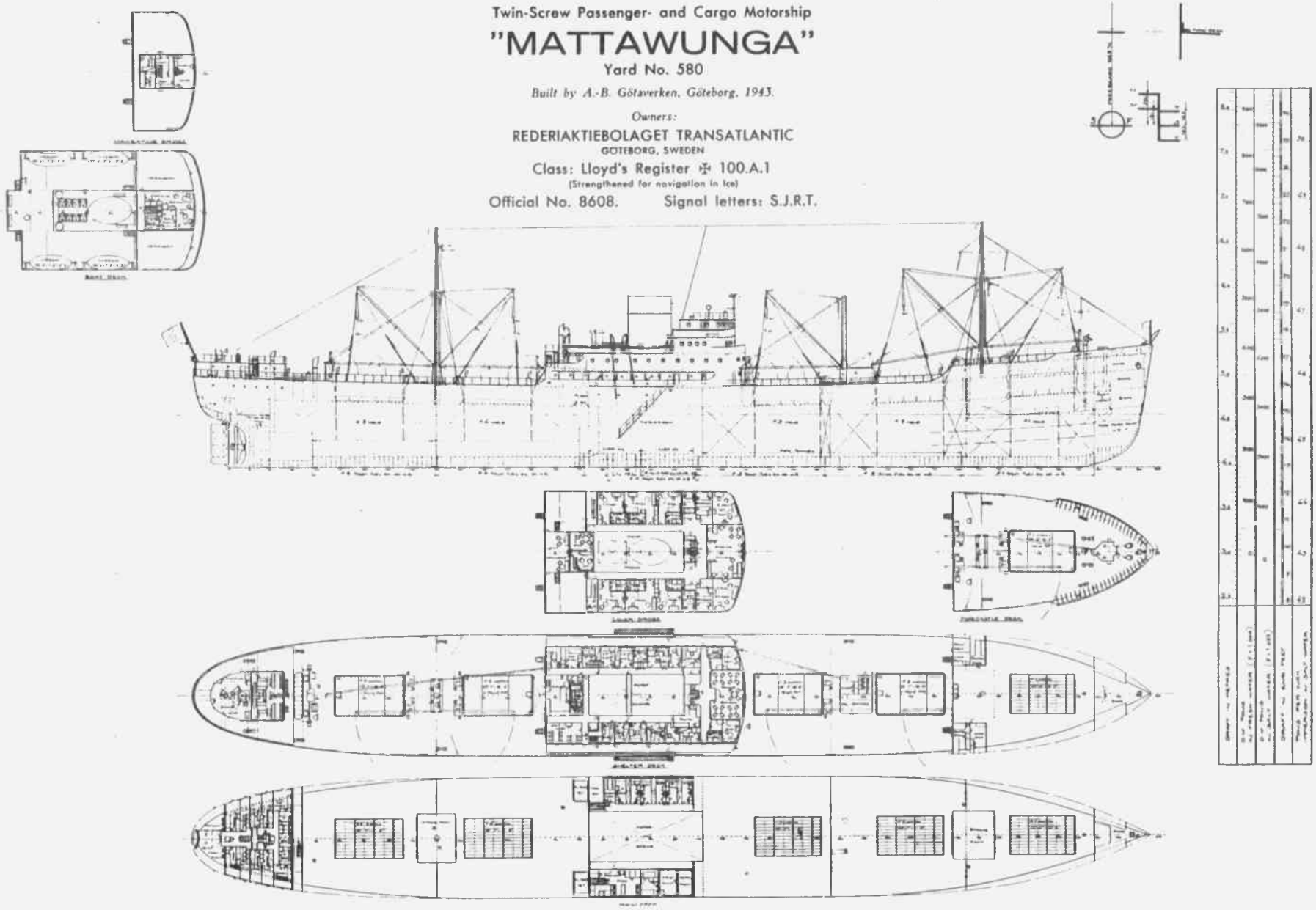
REDERIAKTIEBOLAGET TRANSATLANTIC

GOTEBORG, SWEDEN

Class: Lloyd's Register ✠ 100.A.1

(Strengthened for navigation in Ice)

Official No. 8608. Signal letters: S.J.R.T.



