

LÄNS PUMPEN



KLUBB MARITIM

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

Nummer 4, 1980. Den 25 november. Årgång 9. Upplaga 1000 ex
Redaktör och ansvarig utgivare: Krister Bång, Box 421, 401 26 Göteborg
Nummer 33 från starten. Eftertryck tillåtes med angivande av källa
Prenumeration 1980 med 4 nummer 32:- kr. Lösnummerpris 9:- kr
Postgiro 815768-7 Länsumpen
Nästa nummer utkommer den 15 mars 1981. Stoppdag den 1 februari 1981.
Foto omslagsbild: Bogserbåten BRIO. Foto genom Kjell A Axelson

Redaktionellt

Under en längre tid har vi planerat att ändra lay-outen på Läns-pumpen. Nu får vi presentera resultatet av våra ansträngningar.

Avsikten är att göra Läns-pumpen till en "riktig" tidning häftad i ryggen och inte som hittills med "lösbladssystem".

Detta innebär bl a att de populära registersidorna inte kunnat beredas plats i själva tidningen, eftersom många prenumeranter vill ha dem i en särskild pärm. Vi bifogar därför registerbladen som en bilaga och hoppas att alla skall bli nöjda därmed.

Naturligvis är den nya tek-

niken ett vågspel eftersom framställningskostnaden för tidningen det närmaste fördubblats. Läns-pumpen har dock under året haft vind i seglen och prenumerationssskaran har ökat kraftigt. Under 1981, då vi firar 10-årsjubileum, räknar vi med att kunna höja antalet prenumeranter med ytterligare 20%.

Trots den väsentligt ökade framställningskostnaden, har redaktionen beslutat, att även för 1981 erbjuda oförändrad avgift 32:- kr. Vi hoppas dock att även i år kunna få en del "frivilliga" bidrag i samband med inbetalningen (se den sär-

skilda raden på inbetalningskortet). Varje krona investeras i Läns-pumpen. Ingen ersättning utgår vare sig till redaktionen eller någon annan.

Detta nummer hoppas vi skall vara väl varierat. Det skall finnas korn till var och en. Vem som helst är välkommen med manus. Stoppdag till nästa nummer, som utkommer i mitten av mars, är den 1 februari.

Och glöm nu inte att betala in prenumerationsavgiften 32:- kr. Använd bifogade inbetalningskort. Väl mött under 1981!

Redaktionen

Sju ÖV-bogserare



RAN i fart i Kalmarsund. Foto: J C Lund

Under åren 1947-56 byggdes vid Öresundsvarvet i Landskrona sju motorbogserare: BRIO, FUERZA, BRÖT-ANUND, HÄNDIG, RAN, HÄRDIG och JÄRVEN. Dessa var, kan man säga, med en del differenser i dimensioner och däckbyggnader, systerfartyg. Serien hade sina föregångare i de tidigare vid varvet byggda motorbogserarna av vilka kan nämnas HILMER ex NORDEN, VICTOR CAMP och HERKULES. Dessa tidigare byggda bogserare visade sig vara goda isbrytare samt härdiga och lättmanövrerade hamnbogserare. Man modifierade således typen och de två första i serien blev BRIO och FUERZA. Om beställdes av Rederi AB Nordstjernen i Stockholm. Båtarnas dimensioner var: längd 23,48 m, bredd 6,24 m, djup 2,97 och djupgående ca 2,65 m. Tonnage: 103 brutto och 14 netto. Maskineri var av Atlas Diesels tillverkning typ +SA 7 cy 250x420 mm om 665 EHK. Farten var ca 11 knop och bogserkraften 10 ton.

Först i raden kom, som tidigare nämnts, BRIO och FUERZA. De båda bogserarna levererades till Rederi AB Nordstjernen i Stockholm den 20 maj 1947. Båtarna var avsedda att sättas in i Buenos Aires där de skulle ta hand om Johnsonlinjens lastfartyg. Av någon anledning, av mig okänd, kom aldrig bogserarna till hamn i Sydamerika. Troligen var det myndigheterna som stoppade det hela. Om någon känner till varför båtarna inte kom iväg, är undertecknad tacksam att få vetskap därom. Att bogserarna skulle söderöver vittnar en del skyltar på spanska ombord i en av dem. Då man inte kunde få båtarna till Buenos Aires sålde man dem till C L Hanssons Stuveri AB i Göteborg. BRIO kom troget att tjäna sin redare ända fram till försäljningen den 23 september 1980 då hon fick ny hemort i Stockholm och redare blev Arne Avelins Bogser AB. Priset för 33-åringen var 312500 kr. Något nytt namn har inte meddelats

FUERZA kom även hon att ha Göteborg som hemort i många år. På eftermiddagen den 30 september 1954 var FUERZA i arbete med att förhala Johnsons tankfartyg OCEANUS i Göteborgs hamn. FUERZA låg efter OCEANUS som styrande bogserbåt med aktern före i kursriktningen. Plötsligt slogs fram i maskin på OCEANUS. FUERZA kastades tvärs av propellervattnet från tankern och fick stark slagsida, som slutade i att FUERZA kantarade. De fyra ombordvarande räddades. Befälhavaren instängdes i styrhytten, men efter ett rådigt och modigt ingripande av maskinisten undkom befälhavaren att följa bogseraren till botten. Följande dag bärgades FUERZA av hamnens pontonkran.

I slutet av 70-talet hade man inte längre användning av FUERZA. Köpare blev Ringö Marin i Göteborg som kom över henne för 290000 kronor. Man döpte om henne till OREGON. Affären gjordes upp den 13 december 1979. Då man inte hade bruk för OREGON avyttrade man henne i april 1980 till T S A Tugs Ltd, Essex, England för 350000 kr. Engelsmännen döpte om sitt nyförvärv till ARGUS-T.

Västerås Stads Hamnstyrelse tog emot nummer tre i serien den 8 december 1948. I dopet erhöll bogseraren namnet BRÖT-ANUND. Fartyget byggdes till Fartygsinspektionens bestämmelser för kustfart och fick dessutom passagerarcertifikat för 140 personer i fart på Mälaren. 1980 sålde man BRÖT-ANUND för 600000 kronor till Frälsningsarméns Förlags AB i Stockholm. Fartyget skall användas i trafiken till Kurö i Mälaren där Frälsningsarmén driver en kuranstalt. Ingen namnändring, men hemorten är nu Kurön.

I början av 1947 beställde det stadsägda Hälsningborgs Ångslups AB en bogserare vid Öresundsvarvet. Denna beställning blev nummer fyra i serien och sjösattes med varvets stora kran den 25 oktober 1949 som HÄNDIG. Leveransen skedde den

19 december 1949 och HÄNDIG var då med sina 665 EHK en av de starkaste bogserarna i Öresund. Extriört sett skiljde hon sig från de tidigare bogserarna med att styrhytten var mindre med tillhörande bryggvingar, vilka saknats på de tidigare båtarna.

1975 var det slutseglat i Öresund för HÄNDIG, då hon såldes den 28 januari till Billeruds AB i Säffle. Hemorten blev Grums, där hon fortfarande hör hemma.

Den 27 augusti 1953 var det RANs tur att känna på Öresunds böljor, efter att ha lyfts från sin specialutrustade bädd på utrustningskajen. Landskrona stad fick således en ny bogserare. Fartyget var kraftigt isförstärkt för att klara sig i kamp med isen.

I februari 1967 såldes RAN till Hamnstyrelsen i Halmstad, som blev ny hemort. Redan den 28 januari 1971 avyttrades RAN, som fått behålla namnet, till Kalmars Hamndirektion för 450000 kronor. Även nu fick hon behålla sitt dopnamn, vilket hon fortfarande seglar under.

Den 16 juni 1955 levererade Öresundsvarvet bogseraren HÄNDIG till Hamndirektionen i Helsingborg. Det var syster nummer sex och hon kom att stanna i Helsingborg i 21 år. Hon övertog av Sölvesborgs Kommun den 5 juli 1976 i Sölvesborg. Nytt



Den sist levererade bogserbåten var JÄRVEN, som skiljde sig något från de övriga. Foto: Jan-Crister Hall

namn blev HAFNIA. Fortfande i tjänst i Sölvesborg.

Sist i raden av de sju blev således JÄRVEN som sjösattes den 10 januari 1956 på Öresundsvarvet. Beställaren, Malmö Bogser AB fick ta emot sin nya bogserbåt den 9 april. JÄRVEN gjorde god tjänst ända fram till 1970 då man sålde henne till Nyköbing F Byråd i Danmark. Under den rödvita flag-

gan blev namnet MESTER. Danskarna fick punga ut med 550000 svenska kronor för att bli ägare av henne.

Nämnas kan att samtliga, utom BRIO och FUERZA, var byggda för gång i is. Av förklarliga skäl hade BRIO och FUERZA ingen isklass.

Bertil Söderberg

Gamla tidningar berättar

GARNBÅTEN TRE BRÖDERS FÖRLISNING

Bohusläningen 8.7 1890 tisdag

Bohuslänsk fiskebåt förlorad med man och allt.

Natten mellan sistlidne onsdag och torsdag förolyckades under den då rådande svåra stormen fiskebåten TRE BRÖDER med 5 man i närheten af Hällö fyr. De omkomna voro skepparen Karl Elis Olsson (ogift), Benjamin Johansson och dennes son Adolf samt fiskaren Karl Christensson, alla från Grafvarne, samt fiskaren Franz Lorentzon, hemma i Stensjö, Tossene socken.. Hvarken de förolyckade eller båten hafva ännu, meddelas oss, blifvit anträffade. Af de omkomne efterlemnar Johansson fyra barn, af hvilka två äro minderåriga. Christensson gick ifrån enka och fem barn, hvaraf det äldsta blott uppnått 16 års ålder. Familjen befinner sig i mycket fattiga omständigheter. Här ett verksamhetsfält för den välgörande allmänheten!

Lysekils Tidning 12.7 1890
(sommARBilaga till Bohusläningen)

Den under natten mellan onsdagen och torsdagen förra veckan under svår storm förolyckade garnbåten TRE BRÖDER observerades strax före olyckan,

innan en väldig svallvåg brusade fram och bortsopade farkosten, af en förut gående båt. Men intet kunde göras för de nödställdas räddning. Det var med knapp nöd de båtarna hunno rädda sig sjelfva...

STORSJÖFISKEBÅTEN BOHUSLÄNS FÖRLISNING

Bohusläningen 3.6 1890

Snällseglande och i godt stånd varande fiskebåten BOHUSLÄN byggd af ek på klink 1882, mätande 44 fot öfver stäv, 17 fot bred samt djup i rummet 6 fot, passande till fraktfart eller fiske, säljes billigt. Tillträde efter fiskets slut. Aftal kan ske dagligen, och båten beses genom hänvändelse till

Anton Hansson, Smögen

Bohusläningen 21.8 1890

Omkomne bohuslänske makrillfiskare.

Från Eggersund meddelas 18 ds, att dörjbåten BOHUSLÄN från Smögen kantrat i närheten i söndags kl 3 på morgonen under en svår sydvästlig storm. Hela besättningen 8 man omkom. Båten innehade en fångst af 50 tunnor makrill.

Bohusläningen 23.8 1890

Fiskebåten BOHUSLÄN förolyckad.

Följande fiskare gingo vid denna af oss förutomnämnda, sorgliga tilldragelse förlorade: Carl Mattsson, Martin Larsson, Joh Edv Olsson, Amandus Olsson, Carl Hultin, Joh Jol Carlsson och Carl Edvin Alexandersson. Samtliga voro bosatte å fiskeläget Smögen, gifta och i små omständigheter. Deras ålder vvxlade mellan 25 och 42 år. BOHUSLÄN, som förut begagnats såsom bankfiskefartyg, eges af Martin Larsson, hvilken strax innan olyckshändelsen köpt de andres andelar. Han hade ämnat använda båten till dörjning och fraktfart. Att en fiskebåt från Smögen gått förlorad, har icke händt i mannaminne.

Bohusläningen 4.9 1890

Fiskebåten BOHUSLÄNS förolyckande.

Det idoga fiskeläget Smögen i vårt län har, som tidningen redan i korthet omtalat, drabbats af en olycka, som sänkt hela samhället i djup sorg. En stor, präktig fiskebåt, BOHUSLÄN, har gått förlorad med man och allt. Desse modige "hafvets arbetare", hade varit ute på makrillfiske utanför Norges

vestkust. Fredagen den 15.8 voro de på väg till norsk hamn, då det blåste upp till full storm med regnbyar, hvilket på qvällen öfvergick till orkan.

Plötsligt upptäckte rorsmannen på fiskejakten ELLIDA, som från och med torsdagen varit i BOHUSLÄNS sällskap, att den senare antog en besynnerlig ställning, med seglen i vattnet och endast lovaris bog synlig. Han lade strax rodret i lä och gjorde försök att vända, men båten gick ej på grund af den svåra stormen och höga sjön öfver stag. Man föll af och drejade rundt, men för sent. BOHUSLÄN hade redan försvunnit i djupet utan att lemna något spår efter sig.

Olyckshändelsen, sorglig i och för sig, är så mycket mer upprörande, som genom denamme gick förloradt det enda stöd, åtta familjer hade. 34 barn, af hvilka endast 3 konfirmerade, hade i ett hu blifvit faderslösa. De omkomne 8 fiskarne voro män ansedda och omtyckta af alla. Två af dem efterlem-

nade hustru och barn i så pass goda omständigheter, att de utan bekymmer för bröd kunna motse åtminstone den närmaste framtiden, men hos de andra sex familjerna, står nöden för dörren. Här fordras hjälp - och snar hjälp är dubbel hjälp.

Listor för antecknandet af bidrag, tillhandahålles af handlanden P A Berndtsson, Smögen

Bohusläningen 18.9 1890

Fiskebåten BOHUSLÄNS förolyckande.

A lista, utlagd i Hallmans bokhandel härstädes, ha för enkorna och barnen efter de fiskare, som omkommo med fiskebåten BOHUSLÄN från Smögen, tecknats 75 kronor och 75 öre.

Förut har herrar C James Andersson och C A Häller från Smögen på annan lista här i staden insamlat 600 kronor för samma ändamål.

Bohusläningen 13.9 1890

Fiskebåten GRANATEN (storsjöfiskebåt) om 20,67 tons, byggd på kravell af ek och furu, ca 28 fot i kölen, försäljes billigt med tillhörande segel och inventarier. Båten är till påseende fr o m 1 oktober.

Hunnebostrand, Tossene 8.9.1
Hunnebostrand, Tossene 8.9 1890
Emanuel Olsson

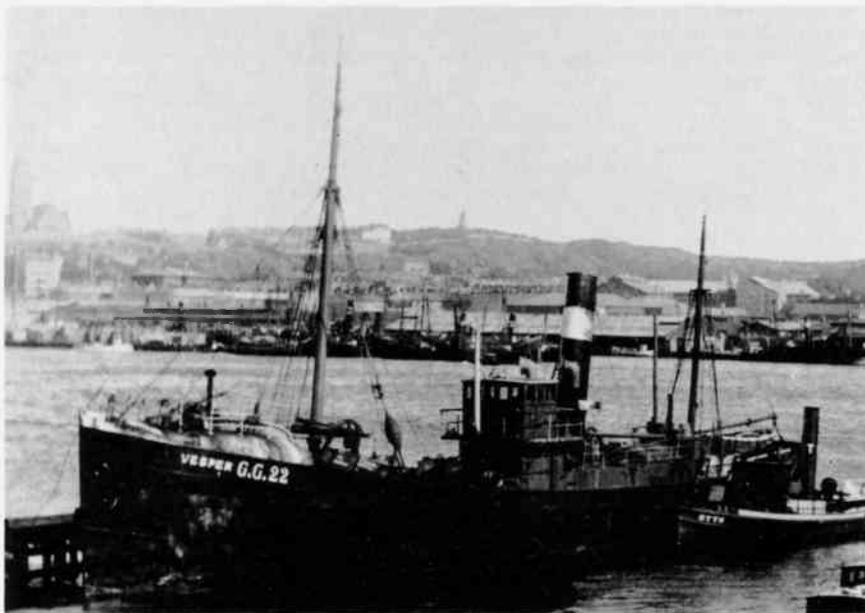
Bohusläningen 19.6 1890

Från sjön.

Skonerter OLGA, kaptan Otto Nilsson, hemmahörande i Jernavik och tillhörig herr G Th Sjölin, har på väg från Hartlepool till Helsingborg med last af stenkol strandat och sjunkit vid Lyngvik på Jutlands nordvestkust. Besättningen är räddad. Fartyget var assureradt i Sveriges Allmänna Sjöförsäkringsaktiebolag för 10000:- kr och frakten i Stockholms Sjöassuranskompani för 1800:- kr

Edmond Bäck, Malmön-Göteborg

Ångtrålare



GG 22 VESPER av Göteborg liggandes vid Eriksbergs Varv den 19/7 1928
I bakgrunden syns många ångtrålare i Fiskhamnen. Foto: Leo Bonsdorff

Under några års tid har jag interesserat mig för de svenska ångtrålarna. Att leta fram uppgifter om trålarna är ganska besvärligt i och med att många av dem var oregistrerade och ibland är även uppgifterna i registerböckerna otillförlitliga. De som seglade ombord i dem har inte lämnat så värst många spår efter sig och likadant är det med rederierna som ägde dem. Fotografier på trålarna är ganska sällsynta men man lyckas ibland komma över ett då och då. Tydligan är det så att denna grenen inom båtologin är ganska svår att forcera och man får mer eller mind-

re vänta tills något dyker upp. Denna gången har jag valt att skriva några rader om ångtrålaren VESPER eller MATS som den senare hette.

