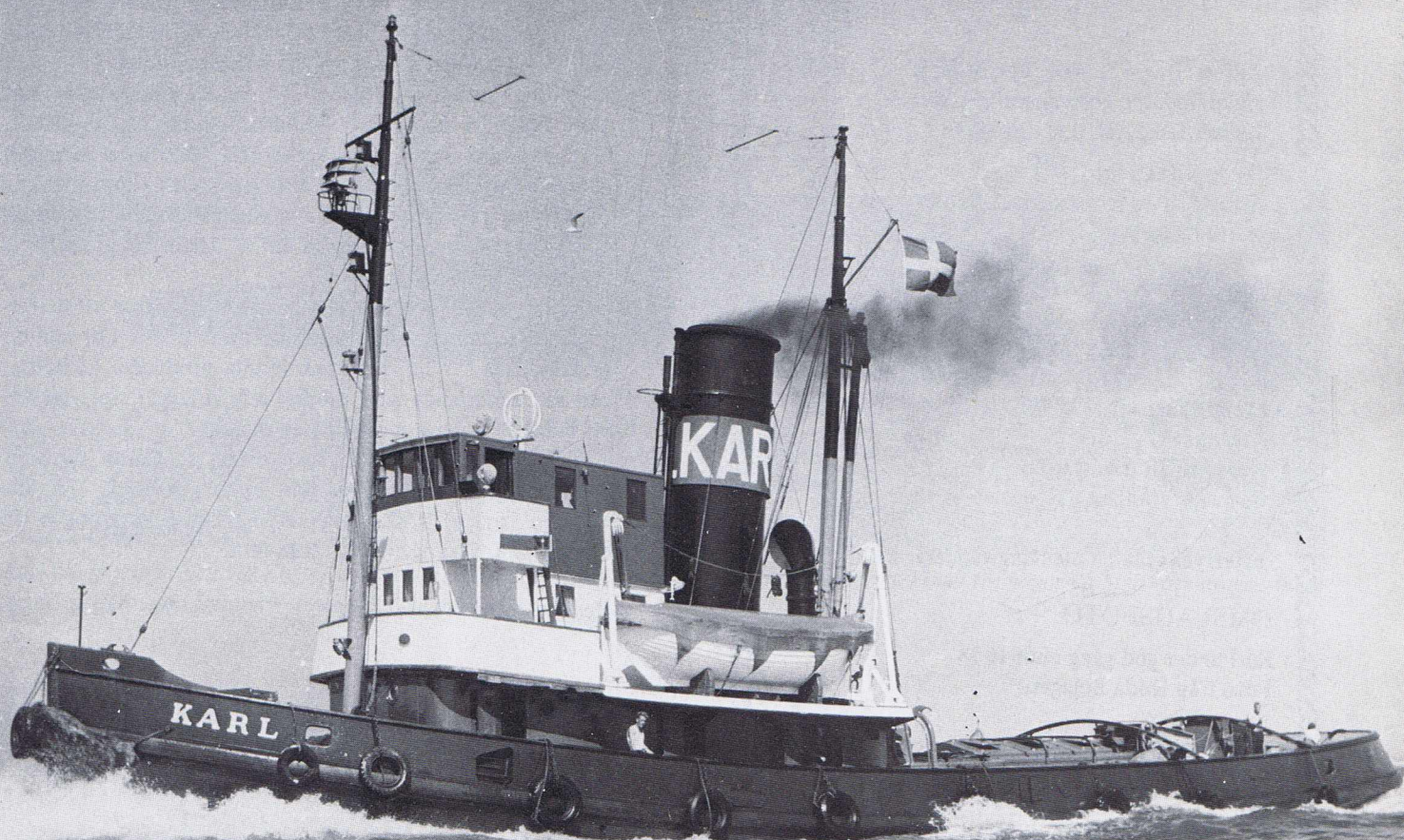


LÄNS PUMPEN





Utgiven av Västra Kretsen av
—KLUBB MARITIM—

Förening för fartygshistorisk forskning
Utkommer i månaderna mars, juni, sept, dec



Adress: Box 421, 401 26 Göteborg
Huvudredaktör och ansvarig utgivare:
Krister Bång, tel, 031- 26 38 38

Övrig redaktion:
Göran Ohlsson, tel. 031-28 88 61
Bertil Söderberg, tel. 031-45 91 98



Prenumeration:1982:40:—kr
Postgiro 81 57 68 - 7
Lösnummerpris: 12:— kr
Årgång: 11
Nummer 38 från starten
Upplaga: 1000 ex

Eftertryck tillåten med angivande av källa.

OMSLAGSFOTO

Karl under god gång i juli 1958.
Foto från Röda Bolaget.

Redaktionellt

Nytt år. Nya föresatser. Nya ansträngningar. Det är sådant som gäller alla år. 1982 kan vi dessutom lägga till Nytt decennium. Det är faktiskt så att Längspumpen i höst fyller 10 år. Det tycker vi som jobbar med tidningen är uppmuntrande och det kommer att märkas i tidningen under året.

Som Du ser har vi utökat detta nummer med fyra sidor. Detta har vi gjort med tanke på allt det material som strömmat in. Den kostnadshöjning som Längspumpen därvid åsamkat sig har vi kunnat täcka med de extra bidrag som så många av oss betalat in. Vi ber att få framföra vårt hjärtliga tack till våra givare av extra medel och vi vill alltid på detta sätt erkänna mottagandet av Ditt frivilliga bidrag.

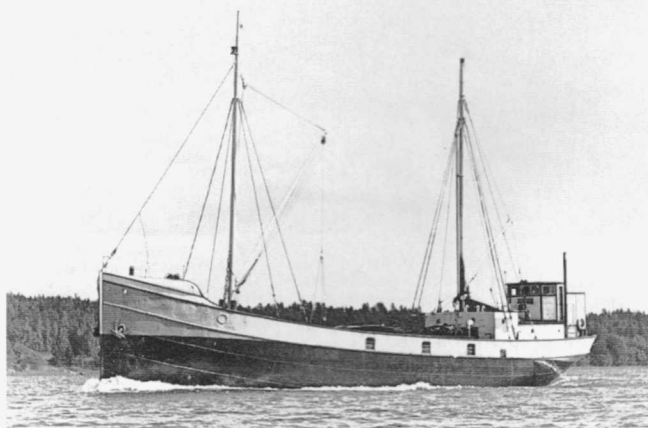
Om vi för ett kort ögonblick vänder våra blickar mot 1981 finner vi att det var det bästa Längspumpsåret hittills. Prenumerationsskaran ökade med hela 70%. Säkert berodde detta på att Längspumpen då äntligen kom ut som en riktig tidning häftad i ryggen. Detta var ett mål som vi arbetat intensivt för under några år och det är därför roligt att finna att satsningen gick hem.

Om vi i stället blickar framåt måste man inse att de förändringar som kommer på det tekniska planet blir mindre spektakulära. Vi hoppas dock kunna producera Längspumpen så omväxlande som möjligt och vi lägger stor vikt vid att få ett så varierat innehåll som möjligt.

Till sist har vi också en ros att dela ut. Klubb Maritims medlemstidning Båtologen har ändrat utseende och utkommer fr o m 1982 tryckt och häftad. Förändringen till det bättre är verkligen värd att notera.

Redaktörerna

Sid 3	Röda Bolagets bärgnings- ångare Karl	Bertil Söderberg
6	Lifeboats-ticket	Ernst Schale
7	Hur M/S Sven Salén blev Edward Dembowski 1954	C O Andersson
10	Slutseglat	Krister Bång
11	Okänd Transångare	Dag Almén
12	Båttrafiken till Hjuvik	Göran Ohlsson
16	Ångtrålare	Edmond Bäck
18	Fiskeriintendenten berättar	Terje Fredh
19	Stena i Lysekil	Dag Almén
20	Vad ett gammalt foto kan berätta	Stephan Gyllenhammar
20	Ingo seglar igen	
21	Bogserbåtsfråga	
22	Kustbåtar	Walter Nilsson
24	Dalslands Kanal (7)	Robin Holmstedt
24	Kompletteringar till Dalslands Kanal	Karl Osterman
27	Kompletteringar	Old Ship



LOGGERTAR

Jag vill framföra mitt tack till Donald MacFie om hans artikel om loggertar i Längspumpen nr 3, 1981. Bifogar ett fotografi över Rane, som behandlades i artikeln, under finsk flagg.

Bengt Sjöström



*Karl i hemmahamnen vid Kusten i Göteborg den 16 februari 1947. Observera fyrskeppet **Vinga** till höger i bilden som dragits in på grund av den svåra isvintern. Foto Curt S Ohlsson*

Röda Bolaget bärgningsångare KARL

Byggd 1939–1940 av Cochrane & Sons, Ltd. i Selby som **Karl** för Göteborgs Bogser & Bärgnings AB i Göteborg.

Svenskt reg.nr.	8749
Signalbokstäver	SJIT
Längd	33,27 m
Bredd	8,09 m
Djup	3,74 m
Brutto dräktighet	258 reg. ton
Netto dräktighet	91 reg. ton

En triple expansion ångmaskin om 1000 IHK. Typ: T 3Cy 15,5" X 26" X 42" – 30" tillverkad av C.D. Holmes & Co. Ltd., Hull. En oljeeldad ångpanna med ett arbetstryck på 14 kg/cm². Fart: 12 knop.

Besättning: 10 - 14 man.

Bärgningsutrustningen bestod av olika länsumpar med en sammanlagd kapaci-

tet av 3.500 ton/tim. Svetsaggregat för både ovan och under vatten. En generator 220 v/ 75 kw, samt en 4,5" bogserkabel. **Karl** hade även passagerarcertifikat för 200 passagerare i inre fart och 280 inom Göteborgs hamnområde.

Beställs och levereras

Röda Bolaget var i behov av en mer effektiv och passande bärgningsbåt än **Frithiof** och **Harald**. Man beslöt därför att bygga en bärgningsångare. Beställningen togs hem av det engelska varvet Cochrane & Sons Ltd. i Selby. Kontraktet gjordes upp den 23 mars 1939 och nybygget skulle vara klart för leverans i oktober samma år.

Då andra världskriget bröt ut i sep-

tember 1939, fick förmodligen engelsmännen annat att tänka på än att hålla en leveransdag för en bogserare. Således blev leveransen fördröjd till den 12 januari 1940 då nybygge 1206 övertogs av beställaren som gav nyförvärvet namnet **Karl** efter direktören Karl Malmberg i Röda Bolaget.

I tjänst hos britterna

Britterna var i stort behov av tonnage och man hörde sig för om att få hyra **Karl**. Röda Bolaget gick med på detta och hyreskontraktet undertecknades den 23 januari 1940 med Ministry of War Transport i London. Under namnet **Empire Henschman** enrollerades **Karl** av Britterna efter vissa smärre ombyggnader.

der för krigstjänsten. Manager för fartyget blev United Towing Co. Ltd i Hull.

Nu började en farofylld tid för **Empire Henschman**. Ubåtar och minor gjorde farvattnen osäkra och i luften hade Luftwaffe herraväldet med sina effektiva och överlägsna stridsflygplan. De första uppdragen blev bogseringar utmed kusten, Engelska Kanalen och i Nordsjön. Krigshändelsernas utveckling medförde att **Empire Henschman** togs i bruk för mer riskabla uppdrag. Det första uppdraget blev att bogsera en präm med ammunition till den brittiska expeditionsmånen som var hårt ansatt av den tyska krigsmakten. Den brittiska armén fick i all hast evakueras från Dunkerque, och här gjorde **Empire Henschman** en fin insats. Under evakueringen skadades **Empire Henschman** av en bomb från ett flygplan som exploderade mycket nära bogseraren. Trots skador på ångmaskinen kunde fartyget ta sig över till England för reparation.

Uppdragen var många och skiftande: bogseringar tillsammans med både två, tre eller flera bogserare var inte ovanligt vid bogseringar av t.ex. flytdockor, mudderverk, pontonkranar, havererade fartyg, läktare...

Ett uppdrag som särskilt uppmärksammats var bogseringen av akterskeppet till **M/T Pontfield**. Tillsammans med en stor bogserare från Amiralitetet drog **Empire Henschman** resterna av **Pontfield** mot Tyne. Vädet blev så dåligt att bogserläpet inte kunde anlöpa Tyne. Strax därpå fick bogseraren från Amiralitetet order om att avgå för ett nytt uppdrag. Nu var **Empire Henschman** ensam kvar med **Pontfield** i det alltmer tilltagande ovädet som nådde stormstyrka, vilket resulterade i att **Pontfield** och **Empire Henschman** drifade till en position nära Sunderland där fartygen ankrade upp. **Empire Henschmans** insats räddade otvivelaktigt **Pontfield** från att förlisa. Då vädet bedarrat återupptogs den avbrutna resan tillsammans med en annan bogserare och **Pontfield** kunde levereras till sin destination. För denna insats fick **Empire Henschman** och dess besättning mycket beröm.