dat Böttö fyr i inloppet till Göteborg då lotsen gav order till rorgängaren att inte komma mer styrbord. - "Hon styr inte", blev svaret. Svaret utlöste en rad febrila åtaganden på bryggan på MATTAWUNGA. Stopp i maskin och full back. Ena ankaret fälldes, men inget kunde hindra transaren utan hon gled upp hela 15 meter med förstäven på en sandbank i Galtöviken. Tur i oturen var att om man hunnit lite längre innan roderhaveriet, så hade fartyget gått rätt upp på Brandnäsbrottens bränningar och rivit upp botten. -I mars i år gick Stena Lines engelskregistrerade lastfartyg ELK på just dessa brott och erhöll mycket svåra bottenskador.

För att få MATTAWUNGA av grundet lossades en del av lasten föröver. Röda Bolagets bärgningsångare KARL och HARALD, den sistnämnda rekvirerad från Malmö, försökte att dra MATTAWUNGA av grundet. En besvärlig snötjocka gjorde att man fick avbryta bärgningsförsöket. Den 9 januari drogs MATTAWUNGA flott och bogserades in till Rivöfjorden, där dykare konstaterade att inga skador uppstått i bottenplåtarna, varefter fartyget bogserades in till Lundbyhamnen.

Den 5 november 1960 var olyckan framme igen då MATTAWUNGA grundstötte i inloppet till Malmö hamn. Det var på utgående från Malmö Nyhamn och strax efter att bogserarna släppt fartyget som hon gick på en sandbank mellan rännan till Frihamnen och Industrihamnen. Bärgningsfartygen BJÖRNEN och SUNDET drog loss MATTAWUNGA och tog in henne till kaj igen. Påföljande dykarundersökning visade inga skador i skrovet. MATTAWUNGA kunde därefter avgå sedan man hade riggat till ett reservankare istället för det som gick förlorat vid grundstötningen.

På resa Stockholm-Lübeck med kollast grundstötte MATTAWUNGA i tjocka utanför Travemünde den 4 januari 1962. Dellossning av lasten företogs varefter fartyget flottogs och kunde fortsätta resan.

Som inledningsvis omtalades var MATTAWUNGA avsedd för Transatlantics Australienlinje. Där gick hon till omkring 1957 så hon insattes på rederiets linje mellan Skandinavien och Nordamerikas ostkust. Två andra Australienfarare, KANANGOORA och GOONAWARRA, drogs samtidigt bort från Australienfarten och dessa båda fartyg fick de mera passande namnen NEBRASKA resp DAKOTA. Kanhända var MATTAWUNGAs inträde på Nordamerikalinjen tänkt att bli av tillfällig karaktär, men hon kom att segla på linjen resten av sin Trans-tillvaro med sitt "australiska" namn.

MATTAWUNGA såldes den 17 mars 1967 för 112.500 pund till Mini Jupe Compania Naviera S A, Panama City, R P. Hon vidaresåldes omgående till Strakis Cia Mar SA, Panama. Hennes nya namn blev REA och hon sattes under grekflagg. Med den grekiska flaggan i aktern avgick hon från sin gamla hemmahamn Göteborg den 31 mars för Liverpool.

De nya ägarna fick inte behålla sitt nyförvärv så länge enär REA kolliderade den 12 september 1967 kl 8 am på position 35°55'N och 12°45'W med danska motorfartyget HERDIS om 21000 bruttoton. REA, som var på resa Phippinerna och Rotterdam med last av copra, togs under bogsering av dansken mot Cadiz, men kl 12.35 pm GMT den 13 september gick REA till botten på positionen 36°20'N och 9°48'W. Besättningen räddades av dansken.

Bertil Söderberg

Kretsnytt

Nye ordföranden har ordet.

Som nytillträdd ordförande i västra kretsen av Klubb Maritim vill jag tack dig, Bertil, för allt det arbete du lagt ned för att göra Västra Kretsen till den trevliga och livaktiga förening som det blivit. Antalet medlemmar som kommer på månadsmöten och tisdagskvällar för att få sig lite båtsludder till livs har stadigt ökat. Jag hoppas verkligen, att du, trots att du av tidsskäl begärt att få avgå, skall finnas i närheten för att med råd och dåd hjälpa mig. Den goodwill du skapat för föreningen genom alla dina kontakter har varit mycket värdefull.