Trålaren levererades i juli 1906 till rederiet White & Willocks i Grimsby och fick namnet VESPER. Den seglade för detta rederiet under hela sin engelska tid och såldes till Sverige på hösten 1925. Den inköptes för 65.000 kronor av Nils Ahnler i Göteborg som tidigare ägt flera mindre ångtrålare. Den fick behålla sitt namn men fick GG 22 målat på bogarna. 1927 bildades ett fiskeribolag i Göteborg som fick namnet Fis-

keri AB Vesper och detta bolag övertog ångaren för 60.000 kr. Bolaget hade ett minimikapital på 60.000 kr i aktier om 500 kr. Stiftare till Fiskeri AB Vesper var Nils Ahnler, Carl Samuelsson, Thure Blom, Judit Blom och AB Jacobson & Gerle. Huvudredare var Nils Ahnler. Fartyget som tidigare var oregistrerat inregistrerades i fartygsregistret år 1928.

Troligtvis såldes VESPER 1929 till Norge. Vissa svårigheter är att få detta bekräftat. Den avfördes i alla fall ur de svenska registren i mars 1930. Köpare i Norge var Trawlkompagni A/S (Finn Kaas) i Oslo och den fick behålla sitt namn men norrmännen satte det en etta också och hon hette således VESPER I.

Den norska tiden var väldigt kort och VESPER I såldes troligtvis i slutet av 1930 till C A Berglund i Göteborg som var ångtrålarredare av stora mått. Man kan i alla fall läsa i Norsker Veritas register för 1930 att hon ägdes av C A Berglund i Göteborg med namnet VESPER I.

Ett särskilt rederi, Trål AB Mats, bildades 1930 av C A Berglund för att reda den nyinköpta ångaren. Den blev i alla fall åter införd i de svenska registren i januari 1931 som MATS av Göteborg med Trål AB Mats som ägare. Som GG 22 MATS ägdes hon av detta rederiet ända fram till juni 1946 då hon såldes till Färöarna.

Köpare där var Steinhör Nordberg som för A/S Trålarfelaigd i Tveraa inköpte fartyget. Det nya namnet blev FOSSUR och i registren året efter dyker FOSSUR dock upp med en annan ägare. Nu är det Tvoroyrar Trolarate-

lag A/S (joen Nolsöe) i Trangisvaag som äger fartyget. Även Tvöroyri anges som hemort i en del register. FOSSUR är dock försvunnen ur registren 1953 och därmed får man väl sätta punkt för dess historia tills någon annan kan berätta om det slutliga ödet för VESPER. Trogligtvis var det någon skrot-handlare som tog hand om henne.

VESPER, senare VESPER I,
MATS, FOSSUR

Dalslands Kanal (2)

ÅNGFARTYGS AB BENGTSFORS-NORDMARKEN

1895 hyrde brukspatron Elof Biesert från Lennartsfors FLORA, byggd på Torskogs Varv, efter det att hon med namnet BJÖRKÖ trafikerat Göteborgs norra skärgård endast en sommar. Konkursen var ett faktum förr Norra Skärgårdens Ångbåts AB detta år.

Efter en lyckad provtur avslöt Elof Biesert, disponent Wilhelm Hesslin, Skåpafors, köpman A F Hammar, Årjäng vilka alla var kapitalstarka, att ihop med folk på landsbygden teckna aktier och bilda ett nytt rederi.

Detta skedde efter sommaren och samtidigt öppnades en ny järnvägslinje mellan Uddevalla och Bengtsfors, en järnväg som var smalspårig och kallades Lelångenbanan.

Samtrafik upprättades mellan rederiet och järnvägen i stället för att det skulle bli konkurrens dem emellan. Befolkningen runt sjöarna fann att kommunikationerna avsevärt förbättrats, samt att tidigare isolering brutits.

Aktieägarna hade inte satsat pengar för vinnings skull, utan snarare för att förbättra trafiken, och kunde faktiskt så småningom få utdelning på sitt satsade kapital.

Efter hand utvidgades trafiken alltmer. Rederiets trafikområde omfattade sjöarna Lelången, Stora Lee med Foxen samt Västra och Östra Silen.

Efter järnvägens tillkomst växte vissa samhällen, t ex Bengtsfors. Samtrafiken mellan Lelångenbanan och rederiet varade i 30 år. Eftersom trafiken ökade för varje år utökades flottan 1902 med NORDMARKEN.

När IDUN levererades 1907 från Ljunggrens Mek Verkstad förbättrades trafiken med tätare turer. Trafiken brukade hålla på till isläggningen och vanligtvis låg fartygen i någon av slussarna i Lennartsfors under vintrarna, vilken plats var rederiets hemort.

Konkurrensen från den framväxande bilismen och den ökande busstrafiken var kännbar och man kan säga att dödsstöten kom 1928 då två nya järnvägslinjer genom Dalsland togs i bruk.

Registreringsnummer: 7470

Signalbokstäver: KGPQ och SFLO

Byggd 1906 av Cochrane & Sons i Selby av stål

Maskin: T 3 cy 12,5", 22" & 35" - 24" tillverkad av C D Holmes i Hull på 450 hk.

Brutto: 254,91 Netto: 92,85

Längd: 38,36 Bredd: 6,70

Djupgående: 3,71

Göran Ohlsson

Annons

SVENSK SJÖFART UNDER 2:A VÄRLDSKRIGET

Del 7, "Dagbok från havet" är utkommen. Övriga sex delar finns i enstaka ex hos Frank Stenvall, Malmgatan 3, 21132 Malmö, Hyrrokkin, Storgatan 72, 440 60 Skärhamn eller direkt från författaren Terje Fredh, Gränsgatan 16, 453 00 Lysekil.

Rederiets fartyg skingrades, varvid kapten Oscar Persson, som tidigare fört IDUN, köpte henne i avsikt att köra turister, samt att göra beställningstrafik. Tidigare hade det funnits några små enskilda redare, som drivit passagerartrafik på de olika sjöarna och kanalen. (för ytterligare uppgifter hänvisas till Ingvar Kronhamns utmärkta artikel i Ångbåten 1976/12)

Oscar Persson från Lennartsfors kom som en räddande ängel för turismen i kanalen genom att köpa IDUN. Han drev även reguljär trafik med henne. Han hade varit kapten ombord redan då hon var ny. Genom sin driftighet och blick för turismen lyckades han driva upp sin trafik betydligt och blev välkänd över hela landet.

Han utsträckte trafiken över hela kanalen och hade även trafik mellan Arvika och Säffle. 944-45 med ESAIAS TEGNER.

IDUN fortsatte att trafikera NORDMARKENS och FLORAs gamla farvatten.

1934 köpte han TÄRNAN och 1947 utökades flottan även med STORHOLMEN. Båda dessa fartyg fanns redan i kanalen. Den senare hade gått i trafik mellan Köpmannebro och Ed. Både STORHOLMEN och TÄRNAN var välkända från turistbroschyrer.

Oscar Persson redade även EJDERN från 1935 och NÅS från 1943. Han avled 1955, men hans trafik lever kvar genom dottern Gertrud, gift med STORHOLMENS skeppare Kjell Andersson, vilken roat turister med att spela dragspel ombord på somrarna.

FARTYGEN

NORDMARKEN

Reg-nr 4002 (20,97 m lång, 4,05 m bred, 1,70 m djup, 55 brt). Hon byggdes 1902 på Torskogs Varv av stål för Ångfartygs AB Bengtsfors-Nordmarken. I jämförelse med FLORA visade hon sig ha större utrymnen och hon var inte så rank heller. Hennes sjöegenskaper var över huvud taget bättre än FLORAs.

NORDMARKENS huvudtråd var mellan Årjäng och Bengtsfors över Gustafsfors och hon hade förbindelse med Lelångenbanan. Kapten var Adolf Andersson och

från 1918 J I Johansson. Båten saknade styrhytt i början liksom de flesta vid den tiden. NORDMARKEN var lite speciell i och med att livbåten låg uppe vid kommandobryggan.

När båten såldes till Rederi AB Ringsö fick hon sitt nya namn RINGSÖ. Hon sattes in i en glömd trad till just Ringsö, men det slog inte vidare väl ut, varför hon såldes vidare till olika intressenter. Som skrotpräm slutade hon, den en gång så vackra och stolta NORDMARKEN. Hon slutade sina dagar vid skrotkajen i Västerås år 1961.

Nämnas kan också att NORDMARKEN deltog som värd vid invigningen av kanalen Stora Lee-Östern år 1915.

IDUN

Reg-nr 7158 (20,64 m lång, 3,84 m bred, 1,74 m djup, 33 brt, 62 IHK). Hon byggdes i järn vid Ljunggrens Mekaniska Verkstad i Kristianstad 1907 för Ångfartygs AB Bengtsfors-Nordmarken. IDUN sattes in för att minska arbetsbelastningen för NORDMARKEN och FLORA, samt att ta upp icke tidigare områden. Två olika turer gick hon, nämligen Bengtsfors-Sil och Bengtsfors-Lennartsfors-Fölsbyn. Oscar Persson styrde IDUN perfekt utan missöde, från det att han mönstrade på den splittrerna IDUN när hon var målad i sin svarta färg. Han köpte själv IDUN 1928 och fortsatte därefter i rederiets fotspår när ångfartygsbolaget upphörde. Emil Olsson som varit rorgångare i flera år inköpte STORHOLMEN och när den reguljära trafiken började avta såldes IDUN till Anders Botvid Karlsson i Hovenäset. Hon sattes in på linjen Gravarne-Lysekil. Tio år senare gick IDUN vidare till Gullholmen. Hon moderniserades och fick en ny motor på 90 hk. Så småningom hamnade hon på Käringön och gick i trafik därifrån till Hälleviksstrand. 1962 kunde man se henne beteckningen passbåt. Denna gång hade Lars Gunnar Gunnarsson på Käringön köpt henne. IDUNS sista år i trafik var 1969, då ett maskin haveri satte stopp för vidare verksamhet. I flera år utannonserades hon utan re-



Dalslands Kanalångaren IDUN vid Sillerud i Värmland långt innan hon kom till Västkusten. Foto genom Robin Holmstedt

sultat och slutligen hamnade hon i Tingstadshamnen där hon gradvis förföll.

Tillsammans med henne låg en del andra fördallna fartyg från kanalen. Det var JOHN, IDOG och LELÅNG, vilka kommer att behandlas längre fram.

GRETA

Reg-nr 2066 (20,36 m lång, 3,96 m bred, 1,60 m djup, 27 brt, 64 IHK). Denna dam byggdes på Solvik av ek och furu på järnspant och köpare var C Nilsson, Solvik. Nilsson bedrev egen sågverksrörelse och byggde själv både GRETA och några prämar hemma. Det var vanligt att man byggde egna fartyg på ett primitivt sätt på en plats nära kanalen. GRETA brukade bogsera prämar, troligen till Göteborg.

A Jerdén i Köpmannebro köpte GRETA 1913 och hon ombyggdes till passagerarfartyg med godsrum. GRETA upprätthöll trafik för passagerare och gods mellan Bengtsfors och Köpmannebro under flera år. Liksom flera av Ångfartygs AB Bengtsfors-Nordmarkens fartyg var GRETA känd för sin utmärkta restauration.

GRETA hade fått sitt namn av Carl Nilssons hustru Lisa Greta från Solvik. Under kapten Peter Stombergs ledning hölls fartyget som en verklig prydnad för kanalen. Eftersom GRETA hade förbindelse med tåget på Köpmannebro järnvägsstation, hade GRETA tillstånd att gå före alla båtar vid slussningarna, vilket ibland väckte irritation hos de andra skepparna. GRETA gick ett dystert öde till mötes. Hon ruttnade bort vid de döda skeppens vik.

FLORA

Reg-nr 2799 (20,58 m lång, 4,0 m bred, 1,79 m djup, tonnage 38 ton, 80 IHK).

Hon byggdes 1893 på Torskogs Varv i järn för Norra Skärgårdens Ångbåts AB med namnet BJÖRKÖ.

Hon var ersättning för NORRA SKÄRGÅRDEN (ex VARKYRIAN ex ÖRSUNDSBRO ex GRIPSHOLM).

BJÖRKÖ återvände till varvet endast efter en säsong då trafiken inte varit direkt lysande.

Ångfartygs AB Bengtsfors-Nordmarken bildades 1895 och BJÖRKÖ hyrdes på prov. När det visade sig att trafiken på Sora Lee var en bra affär, köptes båten och omdöptes till FLORA.

Välkände Andrew Macfie, som gjort sig namnkunnig som befälhavare i Bohuslänska Kustens passagerarfartyg, förde befälet fram till 1902, då rorgångaren Johan A Pettersson övertog uppgiften. Innan han kom till FLORA hade han varit ombord i BALDERSNÄS. Han kvarstannade tills rederiet upplöstes.

FLORAs trafikområde var från början Töcksfors över Bengtsfors till Årjäng, men ändrades sedan från Töcksfors till Ed. Detta senare från det att NORDMARKEN sattes in i sin trafik.

Ankomst- och avgångstider var alltid beroende av Lelånganbanan och den normalspåriga järnvägens i Ed ankomster.

Alla rederiets båtar var i början målade med svarta skrov och grå och vita överbyggnader. 1909 tycks skroven ha gråmållats. Efter 1920 ändrades färgen till vit.

FLORA ansågs ha slagit alla rekord när det gällde raskhet. Man såg en meter av den röda botten då hon vände vid Klintebryggan och tyktes nära kantra. Vid unionskrisen tvingade sig ett hundratal fullt utrustade soldater med en officer i spetsen ombord mot kapten J A Petterssons vilja. Vid Västansholmsundet girade hon och lade över så kraftigt att alla som såg det var övertygade att hon skulle gå runt. Båtens stabilitet övervanns när utrustning och packning stuvades ned i lastrummet.

Kapten var mycket omtyckt av folket runt sjön och han brukade kallas "klockarfar". Han tog

emot läkarrecept och köpte medicin vid apoteket i Ed och han handlade också annat livsnödvändigt åt folk.

Gods var en viktig inkomstkälla för rederiet och ofta medfördes boskap för slakt i Bengtsfors.

På bryggorna som ofta bestod av en stenkista med bildäck utspelades farvälscener för amerikafarare. Trafiken brukade vara till isläggnings och Lenartsforsbolagets bogserångare HERBERT och HELLE höll rännan uppe tills det var dags att lägga upp båtarna för säsongen.

FLORA såldes till A/S Svinesund i Halden och omnamnades till OLAVA. Hon ombyggdes och förlängdes och förlorade tack vare detta en stor del av sin tidigare rankhet.

Hon gick i trafik i skärgården utanför Halden. År 1954 hamnade OLAVA i ett partrederi i Stavanger med Harald Paulsen som huvudredare. Man påstod att hon gick med fiskavfall på sin ålders höst från konservfabriker på Vestlandet. Det kan tänkas att hon fortfarande är kvar som halvsjunken eller förfallen präma. OLAVA ströks ur den norska skeppslistan 1956.

Oskar Karlsson och Birger Pettersson byggde två modeller i skala 1:40 år 1925. Modellerna drevs med urverk och kunde beskådas i Hotell Turisten i Töcksfors vid Dalslands Kanals 100 års jubileum.

TÄRNAN

Reg-nr 2141 (20,63 m lång, 3,62 m bred, 1,74 m djup, 26 brt, 50 IHK).

Hon byggdes 1872 i Motala av järn för det då nybildade Göteborgs Nya Ångslups AB. 1881 förlängdes hon. 1916 inköptes hon av Peter Stomberg för att gå i trafik mellan Bengtsfors och Köpmannebro. Att kanalen fick ett uppsving bidrog Emil Olsson, Oscar Persson och just Peter Stomberg till.

För att möta turismens krav ombyggdes TÄRNAN och fick ny matsalong, och ett övre däck med styrhytt och soffor. Allt för att passagerarna skulle kunna sitta mjukt och njuta av kanalens förtjusande miljö.

1934 övertogs båten av Oscar Persson och fortsatte i turisttrafik. Den reguljära trafiken avtog alltmer alleftersom bilismen ökade. Under en period hade hon namnet TÄRNAN målat på bryggans förkant.

När Oscar Persson slutade sin mångåriga rederirörelse på 1950-talet fortsatte hon i den nye ägarens, G A Karlsson, regi i fortsatt trafik.

Näste ägare, Eric Mailert från Mellerud, hade för avsikt att sätta in motor i henne. Men då hon var i dåligt skick förtöjdes hon vid Jonssons Varv på Källandsö och förfallet för TÄRNAN fick sitt slut 1955.

STORHOLMEN

Reg-nr 3829 (21,59 m lång, 3,85 m bred, 1,75 m djup, 40 brt, 52 IHK).

Detta var ett bygge för dansk räkning 1896 och hon byggdes i järn. Hon gick i danska farvatten med namnet FURUSØEN först. Men hon bytte både namn och hemort flera gånger till 1937, då Emil Olsson köpte henne i Marstrand.