Vid invasionen av Normandie bogserade **Empire Henschman** sk. "Block ships" som sänktes för att fungera som vågbrytare då de monteringsfärdiga hamnsektionerna lades på plats. Under detta arbetet anfördes fartygen flera gånger av tyskarna under de fem dagar som jobbet tog. **Empire Henschman** gjorde upprepade resor över Kanalen med materiel och byggnadskonstruktioner för hamnbygget. Nästa stora

uppdrag blev bärgningar av fartygsvrak som låg ivägen för sjöfarten i Dieppes hamn. Oerhörd förstörelse och mängder av sjunkna fartyg gav **Empire Henschman** arbete i tre månader för att göra hamnen framkomlig.

United Towing Co. Ltd. i Hull som var manager för **Empire Henschman** skrev följande om bärgningsångaren den 1 november 1945. "Empire Henschman är en exceptionellt bra bogserare av sin storlek, hon är både härdig och en bra sjögående båt och hennes bogseringskvalitet är av första klass".

För sina insatser under Union Jack tilldelades **Karl** en minnesplakett med följande inskription.

The Vessel under the name of
"Empire Henschman",

Did excellent service to Great Britain during the second world war. She took part in the evacuation of Dunkirk, the towing of blockships to the Normandy beaches, and also carried out some 55.000 miles of both ocean and coast-wise towing under most trying war conditions.

Plaketten är uppsatt i en monter tillsammans med en modell av **Karl** som finns att beskåda på Röda Bolagets kontor i Tångudden.

Återlämnas till Röda Bolaget

Kl. 11.30 den 29 september 1945 halades Union Jack på **Empire Henschman**,

och krigsveteranen återlämnades till Röda Bolaget efter mer än 5,5 års tjänst för Ministry of War Transport. Fartyget fick nu åter namnet **Karl**.

Då det var en omständlig procedur att sända över en besättning för att ta hem **Karl**, beslöt man att isället sända över Neptunbolagets bärgningsångare **Herakles** till England för att bogsera hem **Karl**. Natten till den 4 oktober 1945 anlände således **Herakles** med **Karl** på släp till den nya hemmahamnen Göteborg under befäl av sjökapten Gösta Bothén i Röda Bolaget. Därefter togs **Karl** in på Eriksbergs Varv för att iordningställas i sitt ursprungliga skick. Omfattande reparationer krävdes efter den hårda krigstjänsten: plåtar byttes eller riktades och en hel del andra skavanker rättades till, och till sist målades **Karl** i "Rödas" välkända färger. Den 2 mars 1946 utfärdades registreringscertifikat av det svenska fartygsregistret för **Karl**, och således hade äntligen Röda Bolaget fått hem sitt bärgningsfartyg, som blev en välkommen förstärkning till den förnämliga bogserflottan.

I trafik för Röda Bolaget

Karl stationerades i Göteborg som bärgningsångare med en timmes gångberedskap. I krigets efterdyningar fanns det relativt gott om bärgningsjobb här på Västkusten. Efter några år förflyttades **Karl** till Malmö som blev ny station.

Eftersom bärgningarna inte gav heltidssysselsättning åt **Karl** sökte man efter annan lämplig verksamhet som kunde kombineras med bärgningsupp-



Karl länsbumpar **M/T Polykarp** i juni 1946. **Polykarp** kapades av tyskarna under kriget. Som **Passat** sänkt i Stora Bält 1945 och efter bärgningen införd till Göteborg.

dragen. Detta fann man i pråmtratik på Östersjön. Idén var att man skulle bogsera stora pråmar med olika laster, och då bärgningsuppdrag dök upp så ankra-
de man upp pråmen på någon skyddad plats och gav sig iväg för att bistå have-
risten ifråga. När detta var klart hämta-
des pråmen och den avbrutna resan fort-
satte. För ändamålet inköpte Röda Bo-
laget ångaren **Märta** som blev pråmen
Kometen, och Neptunbolaget, som man
samseglade med, köpte ångaren **Udde-
holm** som fick namnet **Hera**.

Pråmarna tog in kalkstenslaster på
Gotland och drogs sedan norröver längs
den svenska kusten till olika norrlands-
hamnar som Sundsvall och Luleå. I
Gävle lastade man props för Stettin, och
därifrån fraktades kol till danska eller
svenska hamnar. Cementindustrin i Skå-
ne fick råvaror via pråmskeppningarna.
Två till tre resor avverkades i månaden.
Ibland drog Neptuns **Atlas** Röda Bola-
gets **Kometen** och vice versa. Trafiken
pågick tills isen lade hinder för framfar-
ten. Pråmarna lades upp och **Karl** stä-
vade mot Göteborg för varvsöversyn.
Eftersom **Karl** hade öppen brygga blev
vaktörarna bistra då Kung Bore bör-
jade regera på Östersjön. För att göra
bryggjtjänsten angenämare lät man bygga
in bryggan på **Karl**. Då frakter inte fanns
för pråmarna låg **Karl** på station i olika
östersjöhamnar som: Öregrund, Gåsha-
ga, Nynäshamn, Kalmar och Karlskrona.

Utbjuds till salu

Åren gick och **Karl** började bli otidsen-
lig, och efter en tids uppläggning i Mal-
mö utbjöds **Karl** till försäljning i janua-
ri 1961. I april kom ett bud från en
italiensk spekulant på 20.000 £. Vid
denna tidpunkt fanns planer på att sätta
in **Karl** i Liberia, därför var man inte in-
tresserad av att sälja **Karl**. Av detta pro-
jekt blev dock intet, utan man beslöt
istället att använda **Karl** som reservbåt
för både Neptunbolaget och Röda Bo-
laget. **Karl** fick således en nådatid ännu
ett tag.

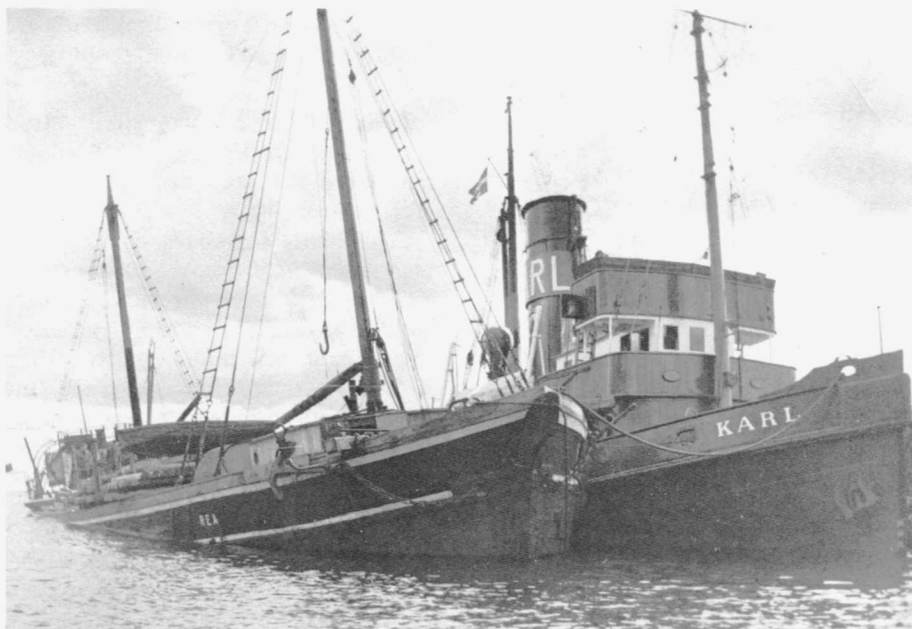
Knappt två år senare den 28 maj
1963 kommer ett nytt bud från Italien.
Denna gång på 28.250 £ som acceptera-
des av Röda Bolaget redan påföljande
dag. **Karl** hade nu gjort sitt under den
blå-gula flaggan som fick ge vika för den
italienska. Den nye ägaren Capieci
S.P.A. Soc. di Navigazione — Rimor-
chiatone, Messina döpte om **Karl** till
Capo Faro. Köpet gjordes upp den
11 juni 1963 och den 17 juni avfördes
Karl ur det svenska fartygsregistret.
Medelhavet blev nu arbetsplats för den



*En grann bild på Karl utbackandes från Gåshaga den 11 juni 1961.
Foto Berndt Fogelberg.*



Efter försäljningen till Italien fick Karl namet Capo Faro. Foto: Giovanni Peditto



*Karl med den havererade finska skutan Rea i Bergkvara hamn.
Foto Tage Wikström.*

gamle krigsveteranen där hon fortfarande lär vara still going strong med sin originalmaskin.

Bärgningen av Rea

Tage Wikström var mönstrad styrman ombord på **Karl** under åren 1949 till 1960 och var med om många bärgningar, ibland kunde det bli ända upp mot 35 till 40 bärgningar på ett år. Om bärg-

ningen av den finska skutan **Rea** berättar Tage Wikström.

— **Rea** hade grundstött nära Ölands Södra Grund den 2 september 1952 med full last av slippers. Påföljande dag då vi kom fram till haveristen låg hon övergiven och drev i en frisk sydvästlig vind på 12 till 13 sekundmeter. **Rea** låg i marvatten med bommarna hängandes utöver sidan vilka slog fram och tillbaka alltefter skutans rörelser i sjön. Vi närmade oss och gick upp under med

aktern och fick slängt ombord en dragg med en wire i. Vi hade tur som snabbt fick fastgjort en bogserwire och kunde dra **Rea** långsamt i lä av Öland, där vi tog ombord en länspump som länssade maskinrummet delvis. Därpå förstärkte vi bogserkabeln och satte kurs mot Bergkvara.

Då vi kom in till Bergkvara lossades lasten vilket tog en dryg vecka. Därpå länssades **Rea** helt och undersöktes av dykare, varefter vi drog ut henne på redde och lade skutan till ankars. Maskinen var i gott skick så vi överhalade och smörjde in den. Order kom om ett nytt bärgningsuppdrag så vi gav oss iväg och lämnade **Rea** i Bergkvara.

Så långt Tage Wikström, men vad hände sedan med **Rea**?

Från Bengt Sjöström på Kråkö har undertecknad fått följande om **Rea**. Efter bärgningen lades **Rea** i beslag i Bergkvara. Samma år uppges hon vara registrerad på Karlshamns Skeppsvarv, Karlshamn. Den 25 augusti 1953 såld på auktion för 15.200 kr till Klas A. Andersson i Karlshamn. År 1955 står Bröd. Edstrand AB i Malmö för redarskapet. Därefter skall hon enligt uppgift ha försvunnit, förmodligen lämnats liggande någonstans. Kanske någon kan berätta om **Reas** slutliga öde?

Bertil Söderberg

Lifeboats – ticket

Härom dagen när jag bläddrade i en gammal brevpärm från 30-talet fann jag en av mina klenoder i min korrespondens med Handelstidningens redaktion på den tiden.

Det var ett brev från dåvarande sjöfartsredaktören på GHT Fritz Scheel med anledning av en artikel jag skrivit i samband med branden ombord på lyxkryssaren Morro Castle. Det var tidigt på morgonen den 8 september 1934 som det utbröt eld ombord på det luxuösa kryssningsfartyget Morro Castle med 316 passagerare och 230 mans besättning. Elden spred sig med fruktansvärd hastighet. I shippingkretsar förvånade det många att man aldrig slog ordentligt larm. Vidare varför fungerade inte eldsläckningsmaterielen? Varför

räckte inte livbåtarna till och varför var de som kom till användning defekta. 30 passagerare och 35 besättningsmän omkom den natten.

Vid det tillfället råkade jag att segla andrestyrman i Johnson & Sterhagens s/s Flandra, tillsammans med en timmerman som i många år tjänstgjort i Morro Castle-Lines fartyg. Hans erfarenheter från den tiden återgav jag i GHT och skrev då:

— Lifeboats-ticket
Have you got the lifeboats-ticket! And the A B-ticket?

Det är det första man frågar efter när en matros skall mönstra ombord i ett amerikanskt handelsfartyg. Kan den platssökande visa dessa tickets från Board of Trade motsvarande vårt Sjö-

fartsverk kan man mönstra på som befaren matros. Om han saknar detta kan han inte mönstra på som matros, även om han har de bästa rekommendationer.