Min målsättning för 1979 och framåt är att vi skall kunna öka medlemstalet och då allra helst med aktiva medlemmar med ett levande intresse för sjöfart.

För att vi inte skall fungera som enbart en slags göteborgsförening måste vi söka oss ut till medlemmarna, som bor i perifera delar av vårt västliga område. Vi försöker att hålla ett septembermöte i Lysekil eller i trakterna däromkring den 15 eller 22. Mer om detta senare.

Till våren 1980 är det hög tid att ge medlemmarna inåt landet möjlighet att gå på möte i förslagsvis Karlsborg.

Som tidigare: VÄL MÖTT I LOKALEN.

Donald MacFie

Identifierad?

Fotot på den okända kusttankern i förra numret har tydligen vållat en del huvudbry. Det är ju inte lätt att identifiera just kusttankers eftersom dessa i regel byggts om till oigenkänlighet vid olika moderniseringsarbeten.

Robin Holmstedt säger att tankern är ÄNGÖ, som hon såg ut innan den stora ombyggnaden. Ett annat svar som erhållits gör gällande att fartyget är CRUDO från Donsö. Arne Andersson undrar om det inte kan vara ARGO eller VÄSTTANK. Jag överlämnar frågan till vidare debatt i ämnet.

Också ett sommarminne

I förra numret fanns rubriken: Sommarminnen, och jag blev så livligt påmind om ett sommarminne av sällan skådat slag. Detta utspelade sig i mitten av tjugotalet. Allt var frid och fröjd, barfotadagar, bärplockning, bad och vittlingfiske. Livet var så roligt och härligt, som det endast kan vara i ett litet, av badgäster ofördärvat skärgårdssamhälle. Men då som nu var tillvaron inte bara solvarma klippor och kamratliga lekar och nöjen. Kampen för brödet var "en annen side av sagen", som våra danska vänner brukar uttrycka sig. Familjeskibet STINA låg lastad till skarndäck med gatsten för Middelfart. Sin vana trogen skulle vår kära mamma även denna sommar ut på böljan blå, och njuta havets salta fläktar. Hon tyckte detta var den mest underbara form av avkoppling från de nära nog eviga bestyren vid symaskin, bakugn och tvättbaljor. Ja, allt som en mångbarnsmamma kan drabbas av. "Moderskapets kval och lycka". Alltnog, mycket tidigt en ljuvlig morgon fyllde morgonbrisen både storseglet och klyvarn. Allt var så vackert och fridfullt, som endast en skärgårdsmorgon kan bjuda på. En av mina skönsjungande bröder brukade med förkärlek stämma upp följande välkända sång: Hi hej och hå, undan det går. Vattnet om bogen smeker, färden räcker länge än osv...

Tyvärr tog idyllen en ände med förskräckelse. Fram på eftermiddagen spelade en rasande NW sommarkuling upp till dans. Ett, eller kanske två rev togs in i det "lindbomska" storseglet, och trots många svåra brott, gick det i alla fall på rätt håll. De sexton hästarna från Skandiaverken får icke glömmas i sammanhanget, ej heller den välskurna klyvarn.

Men ve och fasa! Då STINA bokstavligen endast befann sig ett stenkast från fyrskibet Skagens Rev, sprang stickbulten till storseglet. Från det katastrofala ögonblicket fanns det ingen chans att ta sig innanför det yndiga broderlandets kust. Det blev att länsa mot Marstrand. Allt blev så overkligt lugnt efter denna plötsliga manöver, men vår kära mother blev dock alldeles förfärad, då pappa för några ögonblick lät henne betrakta de gröna böljornas mäktiga skådespel och utbrast: "Herre Gud, vi kommer aldrig hem igen". Allt gick dock lyckligt, och snart lågo de gott förtöjda i Marstrands trygga hamn och då som nu ruvade Carlstens fästning på sina hemligheter...