1896 FURUSØEN danskt rederi
1903 BOMHUS II Ångbåts AB Bomhus, Gävle
1915 FAGERUDD K H Lundvall, Enköping
1925 DÖBELN B A Johansson, Holmsund
1933 STORHOLMEN S F Edman, Ljungskile (trafik Marstrand-Göteborg)
1937 STORHOLMEN Emil Olsson, Rämserud
1947 STORHOLMEN Oscar Persson, Lennartfors
1955 STORHOLMEN Kjell Andersson, Bengtsfors

STORHOLMEN är ett vanligt vykortsmotiv i kiosker och runt kanalen.

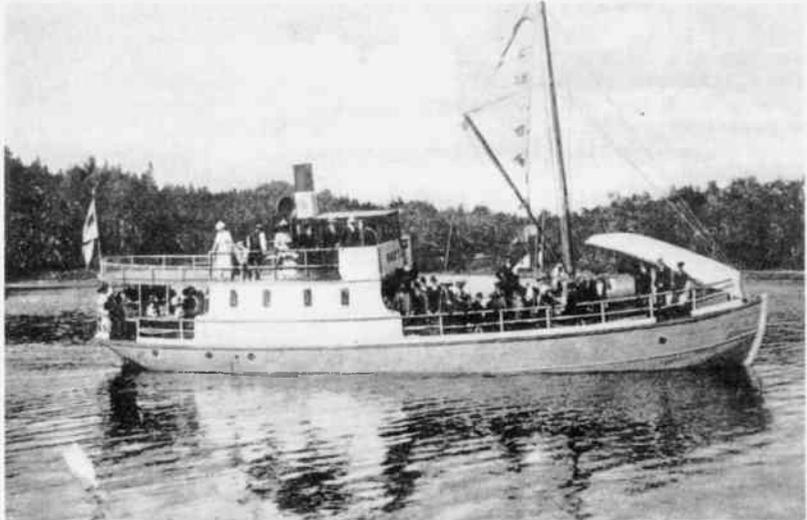
Hon sattes in i trafik av Emil Olsson på Bengtsfors, Ed och Töcksfors. På grund av den ökande turistströmmen förlängdes hon av Kjell Andersson.

STORHOLMEN är den sista av de gamla ångbåtarna som till alla turisters glädje går kvar i kanalen. På 1950-talet fick hon en ny motor på 150 hk. Idag går hon på den klassiska turistleden mellan Bengtsfors och Köpmannebro. Vi får hoppas att hon hålls i öm omvårdnad och får gå i många år ännu till turisternas fromma.

SVEA

Reg-nr 7314 (16,4 m lång, 3,6 m bred, 1,9 m djup, 36 brt, 36 hk).

Byggnadsplatsen var Södra Garn och hon byggdes i ek och



Kompositbygget GRETA av Solvik. Foto genom Robin Holmstedt

fur.

För åren 1912-27 saknas uppgifter, men i en annons i en turistikhandbok i Ed, som utgavs 1921, kan man läsa att SVEA trafikerade Ed och Östervallskog över Stora Lee-Östenkanalen.

Båten avgick från Ed klockan 0800 till Östervallskog klockan 1900 med anlöpande av mellanliggande bryggor vid flaggning.

Trots SVEAs ringa dimensioner red hon genom Stora Lees oroliga böljor under resans många timmar. Man tog emot gods och det fanns restauration ombord. Det är en gåta för mig hur en så liten båt kunde upprätthålla trafik, men naturligtvis gällde det endast sommartrafik. Det tycks inte ha förekommit något samarbete med Ångfartygs AB Bengtsfors-Nordmarken.

SVEA redades av Fartygs AB Östen-Lee, Östervallskog först och 1939 köptes hon av Gustav Harald Gustavsson, Lennartfors. Han byggde om henne till lastfartyg.

Oscar Persson köpte SVEA 1943, men då var hon redan sjunken och han satte henne aldrig i stånd, utan lät henne ligga kvar på botten.

DALSLANDIA

Reg-nr 11340 (21,38 m lång, 3,91 m bred, 2,25 m djup, 49 brt, 163 hk)

Hon byggdes i Träslövsläge av stål.

Båten är det sista större nybygge som går på kanalen och tyvärr är hon ingen vacker syn och man jämför med STORHOLMEN.

Båten redades av Leif Carlsson från Källö-Knippla och gick i STORHOLMENS farvatten. Ombord finns kiosk samt matsal för 40 matgäster. Hon går fortfarande tillsammans med STORHOLMEN varje sommar.

I ett kommande nummer skall ånglastfartygen behandlas.

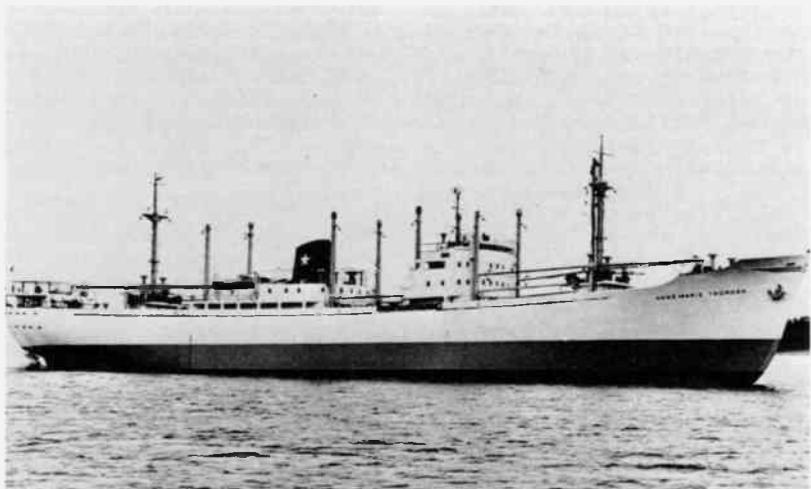
Robin Holmstedt

Slutseglat

För inte så länge sedan nåddes undertecknad av uppgiften om att det grekiska lastmotorfartyget ANASTASIA G kommit till Gadani Beach utanför Karachi i Pakistan för att huggas upp. Därmed avslutades en händelserik seglat.

Det hela började den 30 oktober 1956. Då kom Thordén Lines AB i Uddevalla överens med det finska varvet Crichton-Vulcan i Åbo om byggandet av två motorfartyg om ca 8400 ton för leverans i maj 1958. Endast det ena av dessa fartyg blev levererat för Thordén Lines.

Den 12 december 1957 var man samlade till sjösättning i Åbo. Fru Anne-Marie Furu-hjelm gav högtidligt fartyg-



ANNE-MARIE THORDEN var Thordéns sista nybygge. Foto genom T Johannesson

get namnet ANNE-MARIE THORDEN. Detta fartyg blev det sista som kom att byggas för Thor-dénrederierna.

Det var dock inte utan vån-da som ANNE-MARIE THORDEN tillfördes Uddevallaflottan. Varv och beställare blev o-eniga och slutlikviden, som skulle erläggas vid leveran-sen i maj 1958, betalades al-drig in. Följden blev att fartyget inte levererades u-tan blev liggande vid varvet.

Under augusti 1958 lät var-vet meddela att man den 6 september 1958 ämnade sälja fartyget på auktion för Thor-déns räkning. Finnline bl a kastade lystna blickar på fartyget.

Emellertid löstes tvisten mellan varv och rederi och ANNE-MARIE THORDEN kunde ö-verlämnas till svenskarna. Från Åbo gick fartyget direkt hem till Uddevalla där hon lades upp.

Allt det juridiska kring fartyget var tydligen inte löst ty ANNE-MARIE THORDEN såldes i oktober 1958 för 17 milj kronor till AB Anne-Marie i Göteborg vars styrel-se bestod av de båda advoka-terna Hans och Karl Axel Vin-ge.

I januari 1959 såldes så fartyget till AB Bonnierföre-tagen i Stockholm som därvid utökade sin flotta med 50%. Priset hade nu sjunkit till 11.547.500 kronor. Vid udde-vallavarvet målades det nya namnet CHARLOTTE på och far-tyget kunde efter en provtur den 2 februari avgå till Bos-ton via London med kapten Erik Billmark som befälhavare.

CHARLOTTE seglade mycket i trafik på USA. Hon var också utchartrad, bl a till Kulukun-dis Lines.

Bonnierföretagen var vid denna tid mycket aktivt på sjöfartens område. Man satsa-de hårt, köpte, sålde och be-ställde fartyg. Ett av de om-råden man kom in på var fär-jetrafik och 1960 kunde man ta leverans av färjan PRINS BERTIL som sattes in i trafik mellan Halmstad och Aarhus.

Tidigt förstod man inom Bonniers att färjetrafiken (f ö den enda av bolagets verksamhetsgrenar som finns var idag) var något att satsa på. Man beslöt helt sonika att flytta rederikontoret till Halmstad varifrån PRINS BERTIL ju utgick. Den 1 sep-tember 1961 flyttade rederiet dit och som ett extra PR-nummer anlöpte CHARLOTTE Hallandsmetropolen den 10 september varvid hemorten vid en ceremoni officiellt ändra-des till Halmstad.

Fastän CHARLOTTE var ett fint fartyg såldes hon i de-cember 1962. Rederiet önskade koncentrera sig på färjetra-fiken. Köpare var ett schweiz-iskt företag, Pavan Trade & Finance SA i Panama. Priset var 8.550.000 kr.



CHARLOTTE hade hemort både i Stockholm och Halmstad. Foto: Per-Erik Johnsen



CONCORDIA GLEAM anländer till Piraeus redd i september 1977. Foto: H Dein

Innan fartyget hann leverer-
as till sin nye ägare såldes
hon emellertid vidare. Nu var
priset uppe i mellan 650.000
och 700.000 pund sterling.
Köpare var Eastern & Austr-
lian Steam Ship Co Ltd i Lon-
don, ett dotterbolag till
P & O. CHARLOTTE överlämnades
i Hongkong omkring den 20
april 1963 varvid briterarna
döpte om sitt fartyg till
ARAWATTA.

Fartyget sattes in på bola-
gets linje Australien-Japan/
Hongkong i konkurrans med bl
a Hillerströms i Helsingborg.
Där gick sedan fartyget i
ugn och ro i sju år.

Det var i oktober 1970 man
höjde ögonbrynen en smula.
Det 12 år gamla fartyget hade
inköpts av det norska rederiet
A/S Ocean Transport i Bergen.
Norrmännen tog över sitt far-
tyg i Hongkong och avseglade
därifrån den 20 oktober till
Bombay under namnet CONCORDIA

FANA.

Hon var under ett års tid
chartrad av Christian Haaland
i Haugesund och gick i trafik
mellan Mexican Gulf och Per-
sian Gulf.

Efter chartertidens slut i
oktober 1971 döptes det 8485
ton stora fartyget om till
FANAFJELL och sattes in i tra-
fik mellan i huvudsak Kina
och Europa. Vid ett tillfälle
esökte fartyget t o m Göte-
borg varvid kunde konstateras
att hon var i gott skick.

Trots detta avyttrades hon
i november 1973 till det som
skulle bli hennes siste ägare.
Hon övertogs då av greker med
det pampiga namnet North &
South Pacific Steam Ship Co
Ltd i Piraeus. Båten chart-
rades ånyo av Christian Haa-
land i Haugesund och fick nu
namnet CONCORDIA GLEAM.

Hon sysselsattes främst i
trafik mellan USA och Medel-
havet/Persiska Viken.

Efter chartertidens slut i april 1979 antog fartygets ägare namnet ANASTASIA G åt henne. Hon seglade därefter i world-wide trading och besökte bl a Sydafrika och Chile. I slutet av maj i år kom hon till Constanza för lastning. Hon passerade Suez den 10 juni och kom alltså till Karachi först den 6 augusti 1980 för upphuggning. Fartyget torde ha förtöjt någonstans mellan Suez och Karachi.

Detta var en redogörelse om ett linjefartyg som visserligen var avsett för Thordéns USA-linje, men som mestadels gick å andra bolags linjer. Några allvarligare haverier har inte kommit under tecknad till kännedom.

Krister Bång

En veteran

SYLVAN levererades 1918 som OOSTERSCHELDE av det holländska varvet H Appelo & Zonen i Zwartsluis. Denna plats ligger långt inne i landet ostnordost om Amsterdam inte så långt från Meppel, där ju MISSOURI är byggd.

OOSTERSCHELDE var utrustad med en 2 cy motor om 25 nhk av Motorenfabrik Industries i Alphen a/Rijn fabrikat. Beställare var NV Hollandsche Allgemeene Atlantische Scheepvaart Maats i Amsterdam. Detta bolag jämte systerbolag hade vid denna tid nio fartyg, fem ångare av betydande storlek, samt fyra motorseglare varav OOSTERSCHELDE var den minsta.

Provtursskeppare var kapten Boninga, som dock redan efter ett år lämnade över befälet till kapten Jan van der Lip.

Omkring 1922 såldes motorsegelaren till W Kramer i Rotterdam. Denna man flyttade i början av 30-talet till Groningen och ändrade även skutans hemort dit.

I slutet av 30-talet började holländarna bygga en ny typ av moderna kustfartyg. Många av dessa hamnade förlångt senare i Sverige.

Ett av dessa fartyg byggdes för Mr Kramer av ett varv i Foxhol. Namnet på detta fartyg var SUMATRA, vilket genast leder tankarna till en annan ö i den indonesiska övärlden, Borneo. SUMATRA, som levererades 1938, var systerfartyg med BORNEO, som senare hamnade i Skärhamn som MARINA, i Edshultshall som BORNELAND och i Bovallstrand som BRIO.

Eftersom nu OOSTERSCHELDE blivit överflödigt såldes hon på våren 1939 till Rederi A/S Fuglen (A M Espensen) i Aerököbing, Danmark där hon omnamnades till FUGLEN II.

1942 råkade skutan ut för en minsprängning. Hon bärgades och genomgick en fullständig ombygg-

Biblioteksnytt

Tack för alla bidrag till biblioteket som har kommit. Pengarna skall användas till inbindning av Sveriges Flotta samt inköp av Lloyd's Register från England.

Vi har just nu TILL SALU SST från 1973 till idag komplett samt massor av lösnummer (strönummer) från 60-talet. Norske Veritas från 1962 och 1977. Vidare Lloyd's Register 1963-64, 1965-66, 1966-67 och så vidare till och med 1975-76. Maskinbefälet och Sjömannen inbundna från 1950-60.

Vad vi saknar som mest nu är Sveriges Skeppslista 1921, 1923, 1929, 1933, 1937 och 1945 samt SST före 1948. Hör av Dig om Du har något att sälja eller byta.

Vi hjälper gärna till med uppgifter ur register och tidsskrifter om Du ringer eller skriver. Vi har skeppslistor från 1910 fram till idag. Lloyd's Register från 1912-13 tills idag utom fyra årgångar, samt 1888-89 och 1902-03. Vårt telefonnummer är 031-246515.

Bibliotekarien Västra Kretsen



nad. Den gamla motorn ersattes av en 4 cy tillverkad av A/S Frederikshavn Jernstøberi & Maskinfabrik. 1943 var hon klar att återuppta seglationen.

Omkring 1950 övertogs kontrollen av Rederi A/S Fuglen, vars enda fartyg var FUGLEN II, av N M Laurtzen.

1951 utrustades fartyget ånyo av samma fabrikat som den från 1942. I samband med denna operation döptes skutan om till FUGLEN.

I februari 1954 ansökte kapten Sam Pettersson i Skärhamn om att få införa den danska tvåmastskonaren FUGLEN till Sverige. Fartyget, som ansågs lämpligt såväl till fraktfart som till Islandsfiske, hade besiktigats av kapten Pettersson och befunnits vara i gott skick.

Ansökan bifölls och i mars

1954 blev hon svensk med namnet SYLVAN och med Skärhamn målat i aktern. Hon har alltsedan dess haft Skärhamn som hemort.

I december 1955 meddelades att SYLVAN numera var rent motorfartyg.

1962 var det åter dags för en ny ombyggnad. Marstrands mek Verkstad utförde uppdraget vilket bl a innebar att fartyget fick ett nytt förskepp med soft nose.

I mars 1963 inköptes fartyget av ett partrederi i Skärhamn med fru Judith Inberg i spetsen. Sedan 1965 är dock Denis Folke Werner Inberg ensam ägare till detta lilla vackra fartyg. Vi får hoppas att vi får se henne länge än runt våra kuster.

Magnus Drev



SYLVAN-Skärhamn på väg in i Sotenkanalen. Foto: Krister Bång



Foto: Sjöhistoriska Museet

I KUNG BORES GREPP

Februari 1942. Kung Bore regerar i de svenska farvattnen. En köldperiod utan motstycke i mannaminne har de sista månaderna isbelagt Östersjön. I Kattegatt och Skagerack är issituationen mycket besvärlig för sjöfarten. Man kan tala om polarvinter. Statsisbrytarna har fullt upp att göra och här på västkusten har Göteborgs Stads isbrytare GÖTA LEJON inkallats under den blågula tretungade örlogsflaggan för att gå i närkamp med ismassorna. Den viktiga lejdbåts-trafiken till och från Sverige måste hållas igång.

Alf Johannesson från Skärhamn var inkallad i flottan och sjökommenderad på GÖTA LEJON. Han förde då dagboksanteckningar under perioden 17 februari och till den 13 mars 1942. Dessa anteckningar har undertecknad fått taga del av vilket givit stoff till denna artikel.