Har man tid kan styrmannen sända den platssökande i t.ex. New York till B. Of T:s kontor vid Battery Place på Manhattan. Där kan sjömannen genomgå sin examen, som berättigar honom titeln A.B. (able body seaman) och han kan segla befaren matros i amerikanska fartyg.

Examen ifråga är tämligen enkel. Man skiljer mellan Lifeboats-ticket och A.B.-ticket. För att erhålla det första fordras att kunna räkna upp de inventarier, som skall finnas i en reglements-enlig livbåt, samt besvara en del frågor om livbåtars sjösättning och skötsel

för övrigt. För att erhålla A.B. ticket fordras att inför B. of T: s sakkunniga lägga några spelejsar, kopar och all-dagliga sjömansarbeten. Efter denna synnerligen snabba teoretiska och praktiska examen blir oftast aspiranten godkänd av myndigheten som utfärdar dessa tickets.

Om en obefaren sjöman av någon anledning inte vågar sig upp i denna test, skaffar han lätt en annan befaren sjöman som för några dollar går upp för sig och tager examen på falska papper.

Med dessa lättförvärvade papper i fickan mönstrar många semesterfirande akademiker eller arbetslösa farmare ut på stora amerikanska passagerareångare som ledare för obefaret sjöfolk.

Ombord på lyxfartygets däck imponerar de uniformerade matroserna på en samling nöjeslystna passagerare, som i sus och dus gärna betalar 5 dollar för en förbjuden nyckel till sin annars olästa hytt.

Om en eldkatastrof inträffar vem skall då männe hinna att öppna de låsta dörrarna kring de ofta berusade paren? Och få dessa efter nattens utsvävningar redlösa och inlåsta människor lyckligt väl i livbåtarna på ett brinnande fartyg till sjöss.

Det är säkerligen svårt nog även om hela besättningen innehar äkta Board of Trades lifeboats-ticket...

Detta föranledde redaktör Fritz Scheel att skriva följande brev till mig:

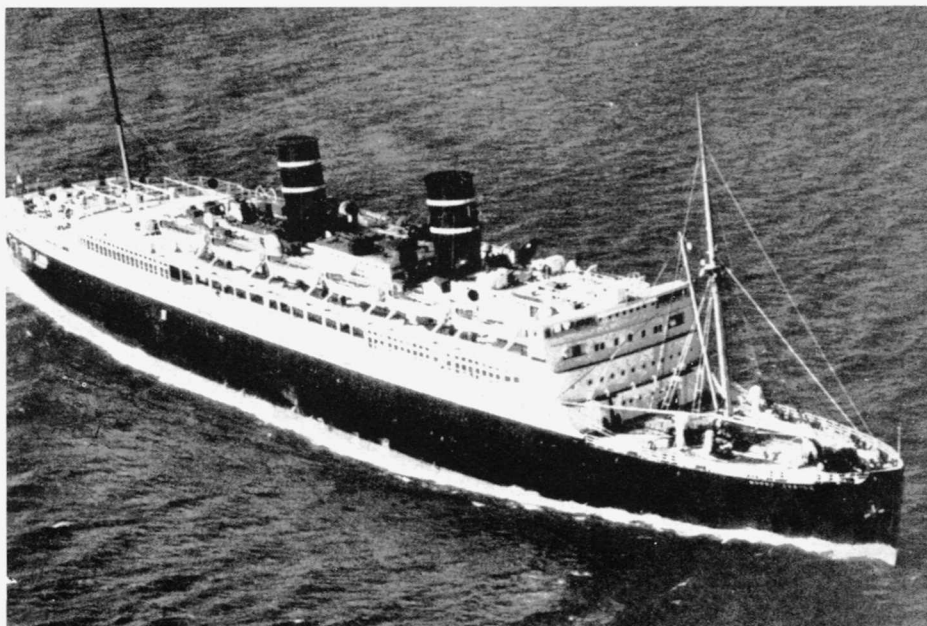
— Med anledning av de upplysningar som lämnats till artikeln om Life Boat tickets har vi genom utrikesrådet Henriksson mottagit följande brev från Amerikanska legationen i Stockholm. Denna uttrycker, som Ni ser, däri en önskan att dess syn på saken bringas till allmän kännedom.

Vi överläter åt Er att efter Eder egen uppfattning formulera detta, men önskar under alla förhållanden brevet åter.

Sedan timmermannen intygat att han själv gjort pengar på att ta ut falska tickets i New York publicerade jag följande i GHT:

Artikeln var icke byggd på Morro Castle-olyckan, men denna gav mig anledning till mitt påpekande. Då jag ansåg att Morro Castles befäl utsatts för en väl hänsynslös kritik i pressen, tyckte jag det var motiverat att påpeka fusket med Lifeboats tickets och A.B.-tickets, som under senare år varit ganska känt bland oss sjöfarande. Uppgifterna är lämnade av fullt vederhäftiga personer, som själva tjänstgjort 10-tal år i amerikanska handelsfartyg.

Att olycksfrekvensen trots detta missförhållande bakom myndigheternas rygg, varit så liten i USA jämförd med andra nationers beror säkerligen i förs-



*Det på sin tid mycket omtalade passagerarfartyget Morro Castle.
Foto från Ernst Schale.*

ta hand på det skandinaviskt-amerikanska befäl, som till stor del navigerar de up to date tekniskt utrustade amerikanska fartygen. Vidare har Amerikas utmärkta radiopejlssystem i hög grad höjt sjösäkerheten i amerikanska farvatten. I Europa spelar radiopejlstationerna ännu en ganska liten roll. Den största procenten av de fartyg, som trafikerar europeiska hav har ännu tyvärr

inte försetts med radiopejlapparater i samma utsträckning som i amerikanska handelsflottan.

Bremen den 24 jan 1935
Ernst Schale
Ex. sjökaptan

Ernst Schale

Hur M/S SVEN SALÉN blev EDVARD DEMBOWSKI 1954

Styckegods-fartyget Sven Salén på 9059 DWT byggt 1941 vid Eriksberg tjänade Salénrederierna under 13 år. Hon såldes 1954 till Polen och skulle överlämnas i Szczecin (Stettin). På fartygets sista resa under Salén-flagg avlöste författaren av de här raderna maskinchefen Wallin i Kielkanalen när fartyget under kapten Gösta Bomans befäl var på väg till Szczecin för att överlämnas till polackerna.

En kort resa från Kiel förde oss till vår första anhalt i Polen Swinoujście (Swinemünde). Vi anlände vid 10-tiden på morgonen och när den invecklade inkvareringen var avklarad skulle jag försöka ringa hem. Med agentens hjälp beställdes ett samtal till Stockholm vid

13-tiden och så var man fast vid den telefonapparaten för resten av eftermiddagen. Det gick inte att komma fram den dagen. Nästa dag beställde jag samtalet vid 10-tiden och vid 13-tiden fick jag tala med Björkbom, som skötte försäljningen, och fick de sista instruktionerna för överlämnandet. Det var "hårda bud" för polackerna hade inte betalat och en del andra detaljer skulle också klaras ut så beskedet blev: "Båten får inte överlämnas förrän vi har gett klarsignal från Stockholm."

Efter avslutad dellossning i Swinoujście för djupgåendets skull, fortsatte vi till Szczecin för slutlossning och överlämning. Lasten bestod av "ökensand" från Casablanca. "Ökensand" var besätt-

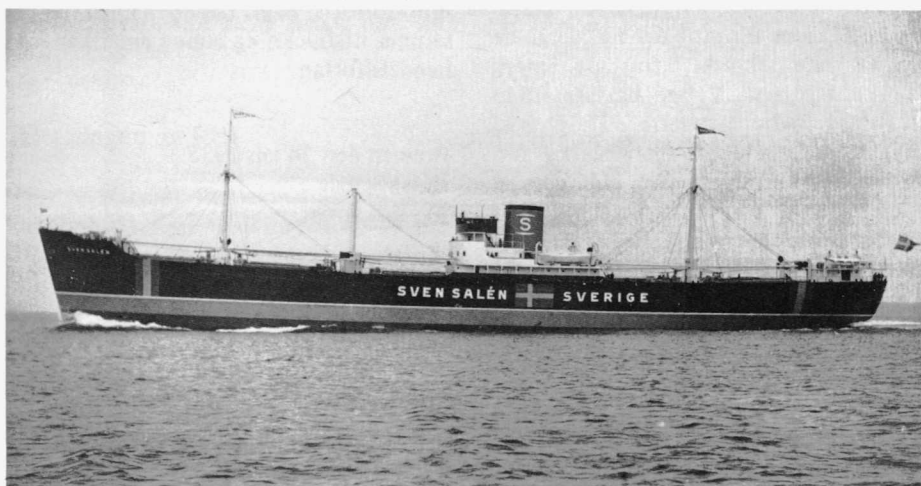
ningens benämning på det gödningspreparat, som lastats då det mycket påminde om denna i Casablanca lättgängliga vara, som dammar och ryker hur mycket som helst.

I Szczecin kom så småningom en delegation av sex personer, en dam och fem herrar ombord och meddelade att de var befullmäktigade att efter inspektion övertaga fartyget. Så började "det roliga". Vi hade i förväg inventerat och gjort upp listor över obruten stores och nya, av Lloyds' Register icke fordrade reservdelar, som skulle betalas extra av köparen. Dessa listor skulle granskas, kollas och godkännas. Ett arbete som visade sig bli mycket tidskrävande. Allt skulle vägas, mätas och räknas, så att det stämde med listorna, och det gick inte fort. Efter en tids räknande, vägan- de och mätande i närvaro av minst två representanter från övertagningskommittén och två från rederiet, övergick

städes, herr Sjören, kommit ombord och lovat hjälpa oss igenom byråkratin. Hans första uppgift blev att se till att vi alla fick landgångspass, som skulle gälla för hela tiden fartyget låg i Szczecin. De beviljades till att börja med för en vecka. När man gick iland fick man lämna sitt riktiga pass till en av de två beväpnade vakterna vid landgången, som förde protokoll över alla tidpunkter, man gick iland och överlämnade landgångspass som kvitto på våra riktiga pass. Vid återkomsten ombord byttes åter pass och tiderna antecknades noga. Efter en vecka visade det sig plötsligt att landgångspassen var ogiltiga och herr Sjören fick rycka in och arrangera förlängning, innan någon fick gå iland den dagen. Det tog så lång tid, att telefonsamtalet till Stockholm den dagen fick överhoppas. En annan gång upptäckte jag att landgångspassets giltighetstid, som var angiven med datum och klockslag, gick

tycktes inte finnas. Hur många mer eller mindre vansinniga förslag som diskuterades, går inte att komma ihåg. En av de flitigaste förslagsställarna var emellertid herr Sjören. Om förslaget var hans, vilket ligger nära till hands, eller någon annans, vet jag inte, men vi lyckades lösa problemet. Polska passagerarfartyget "Battory" låg i Gdynia och skulle göra en kryssning till Nordens huvudstäder. En "förseglad" buss skulle kunna köra de avmönstrade besättningsmedlemmarna dit och så kunde de resa med "Battory" till Köpenhamn, varifrån var och en kunde flygas hem. Kruxet var bara att "Battorys" avgång var utsatt tidigare än "Sven Salén kunde överlämnas, och besättningen skulle ju behövas om köpet blev annullerat. Efter många långa diskussioner mellan kommittén, kapten Boman, herr Sjören och mig beslöt att åtta man skulle stanna kvar påmönstrade ombord och resten skulle mönstras av och resa hem med "Battory". Vid det här laget hade vice konsul Hallberg i Gdynia kommit upp till Szczecin för att hjälpa till. Med hans och Sjörens bistånd mönstrade större delen av besättningen av en solig varm sommardag. Vid 14-tiden kom bussen och lastade ombord ett väl avfestat gäng f v b till Gdynia och "Battory". Jag kände mig ganska glad över att slippa följa med på en sex timmar lång färd i en vanlig stadsbuss av äldre modell som inte fick stanna och släppa av en enda man för de enklaste naturbehov under resan.