Nu hör det till saken att en av Näsets galeaser länsade ända hem, och eftersom denne skipper på ett oförklarligt sätt förlorat STINA ur sikte uttalade han i ett svagt ögonblick sina allra värsta farhågor. Till råga på allt elände, fick vi inte det minsta livstecken, ty mamma som alltid var så orolig , var ju själv med i båten. Härtill kom att de voro helt okunniga om det hemska rykte som cirkulerade dessa ångestfyllda sommardagar. Själv stavade jag varje ögonblick på denna dystra sanning: "Ingen far och ingen mor".

Alla vi små upplevde den klassiska liknelsen om de små ängsliga kycklingarna. Vårt beskärm var en storasyster, som inte fick visa sin oro och förtvivlan, samtidigt som goda vänner försiktigt uttalade sin önskan om vilket barn de skulle vilja fostra upp.

Men då skräcken och sorgen var som störst, var glädjen närmast. STINA hade då förflyttat sig till Kalvsund i väntan på gynnsamma vindar. Till all lycka passerade ms TORE och den gode och glade vännen Carl Ögård från Gravarne hov upp sin kraftiga stämma och uppmanade fader Hjalmar att omedelbart ringa hem, ty ryktet om förlisningen var nu vida spritt.

En sådan befriande glädje som vi upplevde, då budet kom, kan aldrig förklaras eller glömmas. Vi skulle icke skingras för alla vindar i Askums socken eller på Näset. Vi fick liksom livet tillbaka och julisolen lyste och strålade som aldrig förr. Det blev i sanning fest i stugan.

Till fars och mors ära måste jag tillägga att de aldrig riktigt kunde förlåta sig själva, att de inte ringde hem från Marstrand, men två viktiga faktorer måste tas med i bilden, dels var mor själv med i äventyret, och för det andra, de visste icke om detta förfärliga rykte: "STINA förlist med man och allt".

Kära hälsningar till alla vänner och bekanta.

"Martin på Näset"

Frågor

Den 5 december 1935 köpte Herman Häggström och Folke Eriksson bogserbåten ERNST till Husum norr om Örnsköldsvik. ERNST var byggd 1897 på Lundby mekaniska Verkstad i Göteborg.

Mått: 15,94 x 4,16 x 2,23 31,98 ton

Var säkerligen inte registrerad.

Jag skulle gärna vilja ha lite uppgifter om ERNST beträffande ägare och hemorter efter 1897. Finns det någon som specialiserat sig på bogserbåtar som kan ställa upp ?

Finns det någon som har fotografier på någon av följande båtar skulle jag vara tacksam:

ERNST (se ovan)
9260 NORDFART
6329 OLLE
6327 ALMA
6252 WESTFJORD
6026 RALF (bogserbåt en tid hemma i Övik)
5918 som KORSHOLMEN

Ingmar Sahlén

Vätterskuta

FAMILIEN inköptes från Danmark till Skillinge år 1894. Dansk ägare var en sibsförer J B Binas i Aerököbing. Han hade inköpt henne från J Rasmussen i Svendborg vilken hon tillhört från dess att hon blev färdigbyggd 1869 i Thurö som kravellbyggd skonert. Huvudredare för det köpande partrederiet blev kapten Per Mårtensson i Skillinge. Den 18 juli såldes hon till ett nytt partrederi i Skillinge med kapten Anders Möller som huvudredare. Såldes till Danmark den 15 oktober 1915 till Emil Brusel i Hilleröd men köparen fullgjorde ej köpet utan detta återgick den 23 oktober så hon blev efter 8 dagar svensk egendom. Kapten Möllers rederi sålde fartyget 1916 till Lidköping. Huvudredare i detta rederi har efter varandra varit Carl Adolf Backlöf, disponenten Ivar Lundmarker och Erik Thun. Densamme anmälde den 1 augusti 1916 att FAMILIEN utrustats med en 20 hkrs fotogenmotor. Från Lidköping såldes fartyget den 6 mars 1929 till Hjalmar Nilsson, Västanå. Eken blev hemort. För att efter 5 år säljas till ett partrederi i Kavelbäck. Den 18 september 1937 kom hon till Motala där Thyra Arvida Wärn blev huvudredare för att den 18 september 1949 eftertädas av sin make Inge Thorsten Wärn. 1934 fick hon en ny motor på 40 hkr av June-Munktells fabrikat. På 50-talet ombyggdes fartyget på Sjötorps Varv och Inge Wärn sålde efter en tid sin andel till Gustav och Gunnar Bülow i Hammar. De i sin tur sålde fartyget till Clarence Hilmersson i Hamburgsund. Hilmersson sålde henne i april 1968 till Degerfors och Bengt Bertil Ahlin. FAMILIEN lastade 130 ton dw.