ANTECKNINGAR OMBORD PÅ ISBRYTAREN GÖTA LEJON FEB-MARS 1942

Tisdagen den 17 februari blev jag sjökommenderad ombord på isbrytaren GÖTA LEJON, som låg vid Stigbergskajen i Göteborg. Kl 1400 avgick hon för att bryta en ränna till Uddevalla. Två fartyg lastade med kol från Tyskland var destinerade dit, vilka vi hjälpte in. Det var isfritt från Vinga till Marstrandsfjorden, men sedan var det kraftig is ända upp till Uddevalla. Vi stoppade i isen kl 1900 tvärs Höviksnäs för att invänta morgondagen.

Onsdagen den 18 februari

Kl 0700 purras styrbords vakt ut och resan fortsätter upp genom Hakefjorden. Uddevalla anlöttes kl 1300 där kajen var

full av folk som beskådade sevärdheten. Därefter började vi bryta loss Transatlantics ms HALLAREN, som låg infrusen på redan. Efter en stunds arbete var HALLAREN fri, varvid kurs sattes mot Göteborg där HALLAREN skulle lasta livsmedel för Grekland. Resan gick utan besvärligheter tills vi kom utanför Stora Pölsans fyr, då det blev tjocka. Med sakta fart gick färden vidare till strax väst om Vinga Ungar. Fartygen ankrades upp på 30 famnars djup för att invänta morgondagen. Fria vakten till kojs, och vakten ankarvakt.

Torsdagen den 19 februari

Kl 0530 lättades ankar och resan fortsatte in mot Göteborg, där vi förtöjdes vid Stigbergskajen en dryg timma senare. På

förmiddagen fick fria vakten landpermission.

-Iland ligger vi alltid med fyra timmars gångberedskap. Dvs att vi skall vara klara att avgå senast inom fyra timmar efter det vi fått order. Därför får besättningen som är i land ge sig till känna antingen personligen eller geom telefon var fjärde timma.

Fredagen den 20 februari

Alle man purras ut kl 0730 var efter en halvtimme det serveras frukost. Sedan utföres diverse arbeten ombord fram till kl 1200. Två timmar senare avgår vi till Rivöfjorden. Där bryter vi en ränna för Svenska Amerika Linien ms STEGEHOLM, som håller på med att justera kompassen. Kl 1600 är denna assistans klar och vi gåt till

Ryanäs för att bunkra 450 ton olja. Efter bunkringen går vi upp i hamnen till Stigbergs-kajen och förtöjer långsides Röda Bolagets bärgningsfartyg FRITHIOF. Därefter får fria vakten landpermission.

Lördagen den 21 februari

Kl 0630 purras alle man ut för att göra klart för omedelbar avgång. Vi skall nämligen avgå till Kristiansand i Norge med ms STEGEHOLM och ms TEMNAREN från Göteborg, som skall ha isbrytarhjälp dit, för att sedan fortsätta till Sydamerika. Vi avgick till Rivöfjorden där STEGEHOLM låg för ankar. Vi lade oss i närheten för att invänta TEMNAREN som kom inne från hamnen. Då TEMNAREN anlät kl 1130 gick resan förbi Vinga längs den svenska kusten tills vi var tvärs Väderöbods fyr, där konvojen gick till ankars. Resan hit hade gått utan problem då det var isfritt.

Söndagen den 22 februari

På natten kl 0100 lättades ankar och resan fortsattes med kurs på Torungens fyr utanför Arendal. Tidigt på morgonen siktades det norska landet. Nu fick vi känning av ett starkt isbälte som låg längs den norska kusten ända till Kristiansand. Vi hade mycket besvär med TEMNAREN och STEGEHOLM, då de gång på gång fastnade i isen. Strömmen och vinden satte starkt mot land, varvid isrännan gick snabbt igen och skruvade fast fartygen. Ideligen fick vi vända för att bryta loss dem. Slutligen efter mycket möda och besvär anlände vi till Kristiansand kl 1705 och förtöjde vid anvisad plats. Det väckte mycket uppståndelse när norrmännen fick se att ett svenskt örlogsfartyg anlöpte hamnen. Vi blev utfrågade hur det stod till ute i världen, för de hade ju inte något annat att läsa än det tyskarna släppte genom censuren, och det trodde man ju inte på av förklarliga skäl. Alla ville ha svenska tidningar så man skulle få reda på vad som hände.

Kl 1900 fick fria vakten landpermission till kl 2100 då alle man skulle vara ombord igen.

Måndagen den 23 februari

Båda vakterna purras ut kl 0530 för att göra klart för avgång, vilket sker en halvtimme senare. Ute på Kristiansands redd väntade 14 svenska ångare som satt fast i ismassorna. Vi bröt loss ångarna men fick kl 0715 order att gå till sjöss för att assistera en tysk ångare som fastnat i packisen utanför Oksö. Efter att vi fått loss ångaren följde den efter in till Kristiansand. Kl 1100 lättade samtliga svenska fartyg och en tysk ångare ankar och följde efter GÖTA LEJON ut genom fjorden. En

dryg timma senare passerades Oksö fyr och kurs sattes österöver. En efter en följde ångarna efter i vårt kölvatten, så det såg ut som ett långt släp-tåg. Isen är ganska lätt att forcera, för det är både ström och vindstilla, och då skruvar inte isen ihop sig.

Kl 1800 är vi tvärs Lillesand varifrån vi satte kurs på Hållö fyr. Här är bara tunn nattis så den hindrar oss inte. Nu är kl 2000 och jag har frivakt. "Det känns riktigt ovanligt att sitta i hytten och inte höra isen slå mot bogarna. Första natten jag låg ombord, då vi gick i isen var det omöjligt att sova. Det dånade som på ett skeppsvarv när alla nithamrarna är igång. Men nu är jag van vid detta oväsen, så nu är det mest ovant när det är tyst och stilla.

Tisdagen den 24 februari

Tagit rortörn kl 0500 då vi är tvärs Hållö fyr. Isen börjar bli mer besvärlig ju närmare and vi kommer. Nu börjar arbetet med att samla ihop fartygen som skingrats under nattens lopp. Senare börjar isen skruva ordentligt, så vi får ideligen vända om för att bryta loss de fyra sista ångarna i konvojen. Dessa ångare är: SIRIUS, DELPHINUS och MERCURIUS från Karlstad samt BRATTFORS från Uddeholm. Kl 1400 passerades Måse-skärs fyr med sakta fart för att konvojen skall hinna med.

"När vi passerade utanför Skärhamn kände jag längtan i mitt hjärta till mina kära där hemma, och önskade att jag hade varit där. Men det var bara att fortsätta förbi och se hembygden försvinna i aftondiset".

Då vi passerade Hamneskärs fyr kl 1630 gör hela konvojen god fart eftersom det bara gäller nattis, som är lätt att forcera. Två timmar senare la-

de vi stopp väster om Vinga. ISBRYTAREN III från Göteborg kom upp långsides för att taga ombord färdledaren, kapten Ström. ISBRYTAREN III tog nu över de fartyg som skulle in till Göteborg. Vi fortsatte resan söderöver med fyra ångare. Två var destinerade till Halmstad och två till Hälsingborg.

Onsdagen den 25 februari

Jag har haft rortörn mellan kl 0100 och 0200. Under denna tid fastnade samtliga ångare i ett packisbälte. Vi måste bryta loss dem flera gånger innan vi kom genom. Efter packisbältet finns bara nattis som är lätt att forcera. Först passerar Klåback och sedan Varberg, och så är vi på isfritt vatten. Vakten är för min del slut, och det känns skönt att få gå till kojs. Babordsvakten purras kl 0730 och därefter frukost samt sedvanligt rengöringsarbete. När vi passerar Falkenberg styr vi längs med ett isbälte som följer hallandskusten och ligger ca fyra sjömil ut till havs. Kl 0945 slogs stopp i maskin, då vi hunnit SW Tylön och där vi möttes av Sveabolagets isbrytande lastfartyg WIROS. De fartyg som skulle till Hälsingborg får nu assistans av WIROS för den återstående färden. De är: TRITON av Hälsingborg, SIRIUS av Karlstad och LJUSTERÖ av Stockholm. Därefter fortsatte vi med den återstående ångaren, som är HUGIN från Stockholm, in till Halmstad. Nu fick vi besvär med isen. Ett tjockt packisbälte sträckte sig två sjömil ut från land. Gång på gång får vi satsa för att komma i genom isvallarna, som på sina ställen är ända upp till 1,5 m tjocka. Nu blir framfarten endast ca 8 till 10 m per satsning. Annars går GÖTA LEJON obehindrat i 1 m tjock is.



Göteborgs Hamn 1942. ISBRYTAREN II och BIRGER drar FRITHIOF som i sin tur drar BORELAND. Foto från Röda Bolaget.

Kl 1300 fortsattes resan, efter att ha lämnat HUGIN, norr över igen. Vädret är härligt med strålände solsken och svag östlig bris. Via radion fick vi kl 1600 order att bryta en ränna in till Varbergs hamn. En halvtimme senare tog vi ombord lotsen som mötte upp på isen! och lotsade oss in till Varberg. Frivakt för alle man utom vaktkvarteret. Sedan blev det landpermission för fria vakten.

Torsdagen den 26 februari

Från Varberg avgick vi kl 0730 med Göteborg som mål. Resan har gått fort då vi inte haft några fartyg med oss. Därtill så har det praktiskt taget varit isfritt ända till Vinga, som vi passerade vid middagstid. Farleden in till Göteborg hade isrädda bruten, och vi förtöjde vid vår plats vid Stigbergskajen kl 1430. Jag fick permission för att resa hem till Skärhamn.

Fredagen den 27 februari

Permissionen var kort och jag anmälde mig för tjänstgöring igen på förmiddagen. Arbetet blev att gå vakt till 1400, då jag fick permission för att uträta en del ärenden i land.

Lördagen den 28 februari

Alle man purras ut kl 0630. Därefter sedvanligt arbete som utökats med snöskottning, då det snöat under natten. Det har också blivit mildare efter snöfallet, annars har det varit rätt så kallt hela veckan.

Landpermission för fria vakten från kl 1700.

Söndagen den 1 mars

Båda vakterna purras ut kl 0700. Efter sedvanliga göromål avgick vi kl 0900 från Stigbergskajen. Vi hade fått order om att hjälpa två fiskebåtar som fastnat i isen SV Vinga. När vi kommit

till Buskär fick vi syn på fyra fiskare som gick på isen. GÖTA LEJON stoppades och vi tog ombord fiskarna från isen. Det var besättningen på de infrusna fiskebåtarna, som lämnat dem för att begära assistans i land. Färden fortsatte och kl 1230 var vi framme vid fiskebåtarna. Det såg kritiskt ut för dem. En av båtarna hade fått rodret avbrutet, och isen pressade mycket i den SW-liga vinden. Tio minuter senare hivade vi upp båtarna akterut, en på vardera låringen, och fortsatte mot Vinga. Där mötte ISBRYTAREN II som tog över båtarna och vidarebefordrade dem in till Höhö. Vi gick därefter in till Göteborg igen och förtöjde vid Stigbergskajen kl 1600.

Måndagen den 2 mars

Vi avgår från Göteborg med DANAHOLM av Göteborg och tankfartyget SATURNUS från Stockholm. Destinationen är Kristiansand i Norge. Vinga passerades kl 0830. Då det är svag nordöstlig vind pressar inte isen så hårt mot land vilket gör att den är lätt att forcera. Kl 1140 passerar Måseskär fyr.

Norska Landet siktas kl 1540. Kursen ändras till rätt väst. När mörkret föll på lade vi stopp och gick upp långsides DANAHOLM och förtöjde.

Tisdagen den 3 mars

Styrbords vakt purras ut kl 0600 och 45 minuter senare fortsätter resan mot Kristiansand. Ännu har vi ingen besvär med isen. Det är bara spridd drivis med stora råkar. Kl 1010 passerar Oksö fyr utanför Kristiansand. En timma senare förtöjde vi vid anvisad kajplats i Kristiansand. Därefter avgick vi för att bryta en ränna till en marinhamn! norr om Kristiansand. Sedan återvände vi till Kristiansand. Nya ar-

betsuppgifter väntade. Avgång kl 1230 med Arendal som destination. Vi skulle bryta en ränna in dit. Då vi kommit till Torungens fyr stötte vi på ett fastfruset packisbälte som var svårt att forcera. Det gick bara ett tiotal meter var gång vi satsade. Till Arendal anlände vi kl 1745 och förtöjde vid anvisad kaj. En stor folkmassa stod på kajen och beundrade den stora isbrytaren GÖTA LEJON.

Onsdagen den 4 mars

Kl 0500 purras babords vakt ut för att göra klart för avgång. Först bröt vi loss en ångare inne i hamnen. Därefter ytterligare en ångare som låg på redden. Då vi fått loss båda ångarna satte vi kurs på Kristiansand. Vid Torungens fyr fastnade den sistnämnda ångaren i ismassorna. Vi fick bryta loss den flera gånger men den orkade inte hänga med. Vi hade inte tid att taga med oss ångaren utan fick lämna den, varefter resan fortsatte med en ångare i kölvattnet. Den ONO-liga vinden har ökat till stormstyrka, så isen pressas hårt mot land. Den norska ångaren fick problem med att följa med. Vi tog henne på bogsering med två wirar men hon girade så mycket hit och dit att pårestningarna på bogerspelet blev för mycket. Vi var tvungna att släppa henne och fortsätta med sakta fart. Trots den låga farten så kunde ångaren knappt hänga med oss. Till slut kom vi dock lyckligt in till Kristiansand och förtöjde vid vår gamla kajplats.

Torsdagen den 5 mars

Efter sedvanliga rutinarbeten ombord, avgick vi kl 1120 mot Oksö fyr för att se hur isförhållandena var där ute. Redan dagen innan var det meningen att vi skulle avgått till Sverige med en konvoj av 12 fartyg som ligger på Kristiansands redd. Isförhållandena var så besvärliga att vi ansåg att det var lönlöst att sätta konvojen i rörelse, utan vi återvände till Kristiansand. Kl 1430 avgick vi igen ut på redden och förtöjde långsides DANAHOLM av Göteborg. Orsaken till att vi gick hit var att officerarna på de båda fartygen skulle "komma ihop och festa".

Fortsättning i nästa nummer.

Bertil Söderberg



En tidsbild från Göteborgs Hamn under andra världskriget.

Saléns Laketrafik



EN INSÄNDARE TILL TIDSKRIFTEN
LÄNSPUMPEN, SOM BÅDE ROSAR VÅR
KLUBB MARITIM & SOM OCKSÅ GER
KOMPLETTERANDE UPPLYSNINGAR
TILL KRISTER BÅNGS ARTIKEL I
NUMMER 2 AV LÄNSPUMPEN ANGÅENDE
Sjöfarten på Stora Sjöarna.

Som aktiv sjökaptän tillhör man ju i allmänhet en del föreningar inom sjöfarten här i sin hemstad Göteborg. Att tillhöra Klubb Maritim har under de senaste åren givit mig många glädjestunder, både här i hemstaden, då man mellan sina lågresor med Saléns kylfartyg personligen sammanträffar med vännerna nere i Nakterhuset, liksom på arrangerade utfärder vi haft i klubben. Vid alla dessa tillfällen, och inte minst till sjöss, när man läst Länsypumpen, så har i varje fall denne skrivande sjöman fått ett gott utbyte av föreningstillhörigheten. Jag beundrar de olika både unga & gamla båtologerna, som var och en på sitt specialområde lagt upp värdefulla fotosamlingar på fartyg, en enligt min upp-

fattning givande hobby, och samtidigt samhällsberikande som levande sjöfartshistoria.

BARA FORTSÄTT POJKAR MED ALLA
AKTIVITETERNA I KLUBB MARITIM!

Anledningen till att jag fattade pennan var att jag nyligen läste Krister Bångs förnämliga artikel om fartygen i trafik på Stora Sjöarna. Det slog mig, att även Salénrederierna gjorde ett inhop på den omtalade Great Lake-farten. Det hände åren 1965 och 1966. Här gives sålunda en komplettering till Krister Bångs artikel angående den skeppsfart, som drevs mellan Europa & Mid-West USA nämnda år.

Då Salénrederierna vissa säsonger har frikopplat tonnage slog det ledningen år 1965, att avlastarna på Stora Sjöarna måhända hade behov av kyltonnage för sina växande kötttransporter till Europa och att även en del bilavlastare började att skeppa små europeiska bilar från Europa till USA. Denna planlagda skytteltrafik blev verklighet och vi bildade SALEN REEFER EXPRESS LINE, satte in bl a

CAYMAN och HISPANIOLA, där jag själv förde CAYMAN hela seglationen 1965.

Året 1966 placerades jag i land i Chicago för att där leda det nyinrättade branch-office, som vi hade där. Det blev ett tiotal seglingar under 1965 och dussinet fullt året 1966, men mer blev det inte. Det kostade stora pengar att driva linjetrafik och Salénrederierna fick mycket annat att syssla med år 1967, så man beslöt sig för att "amalgamera" linjen, det låter som plombering av en trasig tand, men firmanamnet SALEN REEFER EXPRESS LINE finns ännu inregistrerat i Chicago. Det är emellertid de norska vännerna Olesen & Uglestad, som tagit hand om kyl- & frysgodset, som numera skeppas till Europa.

Detta till medlemmarnas i Klubb Maritim upplysning om Great Lake-trafiken, så som Saléns sysselsatte delar av sitt kyltonnage uppe i de vackra Stora Sjöarna åren 1965 och 1966.