På kvällen efter avmönstringen tyckte jag att det behövdes litet avkoppling, varför konsul Hallberg, herr Sjören, kapten Boman och jag beslöt att gå iland och äta en bit på någon finare restaurang. Uppkomna i staden konstaterade vi att stora delar fortfarande, nio år efter krigsslutet låg i ruiner. Man kunde endast komma fram på ena halvan av gatorna. På den andra halvan låg stora högar av tegelsten, murbruk, betongblock och annan bråte. Sjören som var hemma i staden, tog oss i tur och ordning till de tre restauranter, som fanns. Alla tre påminde mest om gamla tiders ölcafféer när de var som sämst, så vi ändrade planer och kapten Boman inbjöd till sillsmörgås med öl och genever i salongspentryt. En av stadens gamla taxibilar skramlade ner till "gaten" med oss. Längre fick han inte köra. Så var det "upp till bevis" för den k-pist-beväpnade vakten. Sjörens, Bomans och mitt landgångsbevis var OK, men konsul



Leveransbild på *Sven Salén*. Foto från Ljud & Bildarkiv proj sv varvsindustri Eriksbergs Mek. Verkstad.

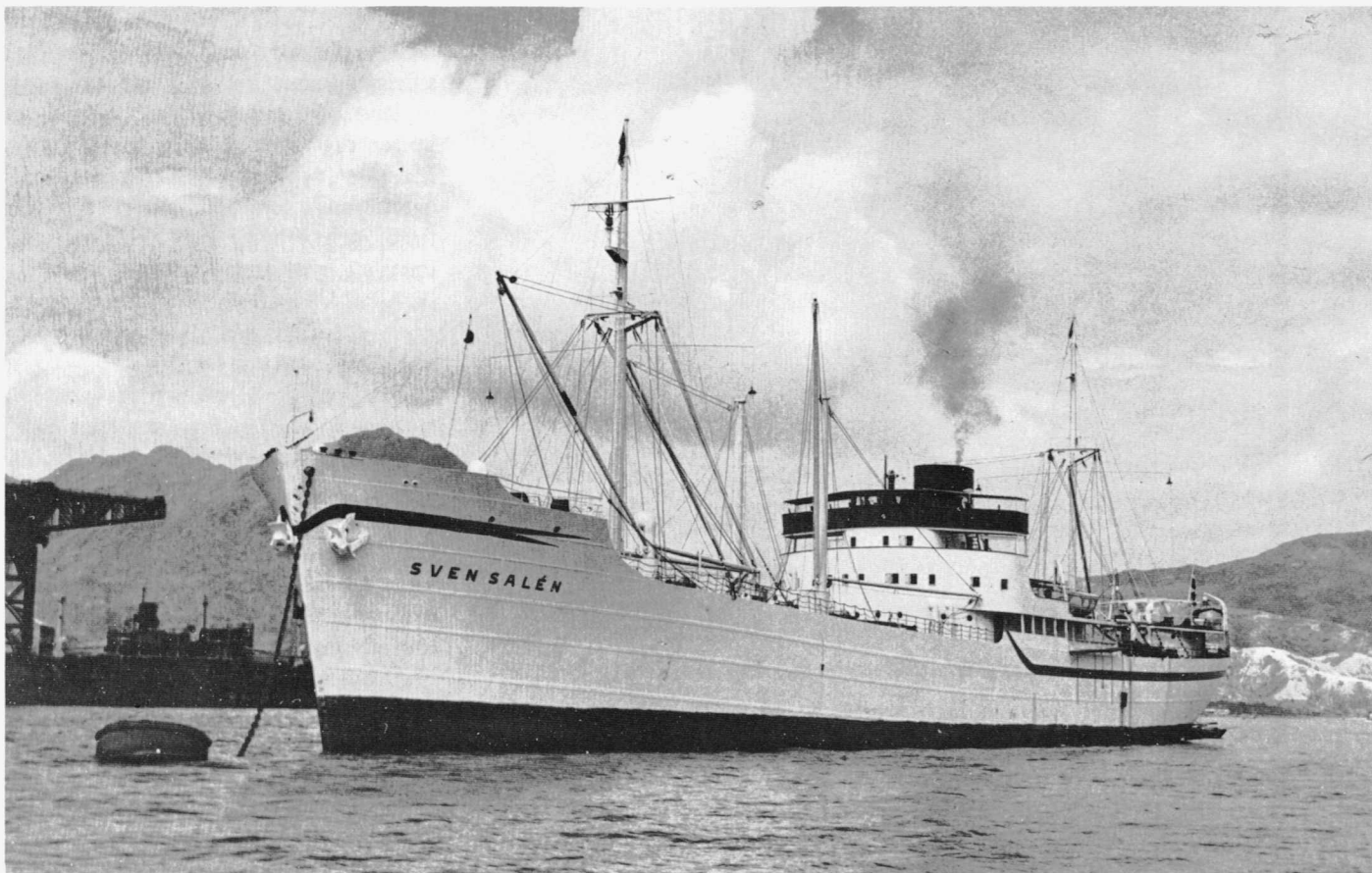
man till stickprov och senare, när det visat sig att alla dittills räknade inventarier och stores fanns i större mängder än de på listorna upptagna, kunde jag göra upp med kommittén och få listorna godkända, utan att behöva gå igenom var- enda punkt in i minsta detalj.

Under tiden pågick affärsförhandlingarna mellan Polen och Stockholm och jag ringde en gång om dagen till Björkbom i Stockholm och fick varje dag samma svar: "Inga pengar än! Båten får inte överlämnas! "Det kan nämnas att första samtalet i Szczecin tog "bara 3 timmar att få igenom, men sedan bättre man sig och väntetiderna minskade successivt för att efter några dagar vara nere i cirka 10 minuter.

Vid ankomsten till Szczecin hade konsulatsekreteraren vid konsulatet där-

ut medan jag var iland och telefonerade. Då fick Sjören göra en blixutryckning och ordna förlängning strax innan det kontor, där passen utfärdades skulle stänga för dagen. Detta är bara små "smakbiter" på alla svårigheter, vi hade med dessa pass.

Vid en diskussion ett par dagar efter ankomsten till Szczecin med övertagningskommittén togs frågan om besättnings avmönstring och hemtransport upp. Då jag föreslog, att samtliga avmönstrade skulle resa med järnväg till Warszawa och därifrån sändas med flyg till respektive hemort, visade sig detta vara helt uteslutet. Myndigheterna bedömde risken, att någon skulle stiga av tåget och stanna i landet, vara allt för stor. Frågan dryftades hit och dit i flera dagar och någon lösning av problemet



*Sven Salén i Hong Kong. Observera de originella fartränderna samt ankarkättingen i så kallad Hong Kong förtöjning.
Foto från C O Andersson.*

Hallbergs diplomatpass kunde inte öppna porten till någon sillsmörgås åt honom, så vi skildes åt för att på var sitt håll begrunda myndigheternas i vårt tycke underliga inställning.

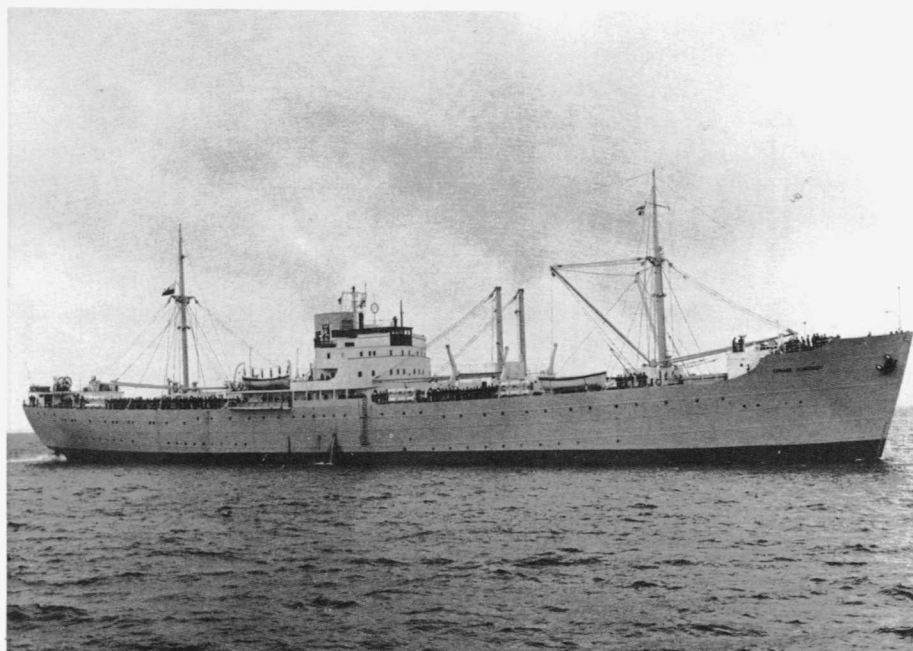
Vid ankomsten till Szczecin var "Sven Salén" väl provianterad. Provianten hade räknats och skulle övertagas av polackerna tillsammans med fartyget. Några dagar efter den stora avmönstringen började steward klaga över hög temperatur i "köttfrys". Temperaturen bara steg hela tiden, trots att kylkompressorn gick "för fullt". Detta fordrade en undersökning. Allt köttet kunde ju bli förstört. Vid kontroll av kylkompressorn m ä för CO₂ visade alla manometrar helt "åt fanders". Vidare undersökning visade tecken på något fel på smörjoljan och när den kvarvarande maskinisten klämdes på pulsen, visade det sig, att kylmaskinolja var slut och man använde cylinderoilja istället. Oljan hade kommit in i kylslingorna och frusit till is där. En hel natt gick åt att plocka ner och blåsa ren kylslingorna, packa ihop och provtrycka. Men vi måste ju köra vidare. Det blev till att kontakta kommittén och fråga om det kunde hjälpa oss att anskaffa några liter

kylkompressorolja. I den tidens Polen var detta ett mycket stort problem, men på eftermiddagen, då kompressorn varit stopp ett helt dygn fick vi äntligen en dunk olja och kunde få igång frysen igen, nu med riktiga värden på alla manometrar och sjunkande temperatur på köttet. Proviant för runt 6.000:– kronor var räddad.

Tiden gick och förhandlingarna i Stockholm fördes tydligen i hamn. Dagen för fartygets överlämnade närmade sig. Ett nytt problem dök upp. Fartyget fick icke överlämnas förrän nationalitetsbeviset överlämnats till myndigheterna i Stockholm. Hur skulle detta arrangeras? Kommittén garanterade att ett brev skulle gå fram till Stockholm på minst sex dagar. Det var för lång tid. Någon måste resa till Stockholm med papperet, men hur? Konsul Hallberg och herr Sjören ryckte in. De "raggade upp" en skeppare på en västtysk skuta, som skulle gå till Sundsvall. Han var villig att medtaga en passagerare till Landsort eller annan lämplig plats i Stockholms närhet. Telegrafist Rolf Säterberg utsågs till uppdraget och sändes iväg efter en hel del parlamentering mellan kommittén och myndigheterna iland. Enligt

Säterberg blev det en resa han aldrig glömmer. Midsommarafton till sjöss på en liten tysk skuta i Östersjön med en ganska avogt inställd skeppare och dåligt "käk". Skutan kom så småningom till Landsort, men tullen nekade Säterberg att gå iland där. Då ville skepparen fortsätta direkt till Sundsvall, men Säterberg fick honom att göra ett nytt försök vid Arholma och se – där hade tullen en mera förstående inställning och efter en taxiresa Arholma-kontoret i Stockholm kunde papperen vidarebefordras till Kommerskollegium, som beviljade tillstånd att överlämna fartyget.

Under tiden satt vi sju återstående besättningsmän på en 9 000-tons båt i Szczecin och höll tummarna för att allt skulle gå i lås. Det gick på den tiden icke att resa till Polen, så vi kunde inte få ersättare hemifrån och polackerna fick inte mönstra på utländskt fartyg. Vad skulle vi göra, om affären gick i stöpet? Vi hade med Kapten Bomans goda minne beslutat att avgå, om sådan uppmaning kom hemifrån, och ta fartyget till Trelleborgs redd, även om hon inte var sjövärdig med så liten besättning. Som väl var slapp vi sätta dessa planer i ver-



Sven Salén som polska skolfartyget Edward Dembowski. Foto C G Lindqvist 1978.

ket.

Efter Säterbergs bedrift kom omgående besked att fartyget efter cirka tre veckors tid i Szczecin kunde överlämnas till sina nya ägare. Allt var väl förberett. Polackerna hade fått måla om skorstenen och sätta upp sitt skorstensmärke. Nu skulle bara det svenska registreringsnumret, som var inhugget någonstans ombord utplånas och när

konsul Hallberg sett, att så skett, hade jag fria händer. Var fanns numret?? Vi letade på alla ställen, där det vanligtvis brukade huggas in, utan att finna det. Telefon till Stockholm och besked tillbaka bekräftade att det skulle finnas över BB maskinrumsdörr, där vi absolut inte såg skymten av något nummer. Men skulle det vara där, så var det väl där. Fram med rosthackor och skrapor och

väck med åtskilliga färgskikt på plåten och se, där stod det – SE och ett fyrsiffrigt nummer som en kvart senare var utplånat med smärgelskivans hjälp. I salongen dracks en skål för god seglats i framtiden och fartyget överlämnades till övertagningskommittén. Allt var frid och fröjd, och i bogar och akter målades fartygets nya namn. "Edward Dembowski". Polsk besättning kom ombord och övertog driften men vi sju var ju kvar. Hur skulle vi få resa hem?