Att byta ut det anrika namnet till TIRONGA var en styggelse. Den nye ägaren har väl hittat en liten ö på kartan med det namnet. Undrar om skutan har kommit till Västindien?

Medlem 999 Carl David

INGO igen

I Länspumpen Nr 4, 1976 skrev jag och berättade om att INGO hade blivit såld till Albrechtsson - Hasse i Göteborg. Hon har sedan dess legat förtöjd i Lilla Bommens hamn i Göteborg tillsammans med Sjöfartsmuseets båtar. Köparna hade ju planer på att åter ge den gamla skönheten sin ursprungliga rigg. Nu har hon fått sina tre master igen och det är med glädje som man kan konstatera detta. Arbetet tar väl sin tid. Någon styrhytt finns inte. Den togs bort ganska omgående. Lastluckorna har också tagits bort och däcket blir rymligare. Förra året fick hon en ny mast och de andra två har kommit på plats nu. Det är väldigt roligt att här i Göteborg kunna visa upp några tremastare. Det är ju INGO och den i Sjötorp också byggda WESTKUST. Båda skutorna ser ju ut att ha hamnat i seriösa händer och det är roligt att åter ha möjlighet att se tremastare på havet. Ännu dröjer der väl ett tag innan vi får se INGO under segel, men det skall bli en härlig syn för ögat.

Göran Ohlsson

Manus

En hel del manus ligger och väntar på publicering, så finner Du inte Ditt bidrag i detta nummer. Hav tålamod. Nya, såväl som återkommande skribenter är hjärtligt välkomna med manus.

Reg-nr

RÄTTELSE IGEN

8829 har haft olika namnförslag men hittills har inget varit korrekt. Vi försöker en gång till. Hennes namn var PROLIFIC.

Tillägg

8952 SØHOLM blev ej ophugget i 1961, sejler i beste velgående som stenfisker og entreprenørfartøj.

Knud P Knudsen

Nu har turen kommit till registernummer på 6000. Jag har inte tidigare forskat så mycket på detta tusental, så alla kompletteringar är välkomna. Viss nytta hoppas jag dock att listan ändå skall vara.