Bertil Crafoord

Sjöresa

Lagom till sin 60-årsdag utkom Arne Gadd, hedersmedlem i Klubb Maritim, med en ny bok. Denna gång är motivet hämtat från en sjöresa med ett Gorthonfartyg från Kielkanalen till Genua och tillbaka upp till Granudden vid Gävle.

Romanen är uppbyggd som en dagbok och är rikligt illustrerad med teckningar och akvareller.

Allteftersom resan fortskrider kommer författaren att minnas olika episoder ur sitt omväxlande tidigare liv, varför boken inte så mycket handlar om den aktuella resan utan om händelser från historisk tid till självupplevda tilldragelser.

Boken rekommenderas för den som vill ha en stunds avkoppling från det stressade liv, som alltför många av oss för.

Krister Bång

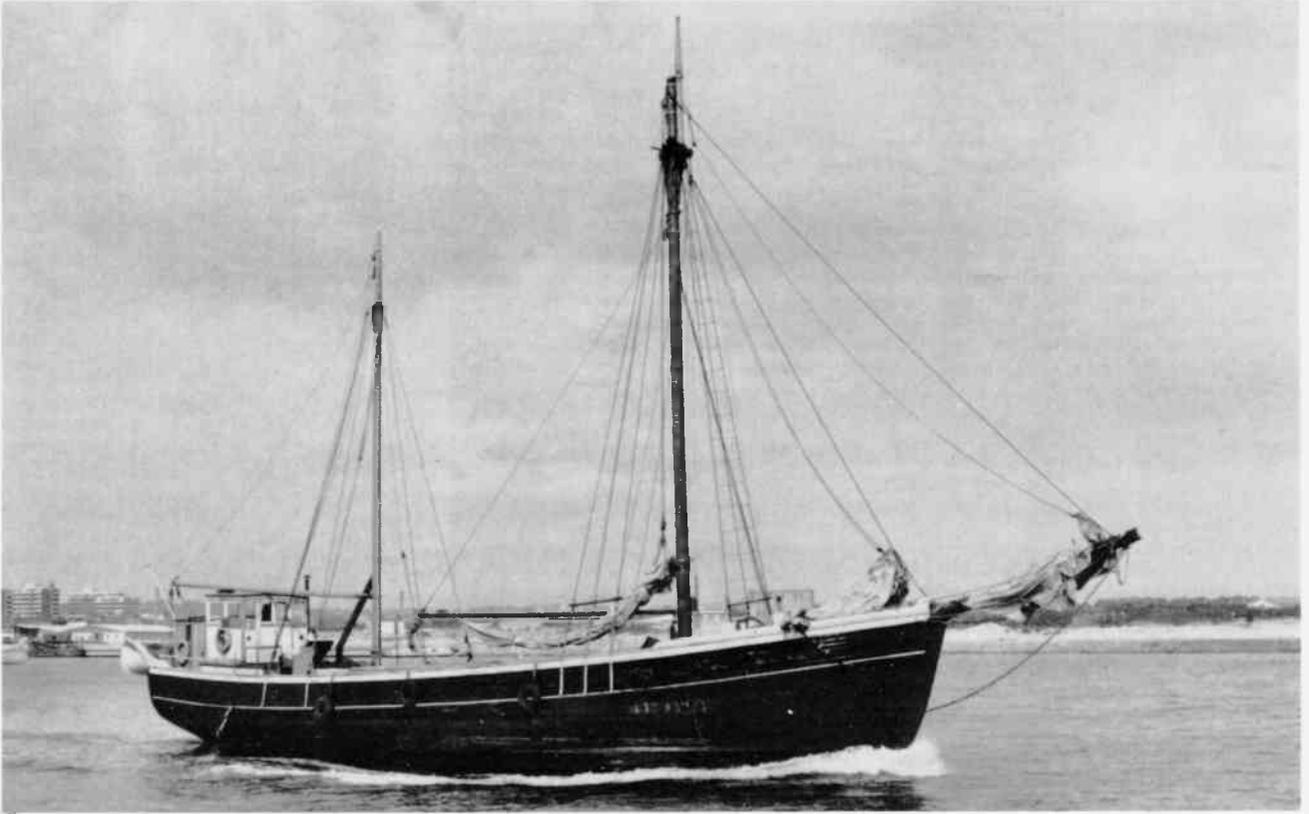
Annons

SPECIALERBJUDANDE

Föreningen Sveriges Flotta erbjuder medlemmarna i Klubb Maritim att köpa nedanstående Marinkalendrar för endast 7:- (sju) kr/st inklusive porto. Beställning sker lättast genom att sätta in beloppet på postgiro 2158-4

B-71 Marinkalender 1971
B-70 Marinkalender 1970
B-69 Marinkalender 1969
B-68 Marinkalender 1968
B-66 Marinkalender 1966
B-65 Marinkalender 1965

Vinddrivna



Motorseglaren LEIF under full gång på lättan. Foto: C G Nyström

7360 LEIF

ARIETIS hette en tremastskonare som N E Schmidt i Marstal byggde åt sig själv under 1905. Hon såldes 1914 till J C Jacobsen i Marstal och 1921 till Valdemar Petersen samma ort. Siste danske ägaren var H J Clausen som köpte ARIETIS 1925.

Två år senare såldes skutan till Hugo Werner Selander i Falkenberg. Omdop till LEIF.

Motor isattes under 1928.

Under 1940 ändrades hemorten två gånger, först till Fiskebäckskil och sen till Köpstadso. Fredsåret 1945 såldes LEIF till Osvald Knut Alrik Olausson m fl i Skärhamn.

Året efter lämnade hon Bohuslän, såld till Erik Gustav Hellman m fl i Kalmar. Hon uppges ha omtacklats till galeas under 1957.

Våren 1962 såldes LEIF till Erik Kristiansson m fl i Gerlesborg. Hon seglade frakt till och med 1966. Året därpå såldes hon till Ulla Högberg i Nyköping.

Skutan bytte 1967 namn till SIESTA, Ulla till Trensare.

SIESTA vilade full med stöldgods i Valdemarsvik. I november 1969 släppte polisen skutan som flyttades till Vårby.

Hon sjönk, =ställdes sig på botten, någon gång 1970. Hösten 1976 räddades många vrak bort från Vårbyviken, däribland SIESTA ex LEIF.

Den här skutan lastade 170 tdw.

6980 ELSA

Tremastskonaren ALS byggdes 1920 av Nørregard & Petersen i Dyreshaven, Nyborg. Hans Petersen i Marstal var beställare. Redan i april 1923 såldes ALS till Perry A Persson m fl på Ven. Omdop till ELSA.

Motor isattes 1926. Den höll måttet till 1939, då den ersattes. Karl Gustav Sigurd Olsson på Kiddön köpte ELSA våren 1942.

Under 1955 övergick skutan till C A R Carlsson i Grundsund. Två år senare köpte Simon Oscar Olsson m fl i Rågårdsvik ELSA. I mars 1965 såldes tremastskonaren till Mr Vickers i East Grynstead, England. Hon var då i verkligheten riggad som galeas och hade så varit ett antal år. I augusti 1969 uppgav Peter N Baker i St Germans Quay, Cornwall i brev till signaturen att han ägde skutan och bodde ombord.

Hösten 1971 sålde Baker ELSA till P Gaskell-Brown vid Plymouth Sailing School. Nu riggades ELSA upp till tremastskonare och fick nya segel. Hon hade fått ny motor 1969.

Det är nu flera år sedan det ingick underrättelser om ELSA, som lär ha skymtat förbi i den berömda TV-serien Onedin Line.

Som fraktskuta lastade hon 175 tön.

3124 GUSTAF

Älvsbåten GUSTAF byggdes 1897 av S E Olsson i Assarebo. Hon

såldes färdigbyggd till Handelsbolaget Larsson, Seaton & Co i Göteborg. I mars 1899 övergick hon till Göteborgs Murbruks- & Sandcements AB i Göteborg.

I februari 1903 såld till Johannes Andersson i Göteborg. Fem år senare köpte AB Stora Borgs Tegelbruk i Göteborg GUSTAF. Bolaget lät utrusta skutan med motor.

I början av 1925 såldes GUSTAF till Anders O Hj Olsson i Trollhättan. Hon fick nu en mast till och kallades för galeas.

Samma år övertog Karl Aug Johansson m fl i Fridhem den forna älvbåten. Delägaren Evald Gerhard Johansson i Utby blev ensamägare till GUSTAF i februari 1944.

Året därpå såldes skutan till Karl Erik Johansson i Gaperhult, Eskilsäter. Ännu ett år senare såldes hon till Paul Nilsson i Knöstad, Kila. Hemorten sattes till Säffle.

Under 1949 köpte Otto Ziegler i Säffle den gamla skutan.

Natten till den 3 september 1953 fick GUSTAF motorstopp och gick på grund på Skallholmsskären i inloppet till Karlstad. Besättningen bärgades. GUSTAF var på resa Vänersborg-Skattkärr i ballast.

Lastförmågan var 175 tdw.

4021 SIGRUN

Tremastskonaren SIGRUN byggdes 1902 av Alfred Olsson i Bergkvara för Robert Pettersson i

Lummelundsbruk. Redan våren 1904 såldes SIGRUN till Petter Jacobsson m fl på Råå.

Samuel Hilmer Andersson m fl i Grundsund inhandlade skutan i maj 1915. Våren 1924 blev Gustaf Adolf Andersson huvudredare. Motor isattes under 1927.

Våren 1932 inköptes SIGRUN av Carl Botolf Abrahamsson m fl i Grundsund. Tre år senare köpte Kalr Hildor Isberg i Stockevik skutan i partrederi. Han blev ensamägare under 1938.

Isberg avyttrade våren 1941 SIGRUN till Julia B Berntsson m fl i Skärhamn. Under 1946 återvände skutan till ostskusten där hon var född. Det var Karl Otto Emanuel i Nynäshamn som köpte henne.

Redan 1947 sålde Emanuel sin SIGRUN till Rederi AB Elos i Nynäshamn. E Strömberg, vd i Elos, var också chef för Axel Ericsson i Nynäshamn AB som övertog skutan sent 1949.

Torvald Rubin på Möja köpte skutan anno 1955, riggade ner henne och byggde på ett rymligt däckshus. Sen hyrde han ut monstret till Flottan, som behövde en tvättbytesbåt.

Tidigt 1963 köpte Johan Kronman i Vaxholm SIGRUN och sålde henne via Kohlsäters Bruk AB i Sundbyberg till Studenternas Nykterhets och Antiröfökbund i Stockholm. Hon låg då som klubblokal vid Norr Mälarstrand.

Under 1968 flyttades skutan ut till Alvik och bytte namn till MAY-BEE.

Hon brann den 8 februari 1970, medan polisen var på väg för att göra en razzia efter narkotika. Svårt skadad sjönk MAY-BEE så småningom. Hon gick i tre delar när hon skulle bärgas 1974. Resterna forslades bort.

SIGRUN lastade som ung och vacker 175 tdw.

6350 SVANEN

Den granna tremastskonaren SMART byggdes 1916 av J F Ring-Andersson i Svendborg. Hon såldes från varvet till Chr Marius och Johan Brattsberg i Vardö, Norge.

Under 1920 inköptes SMART av Isak Fabian Wikström m fl på Åstol. Motor isattes redan 1923. Vintern 1927 tillträdde Charles Rutger Wikström huvudredarsysslän, som han behöll till 1960, så SVANEN, som Wikströms hade döpt om skutan till, såldes till Rolf W G Carlsson m fl i Hamburgsund.

Sista fraktåret blev 1964. Sen såldes SVANEN till Inge Höy m fl i Kristiansand. Norrmännen tänkte använda SVANEN som seglande lustfartyg.

Föreningen klarade inte av att hålla skutan, det är dyrt att underhålla träskrov, varför Norska Maritima Museet i Oslo tog över under 1972.

SVANEN visas för publik på vintrarna då hon ligger i Oslo, på somrarna seglar hon med ungdomar.

När hon fraktade lastade hon 175 tdw.



SVANEN på ingång till Helsingborg. Foto: C G Nyström



Tremastaren MAZEDA vid Norra Väster, Helsingborg. Foto: C G Nyström

6067 MAZEDA

Carl Johansson i blekingska Björkenäs byggde under 1919 tremastskonaren MAZEDA åt Sven Nilsson m fl i närbelägna Djupekås. Nilsson lät utrusta MAZEDA med motor mars 1927. Vintern 1930 tillträdde Bernt A Persson huvudredarskapet.

I nådens år 1954 såldes MAZEDA till Albert M Mattsson m fl i Djupekås. Hon såldes från årslång upplägning i Sölvesborg våren 1965 till Kristina Lindberg i Stockholm.

Tre år senare köptes MAZEDA av Anneli Jordal i Stockholm. Lustfartyg kallades hon.

Rolf Wiklund ägde henne 1971 då hon rörde sig mellan två kajplatser på Söder Mälarstrand.

Eljest innebar stockholmsvistelsen mest upplag. Fem västerviksgribbar köpte henne våren 1974 och tog ner henne till Källvik. Hon saknade då rigg, men hade pulver till salu.

Hon sjönk i Valdemarsvik den 3 februari 1976. Efter bärgningen gick MAZEDA till Malmö utrustad med tre telefonstolpar till master. Hon förföll ytterligare i Malmö.

Hammchefen kysste kajen när hon 1978 gav sig iväg mot Mälaren. Hon kom till Sundbyholm,

där hon sjönk 1979 om våren. Lär väl inte bli bärgad.

Lastade 170 tdw.

3795 MATHILDA

MATHILDA byggdes 1900 i Assarebo av S E Ohlsson. Byggmästaren köpte själver skutan och drev henne till 1908, då A P Horn-dahl i Helsingborg inträdde som likvid köpare.

Partrederiet Horndahl bytte 1920 hemort till Viken för att medio 1925 flytta ännu en liten bit längre norrut till Lerberget.

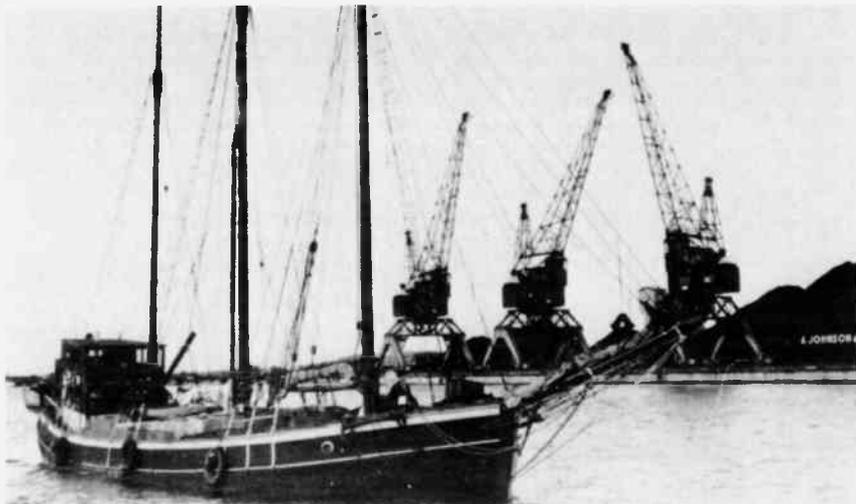
Efter Horndahls död blev kommunalordföranden Axel Severin Levold huvudredare för MATHILDA med flera skutor. Detta hände 1931.

I maj 1932 såldes skutan till Adolf Ludvig Pahlsson m fl i Lerberget. Motor hade kommit i året innan.

Den 11 april 1933 inropades MATHILDA på exekutiv auktion av AB Avancemotor i Eskilstuna. Motorfabriken hittade redan efter en vecka en köpare: Evert Em Jansson m fl på Blidö.

John Wald Johansson på Malmö köpte MATHILDA i april 1946.

Under 1951 seglade hon vidare till Erik Lanner m fl i Väster-vik.



Även HENRIK besökte Helsingborg då och då

Den 17 november 1954 strandade tremastskonaren MATHILDA utanför Skansudden, Västergarn, Gotland och blev vrak.

Intill dess hade hon lastat 195 ton dw.

7453 EBENEZER

3msk EBENEZER byggdes 1918 i Korsör för Aalborg, men övertog bums av Rederi A/S Zephyr i Köpenhamn. Hon hade motor vid leveransen.

Efter en sejour hos Kommanditbolaget Fritz Simon & Betke i Königsberg inköptes EROS, vilket namn hon fått redan arton, av Bernhard Pettersson m fl i Nordvik.

Isak Evert Kristiansson övertog huvudredarsysslan under 1945.

Tio år senare köpte Petter Olof Hagberg m fl i Stockevik på Tjörn EROS, som var en av de trägna sillfiskarna kring Island.

Alf Strandberg m fl i Kyrkesund köpte skutan 1960. Hon var vid det laget tvåmastskonare.

EROS seglade fraktfart till och med 1966. Sen lades hon upp hemnavid. Tidigt 1967 såldes hon till Leif Gösta Lindfalk i Stockholm. Med arbetsbeteckningen lustfartyg gick hon mot Medelhavet.

I februari 1968 kom hon till

Kanarieöarna. Via Västindien tog hon sig in i Stilla Havet.

Hösten 1968 låg hon längst in i den långa Californiaviken, där hon drev på grund under vintern 1969. Hon blev sannolikt vrak.

Lastförmågan var 190 tdw.

6742 INGEGERD

3 msk INGJERD byggdes 1918 i Moen för N Halvorsen i Porsgrunn. Tre år senare såldes skutan av A/S Ingjerd (B Pettersson) i Porsgrunn till Gustaf Adolf Kläth m fl i Grebbestad. Namnet försvenskades till INGEGERD.