Fartyget skulle nästa dag avgå till Murmansk och befälhavaren, som hade varit med i kommittén tog oss med till Malmö redd. På resan dit studerade vi genom mörka färgade lantärneglas den totala solförmörkelse, som de året hemsökte våra hemtrakter. Därmed är rätt datum för vår återresa fastställt för den, som ids taga reda på en sådan bagatell.

Fartyget gick under polsk flagg ett par resor bl a till Murmansk och Indien och lades sedan upp i Gdynia. Tydligt var fartygets kvalitet god ty hon byggdes 1974-1975 om till skolfartyg för 240 elever och anlöpte i juni 1975 Stockholm i tillsynes absolut prima skick.

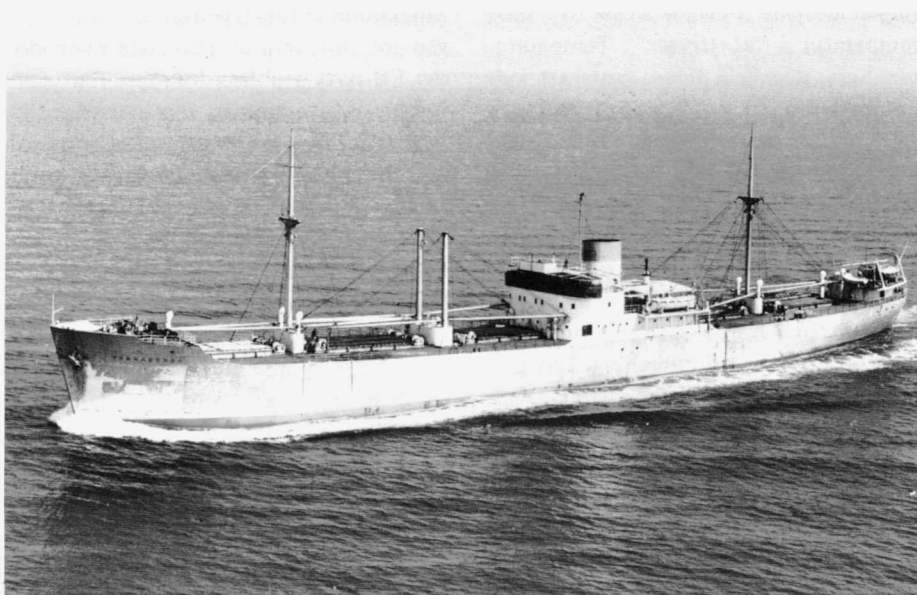
C O Andersson

Slutseglat

En läsare har hört av sig till redaktionen och vill veta lite om Transatlantics **Yarrowonga**. Eftersom vi gärna efterkommer läsekretsens önskemål får vi härmed presentera fartygets historia.

Yarrowonga byggdes av Eriksbergs mek. Verkstad AB i Göteborg på uppdrag av Rederi AB Wallenco i Stockholm med Olof Wallenius i spetsen. Hon var shelterdäckare och kunde lasta 9100 ton.

Sjösättningen ägde rum den 3 april 1941 under närvaro av bl.a. Olof Wallenius själv. Fartyget döptes av fru Dagmar Karlsson till **Rigoletto**. Hon blev därmed det första fartyget inom Wallenius-koncernen som fick namn efter en opera. Numera är som bekant alla Wallenius fartyg döpta efter operor.



Yarrowonga i full fart i Dover Straits.

Rigoletto var systerfartyg med Transpacifics **Kookaburra** (som numera är ombyggd till torrdocka!) och **Saléns Sven Salén** (som numera är elevfartyg i Polen).

Emellertid kom fartyget aldrig att levereras till Wallenius. Strax efter sjösättningen gjordes i april 1941 en affär med expansiva Rederi AB Transatlantic i Göteborg innebärande att göteborgsföretaget övertog kontraktet på **Rigoletto** mot att stockholmsföretaget bl.a. övertog Transatlantics ångare **Tolken**. Transatlantic ersatte i början av 40-talet i rask följd sina ångare med moderna motorfartyg och affären var ett led i denna förnyrningsprocess.

Rigoletto döptes nu om till **Yarrowonga** (som betyder stenigt berg på australiensiska). Hon var avsedd för bolagets linjer på Stilla Havet.

Den 14 augusti 1941 gick fartyget på provtur. Det blåste och regnade friskt vilket dock inte hindrade deltagarna att konstatera att **Yarrowonga** var ett välbyggt fartyg och en god exponent för vad svensk byggnadskonst kunde åstadkomma.

Krigsförlist

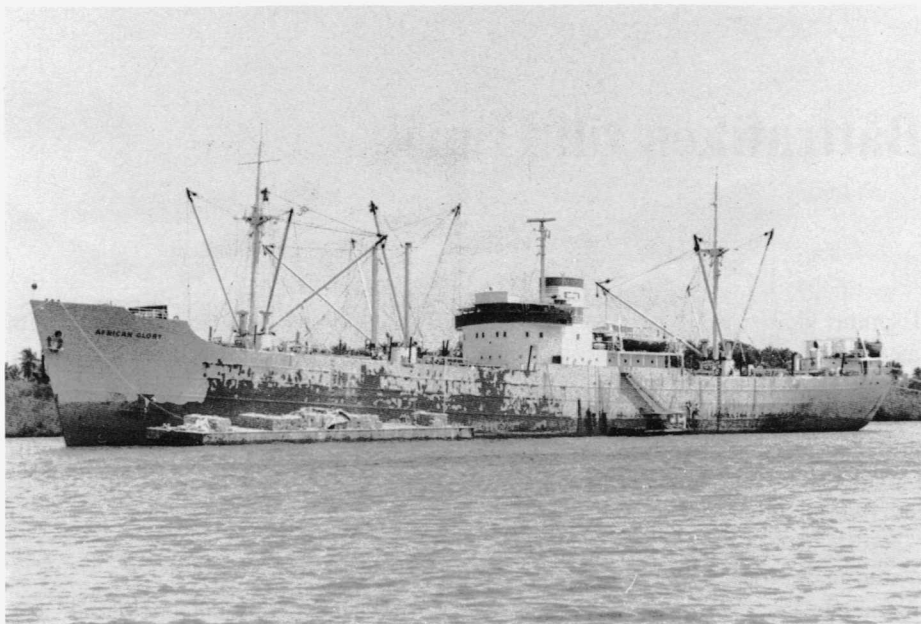
Redan på sin andra resa krigsförliste fartyget utanför den tyska nordsjökusten. Olyckan inträffade natten till den 16 september 1941. Hela besättningen klarade sig dock oskadd. **Yarrowonga** var dock inte värre skadat än att man kunde bärga henne och föra henne till tysk hamn för provisorisk tätning. Den 9 december 1941 återkom fartyget till Eriksberg under bogsering av två danska bogserbåtar för reparation och istandsättning.

Efter reparation insattes **Yarrowonga** i Röda Korsets hjälptrafik och hon fraktade 1943 och 1944 livsmedel mellan Kanada och Grekland.

Första resan efter krigsslutet 1945 gick från Göteborg den 29 juni till Buenos Aires. Man kom fram den 25 juli och låg kvar till den 8 september då fartyget avseglade för Landskrona. Därefter sysselsattes **Yarrowonga** i trafik USA-Sverige under ett års tid innan hon i juli 1946 för första gången sattes in på den trad vilken hon var avsedd för, USA-Australien.

Trotjänare

Under 20 års tid gick hon sedan utan större missöden i trafik dels USA-Australien, dels Norden-Australien. I



African Glory under lossning av cement i Apapa, Nigeria den 7 juli 1977.

Foto Göran Ohlsson

september 1966 överfördes hon till rederiets västafrikalinje och gick där under resten av sin tid under svensk flagg.

I oktober 1971 var det efter 30 års troget tjänande för sitt rederi dags för försäljning. Tiderna var inte så bra. Många yngre Transfartyg låg upplagda och det var svårt att finna sysselsättning.

Såld till Grekland

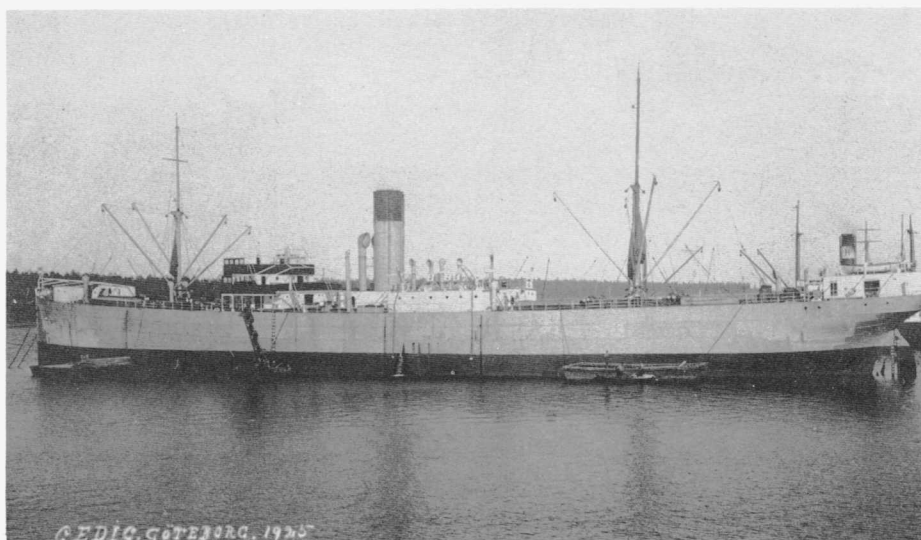
Hon såldes för US dollars 215.000 till Sanmar Compania Naviera SA i Pa-

nama. Hon fick hemort i Piraeus där även ägaren bodde. Den 21 oktober 1971 lämnade hon Göteborg under grekisk flagg bärande sitt sista namn, **African Glory**. Hon fortsatte att trafikerade Västafrika och gick i linjetrafik därifrån och till Grekland.

Inte heller under grekisk flagg hade hon några större missöden. Den 2 juni 1978 kom hon till Spezia i Italien. Sista resan var slut. Upphuggare väntade på kajen.

Krister Bång

Okänd Transångare



Från en läsare i Skåne har vi fått låna ett foto av Transångaren Cedric. Han har tidigare inte hört talas om någon dylik ångare. Vi låter frågan gå vidare till vår kunniga läsekrets.

Båttrafiken till Hjuvik

I somras gjorde jag en resa på Mälaren med den drygt 100-åriga museiångaren **Ejdern** av Södertälje. Det var ingen ny bekantskap men det dröjde många år, innan det gick upp för mig, att det var samma **Ejdern** med vilken mina morföräldrar reste till Hjuvik under förra seklets sista decennium. År 1895 byggde nämligen morfar, som var snickare, åt sig och de sina ett sommarställe på Hjuvik. I det stora huset bodde familjen Pettersson och i det lilla, som sedan blev bostad åt familjen Almén, hade morfar sin verkstad.

Till Hjuvik kom man naturligtvis med ångbåt från Göteborg. Att resa

landsvägen var ända in på 20-talet, ett omständigt företag. Smala, krokiga och backiga vägar förde fram till Hjuvik, där det på morfars tid endast fanns ett fåtal sommarvillor. Bondgårdar med tillhörande sädesfält och betesmarker dominerade den lantliga idyllen.

Ångslupsbolagets epok

Göteborgs Ångslupsbolag, som bildades 1865, köpte in de små ångslupar, vilka gick i trafik på älven som den tidens spårvagnar mellan centrum och Klippan. År 1872 ombildades företaget till Göteborgs Nya Ångslupsbolag, och trafiken utsträcktes till Styrso.