Krister Bång

6001	MS		STENBJÖRN	1918	Hällevik	74	48		1918	10.31	S No
6002	MS		Pamaru ex Tanga, BULLAREN	1918	Göteborg	5749	4225	X	1918	6.40	Konf Bordeaux Upph 1962 Tokyo
6003	SS		Aiace Primo ex Cupido, Romelia, Serula, HOLMIA	1918	Stockholm	2241	1595	X	1918	5.26	S Br Strandad 630130 Varna
6004	MS		Inga Halskov ex TORA, HENDERIKA	1909	Delfzijl	146	111		1918	9.35	S Da
6005	SS		Walborg ex KORSBORG, INGA	1918	Oscarshamn	999	667	X	1918	2.37	S Du Strandad 381117 Bayonne
6006	MS		Hongisto ex KONTRO, CARL AMELN	1917	Norrköping	437	272		1918	10.20	S Fi Stuken början av 20-talet
6007	S		Viben ex KAJSA	1918	Saltvik	91	82		1918	10.42	S Da Förlist ca 1946 Sotö Svartskär
6008	S		Mercedes ex KNUT, POLSTJERNAN 3, Linda	1891	Ohrenhof	397	348	X	1918	3.20	S Sp Strandad 210701 Almeria
6009	MS		Karmøy II ex CONDOREN	1918	Örebro	219	149		1918	1.38	S No Grundstött 6/40 Farsund
6010	MS		Karmøy I ex Vanse, Tulla, GLADAN	1918	Örebro	218	145		1918	6.26	S No Struken 2:a världskriget
6011	SS-B		BILANZ	1872	Hamburg	28	10		1918	10.27	S utlandet
6012	S		VIRGO ex Fortunate	1884	Elmshorn	75	57		1918	1934	Sjönk 17/9 vid Island
6013	SS		Sao Caetano ex DOROTEA, ADOLF BRATT, ADOLF	1918	Göteborg	1869	1094	X	1918	1.56	S Bz Upph 1965 Brasilien
6014	SS-B		OHRVIKEN ex PAX, Pax Mundi	1917	Slikkeveer	88	7		1918	1961	Upphuggen Sundsvall
6015	F		Lea ex BREMSKÄR, MAJBLOMMAN	1918	Lysekil	47	23		1918	10.58	S Fi (SF 18)
6016	S		HAJ ex MARTIN, Familien, To Söskende	1890	Faaborg	29	24	X	1918		
6017	S		IRENE ex Vera Irina	1901	Loksa	231	203		1918	4.22	Kondemned Corruna
6018	SS		VERONICA	1918	Malmö	1487	1051		1918	1940	Torp 17/11 utanför Irland.
6019	SM		GRETA	1904	Viken	33	24		1918	7.57	S USA Sjönk Palma 60-talet
6020	S		JOHANNA MARIA	1898	Papendrecht	134	123		1918	1920	Koll o sjönk 17/3 Kattegatt
6021	SS		HOLLANDIA	1918	Malmö	1445	1021	X	1918	1919	Minspr 20/10 Nordsjön
6022	SM		KRONAN ex JOHN & LIZZIE	1883	Grimsby	74	53		1918	8.46	S No
6023	SS		Kvernaas ex FERRO, Eidshorn, INGRID BRODIN	1918	Fredrikstad	1812	1326		1918	3.29	S No Minsp 400217 Nordsjön
6024	SM		Cora ex JUPITER	1918	Groningen	354	276	X	1918	8.26	S Ty
6025	MS		Follesøy ex Bromse, Frostfart II, ERNST	1918	Söderköping	99	69		1918	8.42	S No Sjönk 691031 Jomfruland
6026	SS-B		RALF ex VOLHARDING	1907	Dordrecht	79	21		1918	8.39	S Sp Guinea
6027	MS		Heide Marie ex Dora, RURIK, EBENHAESER	1912	Delfzijl	148	119		1918	3.29	S Ty
6028	MS		FRANK	1917	Råå	42	25		1918	6.25	Förlist
6029	SS-B		FREJ	1918	Ekensberg	199	24	X	1918		
6030	S		BLENDA	1918	Kungsviken	38	30	X	1918	11.60	Ej längre sjöfart
6031	S		SPEEDWELL ex Invicible, Intrepid	1893	Philadelphia	322	264		1918	1918	Strandad 29/11 Pasajes
6032	SS		HAGA	1918	Sölvesborg	1299	934	X	1918	1940	Minspr 1/5 Nordsjön
6033	MS		Hansa ex Boistö, Suomi, SKÅNE	1917	Stockholm	204	128		1918	4.28	S Fi Brann 9/47 Rauma
6034	S		DAGA	1918	Studseröd	61	35	X	1918	1956	Sprang läck 10/5 o sjönk Faerder
6035	MS		Dick ex Svalen, Karl, ADVENDO, Advendo III	1904	Papendrecht	97	70		1918	4.24	S Da Upphuggen Randers 1968
6036	MS		CARITANA ex SÖDRA NORRLAND, REYMERSHOLM, DE TIJD	1907	Delfzijl	103	70		1918		
6037	SS-B		KAIMA	1898	Karhoula	59	3		1918	3.35	Upphuggen
6038	SS	se även 625	Koit ex MOLLÖSUND	1918	Helsingborg	278	161		1918	5.27	S Est Brann 310503 Faludden
6039	SS		ELGÖ ex Bolheim, ELSA	1918	Göteborg	1863	1305	X	1918	1940	Sänkt 22/6 Medelhavet
6040	SM		MARGIT	1918	Arvidsvik	39	28	X	1918		
6041	S		Ana ex Arkona, ERIKA	1918	Örnavik	269	222		1918	5.31	S Ty Struken ca 1950
6042	SM		SAGA ex ANNA GRETA	1918	Docksta	30	22		1918	1921	Strandad 7/11 Harnäs
6043	F		TUCANA ex INGRID II, KASTOR	1918	Studseröd	43	19		1918	1974	Brann 12/4 utanf Kanarieöarna
6044	SS		ETNA ex ARCTURUS	1918	Fredrikstad	2814	2175	X	1918	1942	Torpederad Atlanten
6045	MS		Ytterøy ex NILS ERIK	1918	Stockholm	204	126		1918	2.26	S No Upphuggen 1966
6046	SM		MARTHA	1918	Söderköping	192	141		1918	1919	Strandad 23/2 W Hartlepool
6047	S		NORDEN	1918	Västervik	78	65	X	1918	7.73	Bränd Ragnhildsborg, Södertälje
6048	S		ZAMONA ex John Gill	1881	Picton N S	1008	933		1918	1919	Kondemned juni eft hav Nordsjön
6049	S		JUNIOR	1886	Alhamn	31	27		1918	9.23	Utan angiven orsak
6050	MS		TISNAREN	1918	Göteborg	5788	4299	X	1918	1942	Torpederad Karibiska Havet