Moens Varv ligger f ö i Risör.

I maj 1944 såldes INGEGERD, som hade haft motor alltid, till Carl Wilhelm Hansson m fl i Hamburgsund. Uppgavs ha om-tacklats till galeas under 1961.

Vintern 1965 köpte Rune Carlsson m fl i Oxelösund INGEGERD. Året därpå var det slutseglat. Folke Nilsson i Hemmestavik köpte henne för att använda henne som förräds- och lustfartyg med hemort på Värmdö.

Peter Lindberg, Vaxholm köpte 1971, John Stake tillkom 1973.

Via flera mellanhänder såldes hon 1974 till B A Granström m fl i Stockholm. Under 1977 gav hon sig iväg på en vådlig seglats till Blekinge. Hon fick

nyttjandeförbud i Karlskrona och hamnade kort därefter vid Tjurkö, där hon nu ligger som vrak.

En gång lastade hon 185 tdw.

7269 DAGNY

3msk DAGNY byggdes 1926 på Ystads Skeppsvarv, salig i åminnelse. Hon såldes färdigbyggd och motoriserad till Sven Nilsson m fl i Djupekås.

Karl Sigvard Svensson, också boende på det idylliska läget på Listerlandet, köpte DAGNY under 1949.

Medio 1954 såldes tremastaren till Karl Alfred Torsemarek i Göteborg. Fyra år senare såldes DAGNY via E G Bohlin i Göteborg till Karl Mattiasson i Edshultshall. Riggningen minskades ner till galeasrigg.

Den 28 maj 1958 började DAGNY brinna efter ett blixtnedslag utanför Gotland. Hon drev mot land och strandade sedermera illa skadad. Officiellt kondemnerades hon 1960.

Lastförmågan var 170 tdw.

6217 HENRIK

En annan hundraelva byggdes som HEINRICH i Friedrichsstadt det goda året 1907. 1917 strandade HEINRICH utanför Kalmar. Ägaren - Carl Aug John GmbH i Hamburg - sålde vraket till Gustaf Uno Th Wester m fl i Borgholm. Skutan bärgades, reparerades och sattes i fart som HENRIK.

Oskar Vilhelm Storm m fl i Edshultshall köpte HENRIK i juni 1923 och motoriserade henne. I april 1931 såldes tremastskonaren till Jörgen Johannesen i Røyken, Norge. Omdop till HENRIK I.

Ettan togs bort när skutan återköptes till Sverige i juni 1936 av Augustinus Andersson m fl i Sanvik. Säljare var S G Mörk i Oslo.

Andersson ägde HENRIK to the bitter end, som kom den 23 september 1959. HENRIK gick cementlastad på Knivingskallen i Västra Kvarnen och blev vrak.

Hon hade tåligt burit 170 tdw åt gången över haven.

Walter Nilsson

Skagen I

Just nu matas man med uppgifter om hur den nya färjetrafiken Göteborg-Frederikshavn skall utformas i framtiden.

STENA DANICA döptes för ett tag sedan i Frankrike och vid Arendalsvarvet döptes i mitten av oktober KRONPRINSESSAN VICTORIA.

Naturligvis blir man bländad av all denna prakt. Genomtänkta lösningar på allt och optimalt i alla avseenden.

Man ställer sig osökt frågan. Hur började det?

Ja, Sessan har ju hållit på länge. I ett senare nummer ska vi återkomma till detta rederi.

Stena Line satsade i början

av 60-talet på färjetrafik. Man hyrde in olika mindre fartyg, mestadels tyska, och satte igång färjetrafik mellan Göteborg och Skagen. Ett särskilt bolag, Rederi AB Skagenlinjen, bildades.

Såsongen 1963 hyrde man in ångfartyget BRYNHILD av Gävle. Han hade chartrat fartyget under en sexmånaders period. Premiärturen gick Valborgsmässoafton och trafiken avslutades den 31 oktober. Under chartertiden bar ångaren namnet SKAGEN I.

Efter säsongsavslutningen lades fartyget upp vid Roos &

Hagströms Varv vid Ringön i Göteborg. Hon återfick namnet BRYNHILD.

Ågarna till fartyget, Theodor Sandgren, Helge Eklund och Börje Håkansson i Gävle hade tömt det mesta av sina resurser. Hon såldes därför exekutivt i december 1963 för 255.000 kronor till Stena AB i Göteborg. Hon blev därmed Stena A Olssons andra egna passagerarfartyg (det första var SKAGEN II (!) som köptes i juni 1963).

Till såsongen 1964 hade ångaren återfått namnet SKAGEN I. Hon insattes nu på linjen Lysekil-Skagen.

Utbytet på denna linje blev väl inte så stort som man hade hoppats. Skagenlinjen koncentrerade sin trafik till Göteborg. Nya moderna, tidsenliga färjor beställdes.

I september 1965 var det klippt för SKAGEN I. Hon såldes då för 310.000 kronor till Holmens Bruks & Fabriks AB i Norrköping. Hon gick upp till Lödöse Varf där man tog ur framdrivningsmaskineriet och byggde om henne till logementsfartyg. Därefter bogserades hon till brukets fabrik i Hallstavik där hon började sin nya bana med namnet REGINA.

Det fanns tydligen en marknad för den här sortens fartyg. I december 1967 såldes hon för 280.000 kr till ASEA i Västerås som använde henne vid Marviken.

I september 1968 kom REGINA till Simparp vid Oskarshamn där man var i färd med bygandet av ett kärnkraftverk. Följdriktigt överfördes fartyget i början av 1969 på AB Asea-Atom.

I juli 1970 var olyckan framme. REGINA sjönk då i Simparp. I augusti 1970 såldes hon för 160.000 kronor till Poul Christensen i Nakskov i Danmark för upphuggning. Denna var avslutad i oktober samma år.

Därmed var ringen sluten. Ångaren byggdes en gång i Danmark. Året var 1914 och Burmeister & Wain i Köpenhamn hade fått förtroendet av D/S paa Bornholm af 1866 i Rönne.

Det danska varvet upplevde annars vid denna tid en ordentlig rush. Man hade ju levererat oceangående motorfartyg vilka rönt stor uppmärksamhet.

Men nybygge 292 var en passagerarångare. Vid sjösättningen den 31 januari 1914 erhöll ångaren namnet HEIMDAL. Den totala byggkostnaden för fartyget uppgick till 677538:17 danska kr. Men så gjorde också fartyget hela 13 knop.

HEIMDAL sattes in på bolagets linje mellan Rönne och Köpenhamn.

I januari 1936 inköpte Stockholms Rederi AB Svea "en väl bibehållen dansk passagerarångare", som befanns vara den ovannämnda HEIMDAL. Hon byggdes

om grundligt och insattes i juni samma år med namnet BRYNHILD på linje Stockholm-Åbo. Tre dagar i veckan anlöttes även Mariehamn på Åland.

Sveabolaget kunde alltså inte behålla dopnamnet på fartyget trots att det passade väl in i rederiets namnstil med motiv från den nordiska gudasagen. Orsaken var att bolaget redan tidigare förfogade över en passagerarångare med namnet HEIMDAL.

Efter andra världskriget bytte BRYNHILD (namnet taget från en isländsk saga) trade och trafikerade linje Stockholm-Helsingfors.

I slutet av 50-talet grydde många idéer om färjefart på Västkusten. Nya uppslag prövades. I oktober 1959 inköptes BRYNHILD för 675.000 kronor av AB Telfa i Göteborg med Gunnar Andersson i spetsen. Nu skulle ångaren trafikera linjen Falkenberg-Horsens med en gångtid på hela elva timmar.

Den 8 november anlände fartyget till Falkenberg. Hon byggdes om vid varvet därstädes så att passagerarantalet höjdes från 200 till 350 st. Dessutom kunde man medföra 45 personbilar.

För sitt nya ändamål bildade Gunnar Andersson Rederi AB Con-

tinental Line i Falkenberg och i februari 1960 överfördes fartyget på detta bolag. Nu sattes priset till 600.000 kronor.

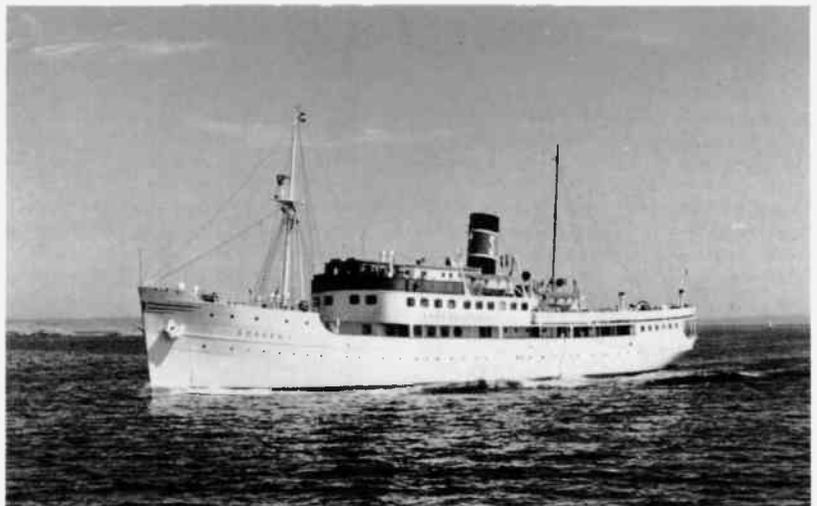
Den 13 april 1960 gick så premiärturen. Vid ankomsten till Horsens hade tusentals personer mött upp för att hälsa BRYNHILD välkommen. Borgmästaren i Horsens, Robert Holm, höll ett välkomsttal, en gossmusik-kår musicerade och Gunnar Andersson förklarade linje invigd. Ett värdigt och fint mottagande.

Men seglatsen på Kattegatt tog slut redan efter en sommar. I november 1960 köptes BRYNHILD av Theodor Sandgren, Helge Ek-lund och Börje Håkansson i Gävle. Priset var nu 1.100.000 kr.

Ångaren sattes in på den nya linjen Gävle-Mariehamn-Åbo. Resan till Mariehamn tog 8 timmar i anspråk och ville man följa med till Åbo måste man räkna med en färd på 14 timmar. Premiärturen gick den 9 juni 1961 och sedan gick BRYNHILD 2 turer i veckan.

1963 chartrades alltså fartyget ut till Sten A Olsson. Hon var således väl beprövad när hon kom att bli en av de första stenarna i Stenas numera jättelika färjeimperium.

Krister Bång



SKAGEN I passerar Böttö den 9 juni 1963. Fotot finns med i Västra Kretsens vykortsserie 2. Foto: Tore Granath

Sjöliv

Jag passerade en ung pojke på gatan nyligen. Han hade blåbyxor (jeans) som var trasiga med stora lappar i ändan. Jag kan aldrig tro att pojken hade arbetat sönder byxorna.

Den teorin har sjökaptenen Olof Olsson, 86 år, i Lysekil. Han har gått den långa vägen och slitit ont på segelfartyg innan han blev befäl. Olssons blåbyxor behövde ingen mamma tvätta färgen ur. Han fick själv sy ihop byxorna på frivakten. Efter 47 år till sjöss fick Olsson gå i land något år före sin pension. Det sista fartyget

låg på redde i Helsingborg och väntade på Olsson när han skulle förnya sitt läkarintyg. Läkaren såg någon defekt och med ett par rader på ett papper endades 47 års sjötid på Nord-Europeiska farvatten.

Redan 1911 gick Olsson till sjöss med galeasen ANNA från Örn. En seglare på 135 ton där Olsson som kock/jungman fick 20 kr i månaden.

Vi lastade mest sten längs Bohuskusten. Stuvade själv stenen i rummen och lossade den själv när vi kom fram, berättar Olsson.

-Fyra dagar brukade det ta

att kasta upp 135 ton sten, minns Olsson. Efter 10 timmars arbete blev det ingen tid att titta på platsen vi lossade i. Man sov utmattad med kläderna på i skansen.

Lossningen gick till på så sätt att yngste man - kock/jungmannen stod nere i rummet och kastade upp gatsten till luckkarmen där lättmatrosen stod. Denne kastade i sin tur upp stenen på kajen där bästemannen var placerad.

I gryningen nästa morgon fick kock/jungmannen stiga upp och koka kaffe. Sedan till lastrummet för att vid middagstid börja göra mat.

Den bestod av salt långa på vardagar och salt kött på söndag. Köttet var oerhört salt. En gång dängde jag en bit i däck för att se hur salt det var. Köttet studsade tillbaka.

Efter en kort tid i stenindustrin mönstrade Olsson på Aina från Kornö. Aina var en seglare som ägdes av Axel och Karl Grundberg. De mesta resorna gick till Norrland och på Aina fick ungdomar lära sig segla.

-Båten hade fasta toppsegel och det var till en början svårt att slå på de smala salningshornen och jobba med seglen, tycker Olsson.

När isen kom lades fartygen upp. Det fanns inga arbetslöshetskassor utan allt sjöfolk sökte andra jobb.

Olof Olsson berättar:

-Jag gick in till kamreren på kullagertrafiken och frågade efter jobb. Jag talade inte om att jag var sjöman för då hade jag inget jobb fått utan jag uppgav mig som stenhuggare. Dom kan jobba, sade kamreren och sken upp. Tre dagar på SKF räckte. Jag sade upp mej hos samme man som anställt mig.

Är Du galen, sade kamreren som slutar när Du tjänar 33 öre i timman!

FAST I ENGLAND

När första kriget bröt ut mönstrade Olsson matros i ss IRMA, som lastat trä i Göteborg för Dublin. Skepparen tog en bra sväng ut i Atlanten för att undgå tyska ubåtar men blev ändå fast.

Ubåtsskepparen lät oss vara men vi blev sedan liggande i Edinburg i ett halvår. Vi låg på utsidan av ett pålvirke som skulle skydda örlogsfartygen mot ubåtar.

Olof Olsson berättar: -Det var en hemsak tid. Speciellt för de gifta. Eftersom jag var bohusläning fick jag ro iland och hämta mat. Vi fick bara mat för en dag i sänder så det blev många resor in till Edinburg.

Vi kunde endast köpa ett pund captsan tobak, varför hyran blev i det närmaste orörd. Därför hade jag 900 kr när jag kom hem till Örn.

Detta chockade postmästaren i Örn som förklarade att pojken måste sätta in pengarna så att de räntade sig.

KANALFART

Nästa båt för Olsson blev en kanalångare. På 20-talet fanns det privata sjömansförmedlingar i Göteborg. Olsson gick till en sådan på Postgatan där en skeppare behövde en matros till en kanalbåt. När han fick se Olssons papper sade skepparen "Han har varit på för stora båtar. Jag vill ha folk

som seglat i småbåtar".

Olsson fick jobbet och därmed började några månaders karusell. Redaren som hade fått en dags ledigt från avtjänande av straff på Härlanda fängelse kom ner och ställde till slagsmål. Skepparen en Marstrandsbo var en diktatorisk herre som på väg genom Tångenrännan mot Norge gav rorsman en reprimand för att han inte styrde rätt. Rorsmannen hävdade motsatsen varefter skepparen sa, -"Jag är King på den här båten, och därmed basta!"

Många märkliga båtar gick på Trollhätte kanal vid denna tid. En var en fd islandfiskare som hade fått en lång skorsten längs mesanmasten.

LYSEKILSSEGLARE

Efter skepparexamen kom Olsson som konstapel på lysekilsseglaren KRISTINA, ägd av Lindboms-rederiet med Olle Ferm som skeppare.

-På lätten gick båten bra men vi fick pumpa dygnet om när hon hade last, berättar Olsson. Vi stod en timma till rors och pumpade sedan för hand en timma.

KRISTINA hade en gång vart en snabbseglare med priser från amerikanska kappseglingar.

Med tiden blev Olof Olsson styrman på uddevallaångaren HAFSTEN och hyran steg till 230 kr i månaden.

MÄRKLIGA BÅTAR

Många märkliga båtar har Olof Olsson seglat på under sina 47 år till sjöss. Till de mera märkliga hör ms TOVA ett fd landstigningsfartyg som ett lysekilsrederi byggde om till lastfartyg.

Olof Olsson berättar: Det låg efter kriget vid kaj i Lysekil lastat med fältspat till England. Det fattades en styrman och jag mönstrade på. Redan när lotsen Montheli tog ut fartyget under hård vind började båten att uppföra sig märkligt. I Nordsjön fick vi en mycket svår storm och fick ligga stand by fyra dygn. Till sist tappade vi positionen. När dimman lättade såg vi några bergskedjor som påminde om Fjällbacka. Den rätta positionen var dock väst om norska kusten! Det fick vi reda på sedan vi träffat en norsk trälare som vi signalerade till. Skepparen på trälaren ritade med krita positionen på sin egen båts skorsten.

SKUTSKEPPARE

Fyra av Olof Olssons 47 år till sjöss tillbringade han som skeppare i motorseglaren INGEGERD från Gravarne. Med den gick Olsson på Tyskland mitt under brinnande krig då

Sverige ropade efter fossila bränslen.

Olsson var även med om den dystra efterkrigsfarten när de svenska båtarna hämtade kol, koks och briketter från ett sargat och svältande Europa.