På 1870-talet började också Norra skärgården upptäckas av sommargästerna. Hjuvik blev första bryggan i det norra trafikområdet. Ångsluparna i hamntrafiken, vilka i allmänhet bar kvinnonamn som **Ebba, Elsa, Gerda** och **Olga**, blev för små för de stora vattnen utanför hisingslandet. Man byggde därför större ångare, vilka fick fågelnamn som **Dufvan, Falken, Lärkan, Svalan**, och **Ärlan** samt den nyss nämnda **Ejdern**. Vilka av bolagets ångare, som anlöpte Hjuvik, framgår inte av turlistorna, som aldrig upptog fartygens namn. Byte av båtar förekom ofta, och vid högtrafik sändes också de s.k. klippbåtarna ut i skärgården.

Ångslupsbolagets förnämsta brygga låg på Styrso med sin expanderande badortsverksamhet. Hit gick de största och nyaste ångarna, medan trafiken på Norra skärgården ofta försumrades – i synnerhet vintertid. De bofasta tog därför saken i egna händer och startade 1889 trafik med inhyrda älvångare som **Elfängen, Nohl** och **Lilla Edet**. Ångslupsbolaget sänkte biljettpriset till 25 öre, varvid konkurrenten gick ned till 10 öre – ett oöverträffat lågpris.

Det nya företaget, som fick namnet Norra Skärgårdens Ångbåts AB, lät i Stockholm bygga en ångare, som fick namnet **Vinga**, Fartyget, som levererades 1891, var bl.a. försett med matsal – en okänd lyx i närtrafiken. Man anskaffade också en äldre ångare, byggd 1873 för mälartrafik under det stolta namnet **Gripsholm**. Hon döptes om till **Norra Skärgården**, och ångbåtskriget bedrevs med högt tvivelaktiga metoder, som ledde till våldsamheter vid bryggorna och långvariga processer inför rätta.

”Vingabolaget” satte efter hand in flera nybyggen. År 1893 ersattes **Norra Skärgården**, som sålts till Norge, av ångaren **Björkö**, vilken byggdes vid Thorskogs varv, och följande år anlände den i Jönköping nybyggda ångaren **Vira**. Nu blossade ångbåtskriget upp med förnyad styrka. Vid Hönö, Öckerö och Björkö stod striden som hårdast, medan



Falken tillhörde den första generation skärgårdsbåtar som trafikerade Hjuviks brygga. Copyright Nils Ekman.

det var fritt fram för alla till Hjuvik, som torde haft goda förbindelser med staden vid den tiden.

Trots sin djupa förankring bland ortsbefolkningen, förlorade "Vingablaget" den långvariga kampen. Orsaken var inte bara dyrbara processer, utan också Ångslupsbolagets satsning på nya, snabba ångare. År 1895 levererades nämligen från Eriksberg Mek. Verkstad ångarna **Svea** och **Göta**. Med sina salonger både på nedre och övre däck och en fart av hela 12 knop, vann de snart trafikanternas gunst.

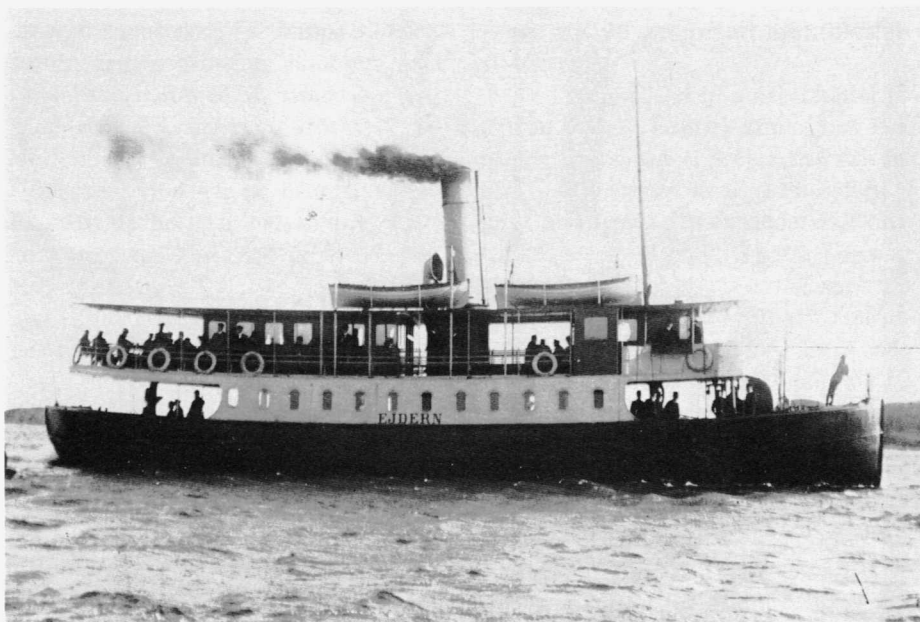
Norra Skärgårdens Ångbåts AB fick ge upp. Redan 1894 hade man sålt ångaren **Björkö**, och de återstående **Vinga** och **Vira** bjöds ut på auktion i januari 1896, sedan företaget gått i konkurs. Ångslupsbolaget sålde ångarna **Dufvan** och **Ejdern** och anskaffade en ny **Ejdern** från Eriksberg 1899. Hon påminde om **Göta**, men var kraftigare byggd för att kunna gå i vintertrafik på Norra skärgården. Trots sin maskin om 240 hkr kunde det ibland ta drygt tre timmar till Hjuvik. Men framåt gick det medan kapten Christoffer Larsson underhöll sina passagerare och bjöd på kaffe, som värmdes skönt i den bistra vinterkylan. En liknande ångare, men något större, sattes 1907 i trafik på Södra skärgården. Ångaren, som fick namnet **Styrsö**, finns kvar än i dag i motoriserat och moderniserat skick.

Göteborgs Nya Ångslupsbolag blev inte det välskötta företag, som man hoppats på efter sju års ångbåtskrig, trots de moderna ångarna **Ejdern** och **Styrsö**, var missnöjet stort över företagets vintertrafik. Ett mindre ångbåtskrig i Södra skärgården hade undergrävt ekonomin, och driftbilliga s.k. "stänkor," i last- och passagerartrafik på Norra skärgården bidrog slutligen till Ångslupsbolagets fall.

Marstrandsbolagets epok

Det var med en viss skadeglädje öborna, som inte glömt 90-talets vilda fejder, läste om rederiets konkurs i november 1921. Vem skulle nu ta över?

Marstrands Nya Ångfartygs AB köpte de båda parhästarna **Svea** och **Göta** och började tillsammans med ångarna **Inland** och **Westkusten** trafikera Norra skärgården. **Vira** samt **Ejdern** som nu fick namnet **Styrsö II**, kom till Södra skärgården, **Falken** hamnade i Stockholm, **Lärkan** döptes om till **Arendal** medan **Ärlan** fick behålla sitt namn med hemort på Hönö.



*En klar förbättring av trafiken skedde när Ångslupssbolaget satt in nya **Ejdern** 1899. Foto Victor Almén.*

Den senare, som byggts om i stil med **Svea**, tillhörde aldrig Marstrandsbolaget, men tjänstgjorde som ständig "hjälp-gumma" med namnet i turlistan. Det är Marstrandsbolagets epok, som jag minns bäst, då den sammanföll med min egen barndom på Hjuvik.

Hjuvik var inte den enda bryggan, som anlöptes inom Torslanda socken. År 1923 invigdes Torslanda Flyghamn, och vid Skeppsstadsholmen anlades en sommarstugekoloni med egen ångbåtsbrygga. Dessa grunda farvatten trafikerades av m/s **Skärgården** och s/s **Tjörn**, som vanligtvis gick till Marstrand, Tjörn och Orust. Flyghamnsbåten anlöpte också bryggorna vid Arendal och Linnevik och fortsatte sedan till Hjuvik.

En ny förbindelse upprättades 1933

Stora Varholmen, som köpts av Göteborgs stad. Här byggdes småstugor av s.k. funkismodell, och en ångbåtsbrygga anlades vid udden mot Mansholmen. Det var i huvudsak de lättmanövrerade ångarna **Svea**, **Göta** och **Ärlan**, som gick hit. Man måste göra en kraftig gir tvärs över den livligt trafikerade farleden — inget för långsvängda båtar som **Westkusten**.

Marstrandsbolaget hade svårigheter att klara trafiken under helger och veckoslut. Man hyrde därför in gamla älvångare. Vid Hjuvik kunde man sålunda få se ångaren **Elfkungen** av årgång 1881, och den ännu äldre **Necken**, som bygdes redan 1868. Roligast var det emellertid, när de ordinarie båtarna låg för översyn efter vintertrafikens på-



***Svea** vid Hjuviks brygga någon gång i början av 1930-talet. Vykort ur Ragnar Magnanders samlingar.*



Svea vid Stora Varholmens brygga premiäråret 1933. Foto Eric Aronsson.

frestningar. Då kunde de stora Marsstrandsbåtarna få gå in till Hjuvik på sina resor från Marstrand. Ångaren S: t **Erik** såg man ofta som extrabåt, men ibland kunde också **Albrektsund**, **Lysekil** och **Bohuslän** göra en sväng in i viken. Det var spännande att få gå upp på flaggskeppets högt belägna bryggdäck för att beundra kaptenens och rorgångarens skicklighet och manövrera det stora fartyget. Aldrig kunde jag väl drömma om, att själv en gång få hantera den stora ratten som rorsman på **Bohuslän** i Sällskapet Ångbåtens regi.

Barndomsminnen på Hjuvik

På Hjuvik upplevde vi barndomens lyckliga somrar. Från "vårat" berg hade vi en underbar utsikt över hav och skärgård, och vid "våran" strand badade vi och förtöjde våra ekor, vilka vid barnliga lekar blev till ångbåtar, som trafikerade Norra skärgården. Ångbåtsbryggans lillbrygga blev till Träpiren i Göteborg, stenar och klippuddar till bryggor alltifrån det närbelägna Kalvsund, till det avlägsna Rörö, som ännu på 20-talet inte hade daglig förbindelse med staden.

I leden utanför gick alla skärgårdsbåtarna förbi. Man lärde sig att skilja dem åt, inte bara på utseendet, utan också på ångvisslan, som hördes långt över skärgården.

Till mammors förskräckelse rodde vi ofta ut i farleden för att gunga på svallvågorna. Bohuslänska Kustens **Kung**

Rane med sin stora, vita bogmustasch gjorde härliga svall. Vi lärde oss att hantera en roddbåt både med en och två åror, men samtidigt respektera vågornas kraft, antingen de drevs upp av vinden eller av något fartyg, som närmade sig Varholmssundet eller "Baggesundet", som vi vanligen kallade det. Kanske simmade fåren över efter bete på någon av holmarna utanför.

På en av dessa, som f.ö. bar namnet Bockeskär, låg ännu vid sekelskiftet trankokeri, där sälfångstfartygen **Capella** och den världsberömda **Vega** lossade sina laster. "När bolagets fartyg på eftersommaren återkommo från fångst-

färdern och kokeriet spred sina mefistiska ångor över nejden, var det ej roligt att bo på Hjuvik." skrev Fredberg i sin berömda bok "Det gamla Göteborg".

Desto roligare var det i min egen barndom, innan berg och ängar beströddes med hus av alla de sorter och stranden fylldes ut till bilparkering och båtuppläggning.

Ångbåtsbryggan blev ofta en samlingsplats för hjuviksborna. När middagsbåten anlände, hämtades posten, och på kvällen mötte barnen sina fäder. Gäster kom ofta på besök under veckosluten, och då var vi finkladda med nykritade gummiskor på fötterna. Dessemellan användes ångbåtsbryggan som badplats. Den djärvaste hoppade från pålarna i det klara och salta vattnet, som ännu inte påverkats av de expanderande industrierna på Hisingen. Då fanns det t.o.m. bad- och tältplatser vid älvmynningen, där Skarvikshamnen nu ligger.

Jag minns en gång, när styrman på **Westkusten** ropade ut posten. Det bar sig inte bättre än att han tappade hela bunten mellan båten och bryggan. Hängande i springet fiskade han blixtnsnabbt upp försändelserna med fötterna. Brev och tidningar breddes ut till tork på det lilla vänthusets bänkar, där var och en fick leta reda på sitt.

Nog hade vi hyss för oss som de flesta pojkar. Marstransbolagets m/s **Skärgården**, som gick under namnet "Stänka", var tacksam att skoja med till



Westkusten utanför Hjuvik med Stora Varholmen i bakgrunden. Foto Karl-Östen Sjöholm 1951.

skeppare Hultfeldts förtret. Med sin svaga fotogenmotor kunde det vara nog så besvärligt att ta sig ut ur viken, när västanvinden låg på. Då var det speciellt spännande att locka in "Stänka", även om ingen skulle med. Villiga pojkmarm hjälpte sedan till att vända båten vid bryggan. Sedan var det bara att sätta full fart utan någon riskabel backmanöver.