6051	SS	Sally ex OSWAL, NORRKÖPING, Edmond-Gustave, Greylands	1896	W Hartlepool	2729	1952	X 1918	10.37	S Fi Upphuggen 1953 Hamburg
6052	MS	Orion ex Lauenburg, Lisa Heins, EJDERN	1918	Skebäck	226	153	1918	4.24	S Ty Läktare 1936 Tysk pris 7/41
6053	MS	GRISSLAN	1918	Skebäck	226	156	1918	4.24	S Ty Förlist Memel 1924 på första resan
6054	SS	MIRANDA ex GOTHIA, Otago, Nàdor	1893	W Hartlepool	2068	1529	X 1918	8.34	Upphuggen Lindholmen, Göteborg
6055	SS	FRITHIOF II ex NORMANDIA	1918	Göteborg	1151	821	X 1918	1961	Upphuggen Göteborg
6056	SM	BANDIA ex HEDVIG	1918	Bergkvara	162	123	1918	1953	Brann o sjönk 20/3 Menstad
6057	SS-B	BOY	?	?	45	21	1918	11.27	Förstörd
6058	SS	Citta di Pesaro ex Eudora, RAUKEN, FORSHULT	1918	Göteborg	675	412	X 1918	6.52	S It Upph 1953 Italien
6059	SM	ALKAN ex FAMILJEN	1918	Kungsviken	46	24	1918	11.32	S No Öde okänt
6060	SS	Emmanuel P. ex Aghios Nicolaos, Jelva Dan, Jelva Lau, Jelva, Johanne, ITALIA, TURBINIA	1918	Oscarshamn	2226	1664	X 1918	6.32	S Da Sjönk efter brand 670115 pr S.S. Feliu-Bombay
6061	SS	BOTHNIA ex FREJA, ANNEMARIE	1918	Limhamn	1356	917	1918	1941	Koll 21/11 Brunsbuttel o sjönk
6062	SS	GAPERN ex GUNBORG, TORLEIF HUGO	1918	Helsingborg	1033	697	X 1918	1960	Anl Sölvesborg 9/11 f upph
6063	SS	Pollux ex Josephine le Borgne, FELICIA, TORILD	1918	Landskrona	1413	921	1918	2.33	S Fr Upphuggen 1958
6064	SS	GRIM	1918	Malmö	1343	710	X 1918	1958	Upphuggen Ystad
6065	SM	CROXBY	1890	Grimsby	77	31	1918	1957	Sjönk 9/10 utanf Hallands Väderö
6066	MS	Asafin ex VERA	1918	Norrköping	446	282	1918	5.33	S Fi Strandad 571027 Hangö Udde
6067	S	MAZEDA	1919	Björkenäs	99	79	X 1919		
6068	SS	SILVA ex ETTAN	1918	Åmål	321	194	1919	1932	Brann 11/2 Danzig Kondemnerad
6069	S	Dazzle ex HANNA	1918	Pukavik	145	127	1919	5.33	S Ca Struken ca 1939
6070	SS	MARGARETA ex BELLA GADITANA, Eidsvaag, ALTAIR	1919	Fredrikstad	1986	1472	1919	12.32	S Fi Sjönk 1941 Mön
6071	S	VERTROUWEN	1910	Groningen	88	74	1919		
6072	S	MARGRETHE ex Rotterdam	1908	Groningen	145	124	1919	11.20	Kondemned Haugesund
6073	S	BLUE BELL	1887	Galmpton	48	31	1919	21-23	Aldrig avförd. S No dock