Olof Olsson berättar: Vi låg i Gdansk och upptäckte ett polskt par som lyckats komma över litet kaffe. En rysk kontrollgrupp fick se paret som innan dess tog sin tillflykt till ett litet hus i närheten. Kvinnan klättrade upp på taket och gömde sig bakom skorstenen med kaffepåsen i händerna. Rysarna sökte igenom hela huset men hittade henne inte. De satte då två poster kring huset. Hela natten fick kvinnan sitta på taket och frysa innan soldaterna nästa morgon gick hem.

-Det var mycket märkligt som hände i det korrumperade Polen, säger Olof Olsson. Vi såg saker som inte kan återges i tryck.

Ett par krigsår var Olsson styrman i Göteborgsångaren STINA som gick på dödsfarten till Rotterdam.

BÄSTA TRADEN

-Av mina år till sjöss så trivdes jag bäst med Råångaren HELIOS som gick på kusten mellan Nordamerika-Mellanamerika och Västindien. Ett behagligt klimat på en intressant trad.

Olof Olsson berättar:

En dag låg vi i Albany, en bit upp i floden från New York, när jag hörde några på kajen som talade svenska. Jag gick fram och frågade om de var svenskar. De sex kom från Småland, och gick ner till kajen då det kom svenska båtar.

Följande dialog utspann sig:

Smålänningen: Hur är det i Sverige?

Olsson: Bättre än här.

Smålänningen: Det går inte. Här kan Du tjäna ihop till en kostym på en dag.

-När jag tittade på kostymen så var det sämsta sorten kahki som inte kostade många dollar.

Så efter 47 år tog Olof Olssons sjömansliv slut. Någon balansdefekt gjorde att en läkare med några pennstreck satte stopp för ett livs seglats.

Olof Olsson gläds att sjöfolket fått det bra men undrar också var taket att få det bra går!

Terje Freðh



Att samla båtvykort

Samlandet av gamla vykort är något, som blivit allt mer populärt under senare år. Det märks inte minst på prissättningen. Ju större efterfrågan, desto högre priser kan handlarerna sätta. Det är ett känt faktum för oss vykortssamlare. Liksom det bland oss båtologer finns olika intresseområden, förekommer bland vykortssamlarna en lång rad samlarområden. För att bara peka på några områden kan nämnas rent topografiska kort, exempelvis gamla Göteborgskort, Jenny Nyström-kort, kungakort, gratulationskort, militärkort mm. Ja, radan av områden skulle kunna bli lång. De flesta samlar endast s k gamla vykort, och då skall korten vara från tiden runt sekelskiftet eller ca 1900-1915. Det var ju vid denna tid som den s k vykortsplågan florerade som mest. Dåtidens fotografer fotograferade och lät utge på vykort i stort sett allting, som kunde tänkas ha något intresse. Lanthandeln i byn, gatumotiv från städer blev vykort. Större händelser, kungabesök, ja det fanns ingen hejd på det rikliga vykortsutgivandet. Mitt stora intresse, hamnmotiv och rena båtporträtt på vykort, har även utgivits i riklig mängd.

Hur får man då tag på dessa gamla vykort? Ibland kan man ha turen att hitta kort i antikvariat och frimärksaffärer. Men vanligare är väl ändå, att man byter kort med andra vykortssamlare.

Priser? Ja, när jag började samlandet för ca 15 år sedan, kunde man ofta få kort för 1 till 2 kronor stycket. Men ack, det var då det. Nu betingar kort, och då speciellt de med olika kommunikationsmedel, såsom båtar, spårvagnar, tåg och bilar, sällan priser, som understiger 10 kronor. För ett riktigt bra ångbåtsvykort får man idag tyvärr vara beredd att punga ut med kanske 20 till 30 kronor. Ibland kan dessa höga priser kanske bero på kortets filatelistiska värde. Någon ovanlig frankering eller ortstämpel kan då vara orsaken.

Jag samlar och är således förtjust i vykort med skärgårdsbåtar och andra mindre passagerarbåtar. Det hela började hösten 1964. En klasskamrat kunde en dag berätta, att han på vinden i familjens hus hittat en stor kartong innehållande en massa gamla vykort. Jag hade då ännu inte fått upp ögonen för kort, men blev väl ändå lite intresserad och bad att få titta på den där kartongen.

Sagt och gjort. Kamratens morfar, på sin tid en framstående numismatiker, hade någon gång på 1920-talet företagit en resa genom Europa och då inhandlat vykort från de olika städer han besökte. Morfadern

var sedan några år avliden, och de gamla vykorterna hade stuvats ner i en stor kartong. Kamraten och jag blev genast intresserade av korten, när vi väl började plocka bland dem. Båtar var jag ju redan intresserad av, och när vi snart hittade kort med båtar på, då var det klippt.

Mitt intresse för båtvykort hade grundats. Vi sorterade ut alla kort med båtar, vilken kartongen visade sig innehålla en hel del av. Dem fick jag sedan köpa av kamraten för, har jag för mig, 25 öre stycket. Att kamraten sålde dessa kort till mig utan sina föräldrars kännedom, är väl vid det här laget preskiberat. Behöver jag tala om, att denna kamrat, med vilken jag än idag har god kontakt, numera är affärsman? Även han blev intresserad av gamla vykort tack vare den ovan omtalade kartongen. Han samlar än idag gamla kort, bl a topografiska motiv.

Men tillbaka till mitt eget samlande. Jag intresserar mig för såväl de gamla korten av ljustryckstyp som kort från 20-talet och framåt, vilka oftast är gjorda som s k "äkta fotografier". Även de vykort, som utges idag med båtar på, är föremål för mitt samlande. Visst är kort med båtar från Sverige och övriga Norden kanske av största intresse, men även kort från övriga länder vurmar jag för. Sålunda är jag mycket road av kort med de gamla härliga hjulångarna på insjöarna i Schweiz. I kartongen som jag berättat om, fann jag bl a en hel del maffiga ångbåtskort från Vierwaldstättersjön, Geneve-, Zürich- och Bodensjön.

Då mitt samlarområde såldes inte är så begränsat, som man kanske först kan tycka, har det blivit en hel del kort, som jag samlat på mig under årens lopp.

Vad är det då som gör dessa gamla vykort så intressanta?

Först kanske dess "antikvärde" vad gäller de äldre korten, icke saknar betydelse. Men främst är det själva betraktandet av korten, som är det roliga. Inte sällan kan man förutom själva båten på bilden studera miljön runt omkring, såsom hur folk är klädda, hästfroskor, gamla bilar mm. Ja, vissa vykort kan man sitta och studera med förstoringsglas under lång tid, varvid man finner otaliga små intressanta detaljer. Skall jag vara riktigt ärlig, händer det att man "tjuvläser" de kort, som är postalt använda. Det är ofta spännande och rolig läsning.

Det skulle vara roligt att vid skilda tillfällen få visa Länskans läsare några av de vykort som finnes i mina gömmor. Jag väljer då till att börja med ett kort från Uppsala, som jag nyligen kom över. De som känner mig närmare, vet om min förtjusning i Öckeröbolagets passagerarbåt REGENT. Denna båt, som ju nu ligger och förfaller vid Gullbergskajen, hoppas jag framledes få återkomma till.

Dagens vykort visar REGENT i sin krafts dagar, här som målarångaren FYRIS I. Hon ligger till höger på kortet, och framför henne ligger ytterligare fyra målarbåtar. Båten näst längst till vänster är ångaren ÖRSUNDSBRO, vilken ju även den så småningom kom till Öckeröbolaget. Hon blev NORRA SKÄRGÅRDEN, bland hälsörederiets första båtar och skrotad 1962. Båten längst till vänster med svart skrov, ångaren NYA UPSALA, blev sedermera tankmotorfartyget CADDY. Tredje fartyget från vänster är EKOLN II, men däremot är jag osäker på vilken båten är som ligger närmast FYRIS I. Kanske någon ur läsekretsen kan hjälpa till? Kortet, som är avstämplat i Uppsala den 11 januari 1914, är ett bra och trevligt båtvykort-, helt i min smak.

Ragnar Magnander



Måndagen den 3 november

Nu i höstrusket är ju båtologin för många båtologer en innehållsrik till skillnad mot sommaren då det för många kan liknas vid friluftsliv. Det kanske främst är de fotograferande båtologerna som är ute och far land och rike runt för att fotografera båtar. Själv är jag på semester för tillfället och ibland riktigt suger det i en att försöka plåta några intressanta båtar. Då SMHI i Norrköping lovade fint väder för måndagen den 3 november bestämde jag mig för att ge mig ut på en liten fotoexpedition. Eftersom trafiken runt Göteborgs hamn är ganska minimal bestämde jag mig för att åka ut till Styrso i Göteborgs södra skärgård och prova min lycka där.

Eftersom det nu under vinterhalvåret är så korta dagar så var det mörkt när jag steg upp. Få en lättare frukost och packa en matsäck hanns med innan min fru körde mig ut till Saltholmen. En liten omväg för henne på väg till jobbet men en stor hjälp för mig ty att åka kommunalt tar lite väl lång tid.

För att komma ut till Styrso måste man åka skärgårdsbåt för öarna i södra skärgården har ingen landsvägsförbindelse med fastlandet. Varken broar eller de gula landsvägsfärjorna. Skärgårdsbåten gick från Saltholmen kl 0750 just som solen steg upp över landet i öst. Det var lite kyligt på morgonen efter ett par minusgrader under natten. Nu hoppades man ju på att solen skulle värma under dagen så att man slapp frysa.

Båten jag åkte med hette YLVA och det var riktigt behagligt att sitta där inne i värmen och titta ut över vattnet samtidigt som man hörde maskinens trygga gång. Mycket rörelse på havet var det inte, men jag såg en hemmafiskare som i sin julle höll på att vittja sina redskap. Just under vinterhalvåret är det ju så lugnt och stilla i våra skärgårdar i och med att alla fritidsbåtar står uppe på land. Det är bara de som har havet som sin utkomst som fortfarande har sina båtar i sjön och använder dem året runt.

Efter 25 minuters färd var jag framme vid Styrso Bratten där jag gick iland medans YLVA fortsatte sin färd mot Donsö och Vrångö med sina passagerare som kanske var ute i lite mer legitima ärenden. YLVA hade förresten en del gods ty hela fördräcket var fullt av mjölkbackar, så att skärgårdsbefolkningen skulle kunna få färsk mjölk när affärerna öppnar. För övrigt sköts godsbefordran till öarna av särskilda lastfärjor.

Lite kallt var det allt när jag gick iland och bryggan var full av frost så nu önskade man verkligen att solen skulle vandra högre upp på himlen och ge värme. Men jag var ordentligt



ORION med ny styrhytt i "snobbrännan" den 3 november 1980. Foto G Ohlsson

klädd så lite kyla skulle man väl klara av. Som tur var blåste det inte mycket och det var endast krusningar på vattnet.

Just på Styrso Bratten finns det ett utomordentligt ställe att stå när man skall fotografera och det var dit jag begav mig. Bara ett par minuters promenad från skärgårdsbåtarnas brygga ligger badet på Bratten och där finns en brygga som man kan gå ut på för att fotografera. Det är nästan som att sitta på första parkett. Samtidigt finns det skydd iland så att man slipper stå och frysa för snåla vindar. På denna plats får man utomordentliga fotografier på alla båtar som passerar genom den så kallade "snobbrännan" och man står så nära att man slipper använda teleobjektiv. Nu var det bara att vänta på att det skulle komma båtar förbi och många gånger kan det bli en lång väntan. För att få tiden att gå gjorde jag en del anteckningar om vilka båtar jag såg och vad det var för trafik. På en bits avstånd går inre farleden till Göteborg och det är ofta en ganska intensiv trafik där, men tyvärr för långt bort för att jag ska kunna fotografera.

Den första båten som kom hördes ordentligt för det var så stilla. Det var en ståltrålare som var på väg söderut visade det sig när den dök upp bakom några öar. Klockan 9 dök det upp en trätrålare och jag tyckte att det var den gamla ÄLVFORS. Även den var på väg söderut i den stora farleden och således omöjlig för mig att fotografera men det gjorde inte så mycket för den har jag fotograferat tidigare. På Donsö varv ligger ju för övrigt den nya ÄLVFORS som köptes från Danmark förra året. Den genomgår nu en fullständig ombyggnad så att man kan tala om att det är ett nytt fartyg som Donsöfis-

karna får när den blivit färdig. En stund senare är det en av Röda Bolagets större bogserare som kommer, även den på väg söderut.

Kl 915 får jag syn på den första Fiskebäckaren på väg ner mot Östersjön kanske. Många av västkusttrålarna är för tillfället där nere och fiskar. Det såg ut att vara den från Danmark nyinköpta GLITTVÅG. En stund senare kom YLVA åter från Vrångö på väg mot Saltholmen och någon minut senare dyker fiskebåten GANLER upp och den är också på väg ner mot Kattegatt. Efter att ha stått och frusit i lite mer än en timma får jag äntligen syn på en båt som kommer åt mitt håll och det är GG 201 BRAVIK från Styrso som är på väg västvärt i "snobbrännan". Ut på bryggan och fotografera när den körde förbi i full fart. Minuten efter kommer ORION från Styrso förbi. Man kände ju sig riktigt upprymd nu och det var roligt att få kort på ORION med den nya styrhytten. Det är en av de många ståltrålarna som byggdes i Östtyskland för svenska fiskare.

Sedan var det dags för dagens goda gärning. Skynd av badbryggan låg en bohuseka och den slet sig när ORION körde förbi. Akterändan var väl inte i så gott skick så den gick av tack vare ORIONS svallvågor. Hade jag nu inte befunnit mig där så hade väl den lilla ekan blivit vrak mot stenarna. Väl nere i ekan för att förtöja den passerar SJÖBJÖRN 5 men det fick vara för den lilla ekan var viktigare för mig just då än SJÖBJÖRN 5. Väl uppe på bryggan igen får jag syn på en ståltrålare som kommer från Önnered. Den var blåmålad och så måste det vara ROXEN. Den var på väg mot Styrso Tången för att isa och efter några minuter hade den fastnat på min film. Nu är man riktigt nöjd och belåten



Oldtimern BRÖDERNA av Öckerö på väg mot fiskeplatsen. Foto G Ohlsson

och solen börjar värma och det ser ut att bli en riktigt bra dag.

Någon stund senare kommer SJÖHÄSTEN II som är en av de färjor som ombesörjer den tyngre transporten till öarna. Det är en före detta landsvägsfärja. Den är på väg tillbaka till Göteborg för att hämta eller lämna någon lastbil. Sjöhästenfärjorna har för övrigt sin tilläggsplats vid Färjenäs där på sin tid färjorna DAVID CARNEGIE och JOHN E OLSON trafikerade. Sedan syns VESTA och SILVERTÄRNAN, som båda avgick 1025 från Saltholmen. Just den turen kan vara trevlig att resa med om man vill ut och åka skärgårdsbåt. VESTA går mot Donsö och Vrångö och är tillbaka vid Saltholmen 1230. SILVERTÄRNAN går mot Styrsö Bratten, sedan genom "snobbrännan" till Källö, Styrsö Tången, Vargö och Brännö Husvik. Därifrån går den genom Korshamnsrännan till Saltholmen och är där 1150.

Under tiden passerar ROXEN igen efter att ha varit på Tången. Fotograferar den en gång till men nu från styrbordssidan. Ett par minuter innan 11 kommer STJÄRNVIK förbi. Den har legat i Fiskebäck under helgen och är nu på väg till Styrsö Tången. Det är ett Hälsö-bygge från 1954 och hon har GG 449 målat på bogarna. Vädret är nu riktigt fint och det är ett rent nöje att leva. En av orsakerna till att jag tycker att det är bra att fotografera just här är det att "snobbrännan" går i ost-västlig riktning och man får således fint solljus hela dagen.

Halv tolv kommer brandkårens snabbgående båt förbi. Fotograferade den trots att den inte ingår i min intressesvär, men Bertil Söderberg, som är brandman till yrket och som ofta tjänstgör som skeppare ombord kanske är intresserad av ett

kort. Sedan kommer WALBORG II från Öckerö förbi. Fotograferade den då den tuffade fram så vackert med lite slagsida. WAHLBORG II används för mindre transporter i skärgården. Några minuter innan tolv kommer resten av Fiskebäckarna på väg söderut i stora farleden. Det var DANÖ, TIRANA, VINGALAND, SALTSKÄR, SUNNANLAND och VINGASAND. De övriga Fiskebäckarna är väl nere i Östersjön. Annars så är det en ganska imponerande syn när alla Fiskebäckstrålarna ger sig iväg samtidigt. Jag har fotograferat detta flera gånger och jag tycker att det är lika roligt varje gång. Samtidigt kommer VESTA förbi och hon ska åter till Saltholmen via Köpstadö och Asperö.

En stund senare kommer bunterbåten ANNA-MARI söderut på väg till Donsö genom Donsö ränna. Hon tillhör den typ av bunterbåt som byggdes på Kållandsö under 1960-talet. Den har flera systrar.

Halv ett kommer paragrafaren MARIETTA på väg norröver i inre farleden mot Göteborg. Det var den enda större båten för dagen men tyvärr omöjlig att fotografera för den var för långt bort.

Sedan var det väl dags för dagens höjdpunkt. Från Önnered kommer ännu en stålträlare och det måste då vara NORDIC enligt uteslutningsmetoden. Den hade jag inte fotograferat tidigare så nu var man lite spänd. Skulle den också till Styrsö Tången för att isa eller skulle den gå min näsa förbi? Ett tag såg det ut som om den skulle gira söderöver men så ändrade den kurs igen och jag gjorde kameran klar. NORDIC inköptes från Danmark förra året och genomgått en omfattande ombyggnad och ser nu riktigt fin ut.