Mycket gods medfördes också på båtarna. På försommaren var fördäcket fullt av flyttsaker förutom den daliga leveransen till Leopold Olssons lanthanandel. In till staden fraktades grönsaker från Lilla Varholmen till Lorensbergs restaurang. Både ön och Lorensberg ägdes då av källarmästare Sophus Petersen.

Mjölken kom i glasflaskor. Om man placerade ett tomglas bakom pollaren hände märkliga ting, när trossen svingades och drogs åt. Flaskan gick i tusen bitar till okynniga barns förtjusning.

En anna gång hade jag placer min cykel vid maskinkappen på **Svea**. Cykelklockans klang hade vissa likheter med maskintelegrafens. När maskinisten slagit sig till ro på sin bänk med en tidning, lade jag handen över klocken och ringde häftigt. "Mäster" for upp som ett skott och rusade till manöverplatsen för att blott konstatera, att telegrafen fortfarande visade på full fram. Kanske såg han cykelstyret genom luckan och anade rätta sammanhanget?

Men man kunde också göra nytta för sig. Att ta emot och lägga av trossen var självklart. Ibland hände det, att en friholt slets loss och hamnade i vattnet. "Bärga den tills vi kommer tillbaka, så skall du få resa gratis nästa gång," sade styrman till mig en gång – och han höll ord. Allra trevligaste var det, när jag fick hälsa på hos kapten. I styrhytten på **Svea** fick jag lära mig intresanta styrmärken av rorgångaren Albert Eklund och t.o.m. få styra en stund. Från kommandobryggan hade man fin utsikt över farleden och kunde betrakta allt spännande som hände i hamnen. Härifrån kunde man studera skärgårdsnavigering och ångbåtsmanövrering antingen det nu var kapten Kilner på **Svea**, Plate på **Inland**, Andersson på **Göta** eller Johansson på **Westkusten** som förde befälet med erfarna rorgångare vid den stora ratten.

Öckeröbolagets epok

För att återgå till båttrafiken, så stunda de andra tider med främmande fartyg i

ett nytt ångbåtskrig i mitten på 30-talet. Än en gång tog Ortsbefolkningen, som var missbelåten med Marstrandsbolaget, hand om verksamheten. Hösten 1934 hyrde man en liten ångare med förflutet i Bråviken. Hon bar nu namnet **Styrsö Express**, då hon ett par somrar gått i konkurrenstrafik i Södra skärgården. Med varvsägare J.W. Berg på Hälsö i spetsen bildades ett nytt företag, som fick namnet Trafik AB Öckerö Skärgård. Gamla målarbåtar bildade stommen i bolagets flotta. Den lilla ångaren **Ekoln I**, som tidigare plaskat omkring på Fyrisån, fick namnet **Norra Skärgården**, **Riddarfjärden** döptes om till **Björkö** och **Färingsö** till **Öckerö**. Den gamla drottningholmsångaren **Tessin** fick behålla sitt namn, som för många var helt främmande. Den store slottsarkitektens namn uttalades **Tëssin** med betoningen på första stavelsen.



Tjörn vid Torslanda brygga, början av 1930-talet. Foto Arvid Jönsson.

De "nya" båtarna, av vilka ett par var mer än 60 år gamla, passade inte in i den kärvare västkustmiljön. I stället för en riktig mast hade de en förlängd göstak som genast döptes till stockholmspinne. De öppnade däck gav dåligt skydd för vind, regn och sjösprut. Men efter lämpliga ombyggnader blev nykomlingarna så småningom accepterade. Ångaren **Öckerö**, som f.ö. finns kvar än i dag ombyggd till lastmotorfartyg, fick namn om sig som bästa isbrytare under 40-talets isvintrar.

Ångbåtskriget rasade ett par år. Det gick inte till handgripligheter denna gång, men biljettpriset sjönk till 25 öre

– ett pris väl jämförbart med 90-talets 10-öresresor.

År 1937 var Öckeröbolaget herrar på täppan. **Styrsö Express** köptes och fick namnet **Havsbandet**. **Svea**, **Ärlan** och **Inland** – den senare omdöpt till **Ejdern** – införlivades med den expanderande flottan. Tre motorfartyg: **Falken**, **Turisten** och **Varholmen** samt ett nytt flaggskepp vid namn **Regent** som också gått i målartrafik, fullbordade verket. År 1939 hade Trafik AB Öckerö Skärgård sålunda 12 passagerarfartyg och ett mindre lastfartyg i gång på Norra skärgården.

Den 15 augusti 1939 inträffade en händelse, som etsat sig fast i mitt minne. Ångaren **Havsbandet** sattes på land strax söder om Hjuvik sedan eld utbröt. Ett 30-tal passagerare tvingades hoppa överbord. Några människoliv krävdes dock inte, trots att olyckan såg otäck ut från åskådarplats. Kanske för-

bådade händelsen en ännu större brand, som utbröt ett par veckor senare – andra världskriget.

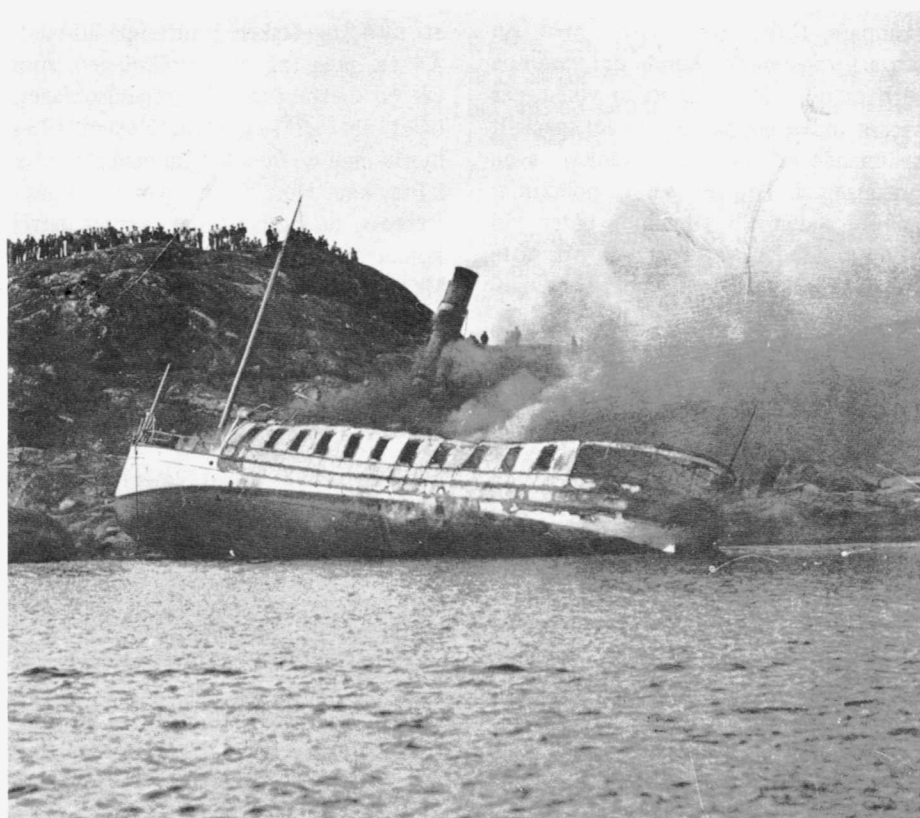
Krigsutbrottet innebar avspärringar vid den känsliga hisingskusten. Man måste ha legitimation för att komma ned till bryggan, och taggtråd rullades ut på klipporna, där vi brukade bada. En del av ångbåtarna rekviderades av kronan, motorfartygen lades upp av brist på olja, och ångarna eldades med ved, som staplades upp på mellandäck. Efter första tidens förlamande chock kom trafiken igång igen med de begränsade resurser som stod till buds. Man gjorde sitt bästa för att tillgodose tra-

fikanernas krav på regelbundna förbindelser. Själv låg jag för det mesta inkallad vid Bohus Bataljon och fick inte den intima kontakt med skärgårdsbåtarna som under den sommarlovslediga skoltiden.

Slutepoken

Kriget tog slut våren 1945 och nya tider stundade. Biltrafiken ökade lavinartat, och vägnätet på Hisingen förbättrades. Öckeröbolaget moderniserade sin flotta. Båtarna blev inte bekvämare, men de kolslukande ångmaskinerna byttes ut mot driftbilliga motorer, som dessutom fordrade mindre maskinpersonal. Ångbåtsepoken var definitivt slut, när s/s **Öckerö** efter en tids upplägning år 1959 förvandlades till lastmotorfartyg. Men redan 1947 var det slutseglat på Hjuvik. Bussar och bilar hade helt tagit över, och passbåtarna mellan Hjuvik och öarna stal alltför passagerare från Öckeröbolaget. När Statens Vägverk satte igång sina stora gula "kakfat" mellan det nyanlagda färjeläget på Lilla Varholmen och Öckerö, måste Trafik AB Öckerö Skärgård ge upp efter 1969 års sommarseglation. Kung bil hade segrat.

Men än är det inte slut med båttrafiken vid Hjuvik. Den gamla ångbåtsbryggan är visserligen borta, men desto livligare går det till vid den s.k. kommunalbryggan, varifrån man kan resa ut till öarna med passbåtar i Öckerö kom-



*Ett unikt foto på Havsbandet då den förstördes av brand den 15 augusti 1939.
Copyright Stig Nyberg.*

muns regi. M/s **Polstjerman** – en gång inspektionsångare för Vänerns Seglationsstyrelse – har fått en modernare avlösare med samma namn, och ibland kan man få se någon av **Nordö-färjorna** lägga till. Dessa, skärgårdsbåtens arvtogare, tar både passagerare, last och bilar till de s.k. Nordöarna, d.v.s. Knippla,

Hyppeln och Rörö.

Hjuviks brygga, där jag i min barndom upplevt så mycket trevligt, ligger nu inom Göteborgs storkommun, men fortfarande Torslanda.

Dag Almén

Ångtrålare

Bangkok eller **Helga** som den sedemera omdöptes till var den första ångtrålaren under svenskt flagg. Det var för övrigt den första svenska trålen så trålfisket kan nu se tillbaka på en 80 årig tillvaro. Mot slutet av 1800-talet gjordes dock försök att idka trålfiske med ångfiskefartyget **Flygaren** men detta blev ingen framgång. Det försöktes också att i ett tråbåtsskrov sätta i en ångmaskin och att tråla med detta fartyget men det blev heller ingen succe. Orsaken till att trålfisket kom igång så sent i Sverige berodde antagligen på att backe och vadfisket varit så vanligt samt att avsättningen av fisken varit mer lokalt betonad än i andra länder.

Bagnkok var en riktig trålare och var endast fyra år gammal när den inköptes till Sverige och hade således alla förutsättningar att lyckas. Trots detta fiskade inte **Bangkok** för att landa fisken i Sverige utan var troligtvis befraktad av det engelska rederiet som sålde **Bangkok**. En av orsakerna till detta kunde vara att **Bangkok** då kunde fiska på svenska vatten för att sedan landa fångsten i England.

Det blev således inte **Bangkok** som fick bana väg för det svenska trålfisket utan en annan ångtrålare som hette **Kristina**. Några år in på 1900-talet fanns det dock en handfull ångtrålare som landade sin fisk i Göteborg men de hade

det ganska motigt i början. Det var bland annat en del motstånd mot den rensade och isade fisk som vi ju idag anser vara självklar. Landningen av fisk i Göteborg var innan Fiskhamnen byggdes förlaggd till Rosenlundskanalen där "Feskekyrkan" ligger. Det fanns nästan inga fiskaffärer i Göteborg på den tiden så husmödrarna gick helt enkelt ner till Rosenlundskanalen och köpte sin fisk direkt från båtarna. En del större grossister fanns det också men avsättningen inåt landet var förhållandevis ringa. Fisken landades med mindre jakter och fiskhandeln var således ganska ineffektiv tills ångtrålarna började uppenbara sig. Under de första åren landade ångtrålar-

na sina fångster vid Bäraregatan och sålde fångsten vid privata auktioner. Trots att antalet ångtrålare inte var stort gjorde de ett besvärande intrång i den inre hamnen med sina begränsade utrymmen och man förstod att Göteborg måste ha en särskild fiskehamn. Denna var färdig 1910 och då fanns det 13 ångtrålare. Några år senare, 1914 var antalet uppe i 54 stycken så man kan förstå att de nya möjligheter som näringen fick genom Fiskhamnens tillkomst samt auktionssystemet och möjligheten att snabbt transportera fångsterna inåt landet via järnväg betytt mycket.