6074	SS	HERMOD	1918	Stockholm	1444	970	1919	1943	Torp 13/3 vid Terschelling
6075	SS	Concha ex Mairoula M, DELPHINUS	1919	Göteborg	672	408	1919	3.52	S Br Struken ca 1958
6076	SS	Lühesand ex Marianne, EDO, TORLAND	1918	Hoogezand	875	579	1919	1.36	S Ty Försvunnen 600119 Lindesnes
6077	SS-B	Panter ex HOLGER, NORDFART	1916	Holland	94	14	X 1919	2.37	S Fi Tagen 1940 av ryssar i Viborg
6078	SM	SILVERY	1884	Galmpton	46	24	1919	8.30	S utlandet
6079	SM	ASTREA	1918	Studseröd	40	21	1919		
6080	MS	SKOGHALL VII	?	?	136	89	1919	1922	Koll 12/11 Lurö o sjönk
6081	SM	ANNA	1919	Studeröd	62	39	1919	6.41	S No Öde okänt
6082	SM	VIKAR ex SUSIE	1878	Lowestoft	68	38	1919	11.44	Förstörd
6083	SS	Nikos ex DAPHNIA, ROLF, LEILA, OSCAR	1919	Heusden	1120	607	X 1919	1.57	S Gr Upph 1968 Split
6084	P	OAXEN 35	1918	Södertälje	532	485	1919	2.39	Upphuggen Stockholm
6085	SS	PRIMULA	1918	Heusden	1153	798	X 1919	1.33	S No Torp 391204 Atlanten
6086	SS-B	Mjölner II ex TANA	1917	Stockholm	106	42	1919	5.20	S No Pråm 1957
6087	SS	SKIRNER	1919	Landskrona	1247	825	X 1919	1961	Upphuggen Ystad
6088	SS	ADA GORTHON ex H UNER, VETTERN, SIGNE	1917	Bolnes	2399	1680	X 1919	1942	Torp 22/6 Öland
6089	MS	ALCA ex SKÅNE, NILS DANIEL	1919	Norrköping	444	225	1919	3.28	S Fi Sjönk 510826 F Viken
6090	S	ALBERT	1919	Viken	211	182	1919	1943	Strandad 25/9 Flutteskär
6091	SM	ROSSÖ ex DYNÄS III, ROLANDO, ROSSÖ	1918	Rossö	460	303	1919	1939	Grundstött 26/6 Järnäs
6092	P	T B 374	1911	Jungfrusund	208	194	1919	12.33	Förlist
6093	P	T B 382	1908	Norrköping	255	232	1919	10.42	Förlist
6094	P	T B 383	1914	Norrköping	259	244	1919	1964	Ingen angiven orsak
6095	P	T B 387	1916	Högmarsö	332	305	1919	5.65	S Da
6096	P	T B 388	1914	Högmarsö	344	322	1919	10.57	Förstörd
6097	MS-F	Harpon ex STIG	1919	Göteborg	219	129	1919	7.25	S Be Struken ca 1935
6098	SS	Susanna ex Berit, GUY	1918	Hoogezand	863	582	1919	3.24	S No Kondemned 4/63 Odessa
6099	SM	FLORENCE ex SELGÖSUND, Wemyss Castle	1875	Marstal	130	95	X 1919	10.56	Lades i Västervik
6100	SS	Bore VI ex Bjarke, ARKÖ, ELLVIRON	1919	Malmö	1334	944	1919	5.22	S Da Upphuggen 1956 Åbo