Nu smakade det gott med lite att äta och få något varmt att dricka. Tyvärr började det bli

lite molningt och det kändes lite kyligare.

Vid 13-tiden kom lastfärjan VIRA och förtöjde vid Styrsö Bratten. Faktum är att de två lastfärjorna GÖTA och VIRA är de enda av Styrsöbolagets båtar som trafikerar Göteborg. All passagerartrafik är nu helt utlokaliserad till Saltholmen. Nu på vinterhalvåret är det endast en lastfärja igång och idag var det VIRA. Den ligger på Styrsö under natten för att sedan gå in till Göteborg tidigt på morgonen och den ligger vid Packhuskajen några timmar för att sedan göra en rundtur till de större öarna i skärgården med gods och dagligvaror som befolkningen behöver.

En stund senare kom SJÖBJÖRN 5 från Styrsö Tången och hon gick in till Bratten, troligtvis för bunkra VIRA. Nu fick jag kort på henne. Tidigare var hon en av Essos alla Essomarin och hade numret 22.

Någon stund senare kom taxibåten VIKING förbi. Fick ett fint kort på henne. Hon var tidigare hamslup i Göteborgs hamn och hette då HILDA. Faktum är att det var den sista slupen som var i trafik i Göteborgs hamn. Den köptes till Styrsö för ett 20-tal år sedan och ombyggdes ordentligt men fortfarande kan man nog skönja de gamla linjerna från ångslupen HILDA.

Nu händer det inte så mycket fram på eftermiddagen. Börjar titta lite i turlistan och ser att VIPAN skall avgå från Bratten mot Tången efter att ha legat still där några timmar. 1415 passerar hon mig i västlig riktning. Tar ett kort men tänker att fotografera henne på återvägen också. Då passerar den ju med full fart och det kan nog bli en fin bild. Under tiden som VIPAN är borta vid Tången ser jag OLJAREN 2 på väg ner mot Donsö ränna. Vädret börjar klarna lite nu och tyvärr blir det inte så mycket varmare för solen har ju nått sin höjdpunkt på himlen och har nu börjat dala. Dessa höstdagar är ju tyvärr alltför korta. Det blir lite långsamt men eftersom jag på förhand bestämt att åka hem med en senare båt så är det inte mycket att göra åt. En stund efter tre kommer lastbåten BJÖRN fullastad ner mot Bratten. Det visar sig senare att hon är lastad mackadam som hon lossar med egen kran till lastbilar. BJÖRN, eller JONAS som hon också kallas, är en av de båtar som sköter bulktransporterna i skärgården. En annan är BOKÖ men den syntes inte till idag.

1530 kommer VESTA och VIPAN. VIPAN är på väg till Donsö och Vrångö medans VESTA skall till Bratten, Tången, Vargö och Brännö för att gå samma väg tillbaka. Just då får jag syn på en äldre fiskebåt komma med ostlig kurs lagom för min kamera. Jag läser GG 320 på bogen och vet då med en gång att

det är BRÖDERNA från Öckerö. Den är en riktig oldtimer och är byggd på Hälsö 1933. Ser väldigt fin och välhållen ut. Hon har haft samma namn och hemort i alla år.

Nu börjar klockan närma sig fyra och solen börjar gå ner och skuggorna blir längre.

1605 kommer VESTA att gå från Brännö och det tar en halvtimme till Bratten så jag har god tid på mig. Dröjer kvar en stund till trots att det kanske inte kommer någon mer båt. Det börjar bli sent nu också.

Efter en stund går jag bort mot bryggan där skärgårdsbåtarna lägger till. Några passage-rare har kommit och står där och väntar. Det börjar bli lite ruggigt nu när solen nästan har gått ner. SILVERTÄRNAN är på väg in till Bratten med lanternorna tända. Hon hade sällskap med YLVA till Donsö ränna. VIPAN kom just då från Donsö och Vrångö så det var tre skärgårdsbåtar som möttes. VESTA, som var på väg mot Bratten var inte långt borta heller.

1635 är det dags för mig att kliva ombord på VESTA för åter-

resan till Saltholmen. Ett kort stopp vid Köpstadsö och sedan expressfart hemåt.

Några minuter efter 17 var jag på bryggan vid Saltholmen och sedan var det till att åka spårvagn och buss för att komma hem. Ganska nöjd och belåten var jag allt. Fått massor med frisk luft och en härlig dag i skärgården samt fotograferat båtar. Några som jag väldigt gärna ville ha kort på. Jag tror inte jag skulle vilja byta bort min 3 november 1980.

Goran Ohlsson

Fiskeriintendenten...

...A H Malm berättar

1901-02

Inköpet af engelska fiskekutt-rar har dels genom den af Kong:1 Maj:t inrättade och ännu allt-jemt ökade fiskerifonden, dels genom fiskarens egna resurser fortgått så, att under nu om-handlade fiskeår åt länet för-väfvats 18 stycken. Numera stäl-la sig dessa kuttrar ganska dy-ra. Det är inte många som finnas kvar i England. Man har hållit länge på det bästa, och dertill kommer, att det engelska fisket med ångtrawlere genom överspe- kulation icke för närvarande är vidare lönsamt, hvarför en och annan återgår till bruket af kuttrar. Engelska ångtrawla-re, både helt nya och förtklas-siga, utbjudas här för närva-rande både från Grimsby och West Hartlepool till låga pri-ser. I Bohuslän finnas nu i allt 144 kuttrar, nemligen i: Astol 1, Tjörnekalf 2, Stafsviken 1, Klädesholmen 6, Bleket 3, Flatholmen 2, Skärhamn 2, Kyrkesund 2, Mollösund 20, Edshultshall 6, Käringön 8, Helleviksstrand 16, Stocken 3, Råön 1, Gullholmen 37, Grund-sund 18, Flatön 1, Fiskebäckskil 1, Lysekil 4, Malmö 1, Grafvarne 2, Smögen 2, Bovallstrand 1, Grebbestad 2, Pindön 1, Strömstad 1.

Under fiskeåret hafva 6 kuttrar inom länet genom köp öfver-gått till andra egare.

Till storsjöfiske nyttjades nu 64 st emot 60 st året förut.

...här i Bohuslän är början gjord med anbringande af ång-maskin i kuttrar för storsjö-fiske med backor och makrill-fiske på Nordsjön, och det har skett med god framgång. I februari 1902 insattes i fiske-kuttern MARGIT, egare hr Carl Östergren, en vinkelvefvad ång-maskin å 5 nominella hkr, i mars två st fotogenmotorer å tillsammans 12 effektiva häst-krafter i kuttern JOHN WEBB, egare ett fiskelag i Grundsund.

...ännu ett fall af anbring- ande af ångmaskin i bohuslänskt fartyg, afsedt för annat fiske än flundrefiske, är att anteck-na. Redan i berättelsen öfver Göteborgs och Bohus läns haf-s-fiske under 1898-99 nämndes,

att å fiskeläget Näset byggdes ett fiskefartyg afsedt för trawlfiske i Kattegatt och Skagerack. I fartyget skulle insättas en mindre ångmaskin med sådan kombination för propeller och redskapens inhal-ning, som jag i årsberättelsen närmast förut hade förordat. Detta var således Bohusläns och äfven Sveriges första försök att slå sig på trawlfiske. Fartyget är byggdt af tre såsom dugliga fiskare kände brö-der Carlsson, alla boende å Näset. Arbetet med skroftet har från början till slut ut-förts af dem sjelfva, och det yppersta Vermlandsvirke har användts dertill. Hushållnings-sällskapet har visat de före-tagsamma fiskarebröderna det tillmötesgående att bevilja dem ett räntefritt lån under 10 år å 6000 kr. Vid Lundby mek Verkstad har fartyget försetts med en 50 indikerande hästkrafters compoundmaskin samt trwlanord-ningar enligt engelskt system (hiss och trawl äro inköpta från England). Detta arbete har nu så långt framskridit, att man tror sig kunna före-taga profur med ångaren i ok-tober. Fartyget är 15 meter långt, 4,5 meter brett och 1,8 meter djupgående. Det är inrät-tadt med skans, ganska rymligt fiskerum, maskinrum och navi-gationshytt. Dess hastighet är beräknad till 8 knop. Besätt-ningen blir 5 man. BRIS, som ångaren heter, kommer, såsom sagdt, icke att ge sig ut på långturer, för sådana är den för liten. I stället är me-ningen att bedrifva fiske på så närbelägna fiskevatten, att fångsten kan hvarje afton an-tingen till Göteborg eller Marstrand afleveras. Givetvis motser man i skärgården med intresse resultatet af detta företag...

...Bohusläns fiskareförening för sjöförsäkring (f d Göte-borgs och Bohus läns fiskare-förening), Lysekil:..."före-ningen har under året drabbats af följande förluster, nemligen för fiskebåten FRIDHEM från Skärhamn, som antagas hafva under makrillfiske i Nordsjön totalt förlust, med kr 4859:20, galeas ROLF från Skärhamn med kr 3851:34, kutter ERIS från

Helleviksstrand med kr 200:-, galeas INGERSOLL från Gullholmen med kr 140:-, jakten GERDA från Hamborgsund med kr 350:-, jakten NORDSTJERNAN från Starrkärr med kr 160:-...

Ersättning för skedda för-luster har under året utgått med följande belopp, nemligen för fiskebåtarna PRINS EUGEN från Kornö kr 6366:63 och TOR-STEN från Edshultshall kr 6005:60, jakterna FREJA från Stockevik kr 221:46, SCHEJLO från Grundsund kr 240:- och ALBIN från Fjellbacka med kr 160:-.

Under den tid af ett år som denna berättelse omfattar haf-va 17 fiskare drunknat under yrkets utfövrning.

Efterlysning

För räkning Svensk Illustrerad skeppslista 1981 söker jag ett foto på nyinköpta MISTRAL ex MONIKA BOS. Är intresserad av henne under båda dessa namn. Om Du har något foto så hör av Dig snarast till Krister Bång, Box 421, 401 26 Göteborg. Tele-fon kvällstid 031-263838.

Fråga

Då jag samlar på uppgifter över fartyg vilka tillhört Finska Ångfartygs AB i Helsingfors, ber jag om hjälp med följande:

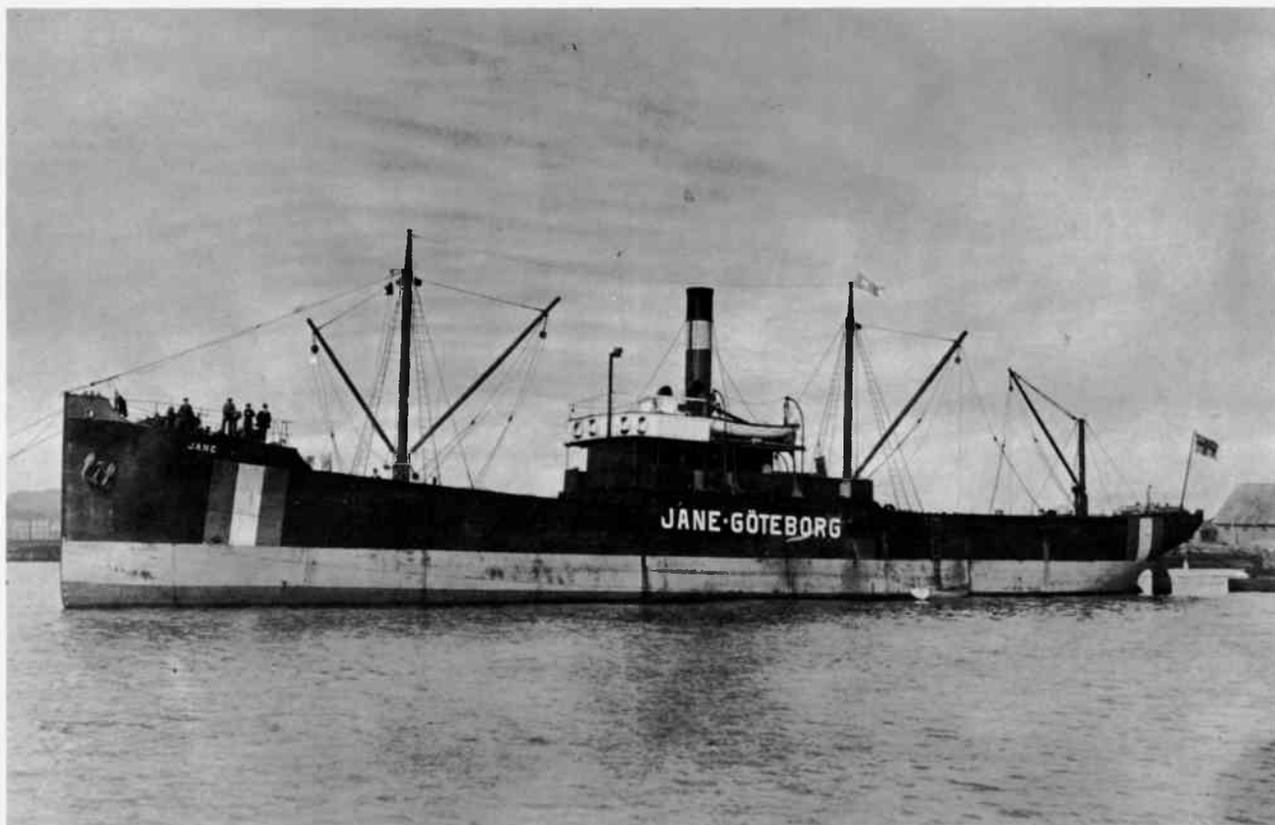
Någon gång i juli 1967 sjönk stenkrossen KROSSAREN I vid Malmö i Bohuslän och ligger väl kvar där?

Kan någon av läsarna hjälpa mig med datum för denna olycka samt vem som egentligen ägde henne?

Jag har uppgift om att hon såldes till Skånska Cement AB i Malmö 1964, men sedan har jag antecknat att hon ägdes av Granitkompaniet AB i Göteborg. Kan hon ha blivit såld mellan 1964 och 1967 eller var det fråga om ett syster- eller dotterbolag?

Hoppas att Länspressens läsare kan hjälpa mig med detta.

Bengt Sjöström, Kråkö, Finland



Fotografiet på JANE är från den fotosamling bestående av cirka 2500 fotos i vykortformat, som i somras inköptes av Västra Kretsen. Fotona är tagna under tidsperioden 1910-talet till början av andra världskriget. I stort sett är motiven tagna i Göteborgs hamn och består av fartyg och hamnmiljöer.

I Västra Kretsens populära vykortsserier kommer framöver motiv att tagas från nämnda samling. Nästa serie beräknas komma ut vid årsskiftet.

Serierna består av tio svartvita äkta fotos och kostar 15 kr/serie vartill kommer 2:- kr i porto per köp.

Betalning sker enklast genom insättande av beloppet på postgirokonto 928483-7 Stödföreningen för Västra Kretsen av Klubb Maritim.

SERIE 1 utkom 1979. Endast ett fåtal kvar.

SERIE 2 utkom 1980

SERIE 3 utkommer omkring årsskiftet

Västra kretsens fotoarkiv. Bertil Söderberg

Lotteriet

Dragning har nu skett på det lotteri på en målning som tidigare omtalats i Läns-pumpen. Lotten utföll på ett nummer som tillhörde Nakterhuset. Tavlans finns nu till beskådande där.

Du har just nu läst



Gör det till en vana. GOD JUL!

Möte

Den 6 december är det månadsmöte i Nakterhuset kl 1400. Tullmästare Kurt Bengtsson kommer då att visa diabilbilder från en resa Vallhamn-Japan med ms DON JUAN år 1976. Du är välkommen! Anmälan göres till Nakterhuset på tisdagar (031-246515) eller till Örjan Heltz 031-581569 eller Kenneth Ohlsson 031-492143. Smörgåsar, kaffe eller te serveras.

Kristen Bång

[Signature]

Kenneth Ohlsson

Bertil Söderberg



**Svensk
Illustrerad
Skeppslista
1979**



Svensk Sjöfarts
Tidnings Förlag

**Svensk
Illustrerad
Skeppslista
1980**



Svensk Sjöfarts
Tidnings Förlag

***Så lika... men ändå så olika...
många nyheter i 1980 års utgåva!***

505 fartygsfoton – ca 170 nya för i år.
Böckerna har ett behändigt format
11 × 18 cm.

Datainnehållet i år kompletterat, omfat-
tar nu 22–25 uppgifter per fartyg.

*Boken bör finnas på varje fartygsbrygga,
i varje fartygsbibliotek och på varje skriv-
bord i rederier, varv, speditjonsföretag,
mäklarer, stuverier, etc.*

*”Äntligen en billig och dessutom illustrerad
skeppslista”.*

Utkommer varje år. Följ utvecklingen!

Vill du inte klippa i tidningen, ring in be-
ställningen på tel. 031-178540 ankn. 50.

Sänd
Svensk Illustrerad Skeppslista

..... ex. à 56:– (inkl. moms).

Mot postförskott.

Namn

Företag

Utdelningsadress

Ortsadress

(Kupongen kan postas
inom nordiska länderna)

Frankeras ej.
Adressaten
betalar
portot.

**SVENSK
SJÖFARTS TIDNING**

Svarsförsändelse

Kontonummer 16575011
S-400 14 Göteborg

SVERIGE