Den som startade det hela var bryggerägaren Melcher Lyckholm genom sitt köp av **Bangkok**. Melcher Lyckholm var yngre bror till J.W. Lyckholm som startade Lyckholms bryggerier i Göteborg. När J.W. Lyckholm dog 1893 övertog Melcher Lyckholm rörelsen och skapade sig en framstående ställning som industriman. I och med köpet av **Bangkok** som troligtvis var en ren investering fick Melcher Lyckholm upp ögonen för trålfisket och bildade AB Gadus eller Gadus Fabriker som det också kallades. Gadus blev Sveriges största ångtrålarrederi med allt som allt 18 ångtrålare i sin ägo. Den 21 augusti 1901 bildade Melcher Lyckholm Göteborgs Ångfiske AB och till direktör för detta företaget utsågs prokurist Hilding Larsson som var anställd vid Lyckholms Bryggerier. Melcher Lyckholm var suppleant i bolaget och ende aktieägare.

Det dröjde till den 3 december 1901 tills Göteborgs Ångfiske AB inköpte **Bangkok** från West Riding Steam Fishing Company Ltd i Great Grimsby för 5300 pund. Trålaren var byggd av Cochrane & Cooper i Beverley och levererades i november 1897 till East Coast Steam Trawling Company i Hull under namnet **Bangkok**. Troligtvis såldes **Bangkok** 1900 till West Riding Steam Fishing Company Ltd som således inte heller behöll sin trålare så värt länge. Den 17 december 1901 anlände **Bangkok** till Göteborg under befäl av engelsmannen W.H. Smith och efter att delvis fått ny besättning lämnade hon Göteborg den 21 december 1901 som första trålare under svensk flagg. Någon distriktsbeteckning hade hon ej då utan detta blev inte vanligt förrän 1903 att då det beslöts att alla svenska fiskefartyg skulle ha distriktsbeteckning. **Bangkok** fick då GG 206 vilket hon hade alla år som svensk. Ända fram till 1910 fiskade **Bangkok** med Great Grimsby och Fleetwood som bashamnar i Nordsjön och Atlanten men gjorde tydligen då och då ett besök i Göteborg. Besättning var troligtvis i stor utsträckning engelsk fast befälhavaresysslan ombord

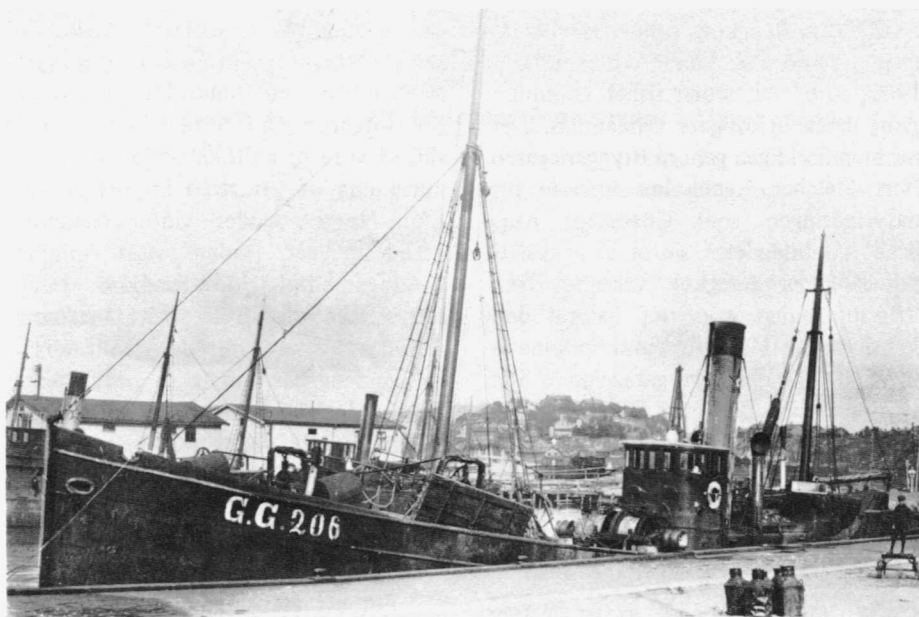
varierade mellan svenskar och norrmän.

I februari 1910 återvände **Bangkok** till Sverige för att börja fiska på de svenska farvattnen och landa sina fångster i Göteborg. De ångtrålare som Melcher Lyckholm ägde bar alla kvinnonamn och för att **Bangkok** skulle passa in i denna namnserie ansökte den 1 mars 1910 om att få ändra namn på fartyget till **Maria** men detta avlogs. Den 30 november 1910 såldes **Bangkok** till Gadus Fabriker som hade samma ägareförhållanden som säljaren Göteborgs Ångfiske AB. 1911 ändrades namnet till **Helga** så nu passade hon in i Gadus ångtrålarflottas namnserie.

Den 14 januari 1915 såldes **Helga** till Fiskeri AB Avance i Göteborg av Gadus

Trål AB Falken inköpte även trålarna **Arne** och **Axel** från Fiskeri AB Avance konkursbo.

Den 7 mars 1929 såldes **Helga** till utlandet. Det var N.V. Stoomvisserij EMERGO i Ymuiden i Holland som köpte henne och det nya namnet blev **Stormvogel** och distriktsbeteckningen IJM 96. Fram till 1934 fiskade hon för detta rederiet då hon såldes till W. Kramer Sr & J.P. Pooij också i Ymuiden med samma distriktsbeteckning fast namnet ändrades till **Vios IV**. Tyvärr så skulle trälaren bli ett av andra världskrigets offer och hon blev sänkt vid en flygattack den 2 december 1941. Av hennes elva man stora besättning fick tre man sätta livet till.



*Ångträlaren Helga i Göteborgs Fiskhamn under Gadustiden.
Foto från Pripps Bryggerier.*

Fabriker som nu börjat att avveckla sin flotta. Fiskeri AB Avance bildades 1911 och hade 1915 fyra stycken ångtrålare. Styrelsen för Fiskeri AB Avance bestod av Johan August Nilsson som var direktör för firman samt Adolf Fredrick Magnusson och Fritz Wiktor Balkenhausen. **Helga** som fick behålla sitt namn stannade kvar i Fiskeri AB Avance ägo till den 17 februari 1926 då hon såldes till Trål AB Falken i Göteborg för 29.100 kronor. Troligen hade Fiskeri AB Avance fått kännningar av de dåliga tiderna under 1920-talet och det beslöts 1925 att företaget skulle träda i likvidation. Bakom Trål AB Falken stod förre direktören i Fiskeri AB Avance Johan August Nilsson som tydligen inte hade tappat tron till ångträlarnas fortsatta möjligheter. Trål AB Falken bildades den 18 februari 1926 av Johan August Nilsson och hans hustru Maria Axelina Nilsson och hade ett aktiekapital på 40.000 kronor i aktier a 100 kronor.

Bangkok, Helga. Senare Stormvogel, Vios IV.

Registreringsnummer: 3948

Signalbokstäver: JMLN

Byggd 1897 vid Cochrane & Cooper i Beverley av järn

Maskin: T 3 Cy 12¹/₄", 20" & 32"-23" tillverkad hos Bailey & Leatham i Hull på 350 HK.

Brutto: 189, 87 Netto: 75,56

Längd: 34,40 Bredd: 6,30 Djup: 3,54

Göran Ohlsson

Fiskeriintendenten berättar

1 april 1902 – 1 april 1903

”... Engelska ångtrawlers, helt nya och förstklassiga, utbjudas här för närvarande från West Harlepool till låga priser men finns icke köpare...”

Göteborgs Ångfiske AB och dess trawångare **Bangkok**, som framhölls såsom nytt företag i berättelsen 1901 - 1902, torde nu, sedan fisket kommit i gång, böra utförligare omnämnas. Det var huvudsakligen genom Bryggeriegaren Herr Melcher Lyckholms intresse för fiskerinäringen som Göteborgs Ångfiske AB bildades i slutet af år 1901. Trawångaren **Bangkok** inköptes från Grimsby enligt köpebref daterat den 3 December 1901 för en köpesumma af 95,400 kr och fartyget anlände den 17 December 1901 till Göteborg, där det i vederbörlig ordning blef inregistrerat i svenska fartygsregistret och märkt i enlighet med svenska lagen om fiskefartyg, afgick det från Göteborg med delvis svensk, delvis engelsk besättning den 21 December 1901 under svensk flagg för att fiska i Nordsjön och med order att landsätta fångsterna i England och Holland.

Ännu hafva icke fartygets fångster försålts i Sverige, och detta har sin naturliga grund däruti, att det först och främst gäller att göra företaget till en inkomstbringande affär, hvilket ock lyckats genom att försälja fisken å de marknader, där de högsta priserna kunnat ernås. De på så sätt erhållna fiskpriserna skulle endast någon gång, t ex efter en storm, hafva kunnat uppnås här, och bolaget har dessutom ansett, att en hitförd last skulle demoraliserat marknaden för vårt backefiske i Kattegat och Skagerak äfvensom för inomskärsfiskarena, och konkurrens med dessa har man åtminstone hittills velat undvika.

Det har emellertid visat sig, att en lönande affär kan uppstå äfven för svenskt trawlfiske, om man arbetar tidsenligt i anseende till såväl materiel som omsikt, och bolaget umgås redan med plan att anskaffa ytterligare en

ångare genom medel, som Herr Lyckholm ställt till förfogande. Denna gång är afsikten låta bygga ett fartyg, som är lämpligt till såväl drifgarnsfiske med saltning ombord som till fiske med trawl, och att med detta fartyg i drifgarnsfisket efter sill under sommaren och hösten (då trawlfisket betalar sig sämst) från Shetland ned till Yarmouth samt införa den ombord saltade varan till Göteborg. Om detta försök utfaller väl, så vore ju en liten början gjord till minskning af vår stora import af salt från Norge. Under vintermånaderna skall fartyget, sedan vissa mindre ändringar blifvit gjorda ombord, sysselsättas med trawlfiske, och fångsterna försäljas utrikes, tills eventuellt färskfiskhandeln här blifvit så ordnad, att fisken medelst auktion kan säljas å bestämd plats (cirka 4,5 meters djup fiskhamn med saluhall), från hvilken isad fisk bör kunna lastas direkt i järnvägsvagn för att befordras till de större platserna i riket...

För att återkomma till Göteborgs Ångfiske AB och dess **Bangkok**, använd uteslutande för trawlfiske, så har försäljningsvärdet af fångsterna, sedan ångaren i December 1901 inköptes och till den 1 april 1903, utgjort kr 99,048: 98. Utdelningen för nämnda tid uppgick till 10% å inbetalat aktiekapitalet, sedan 10% af vinsten blifvit afsatt till reservfond och ett öfverskott af kr 1,589: 75 öfverförts till 1903 års räkenskaper. Bolagets verkställande direktör är Herr Hilding Larsson, Göteborg.

Det förut i ett par årsberättelser omnämnda kända trawlföretaget **Bris**. Bröderna Karlsson, Näset, med dess i ordets egentligaste bemärkelse hemmagjorda fartyg har icke under fiskeåret låtit vidare tala om sig. Fartyget är väl litet för annat än korta färder, och just när detta skrives, ingår den beklagliga underrättelsen, att företaget misslyckats, oaktadt den ytterst förmånliga länshjälp, det bekom från länets hushållningssällskap.

”... anbringande af motorer i fiskebåtar förekommer alltmer och har rent af blifvit en fråga för dagen. Allt fler af de större fiskejakterna skaffa sig slupar med motorer, och äfven å en och annan af jakterna insättes motor för att begagnas som hjälpmaskin i stiltje eller för att drifva vinschen.

Tillverkningen af fotogenmotorer har ju hunnit ganska långt här i Sverige men är i det hela koncentrerad omkring maskiner afsedda att begagnas på land. De motorer, som befinnas i fiskebåtarna, är till största delen inköpta från Danmark. Emellertid tillverkas sjömotor äfven inom landet. Så t ex tillverkar Lysekils Mek. Verkstad motorer enligt själfständigt, vid verkstaden utarbetadt system och insätter dem. Lysekils Mek Verkstads sjömotorer är en tvåtaktsmaskin, som tager ringa plats, är lätt-skött och kan medelst en enkel häfstångsrörelse ställas på ”framåt”, ”stopp” eller ”back”. För att minska det obehagliga buller, som fotogenmotorer gärna åstadkomma, äro två ljuddämpare anbringade på ömse sidor af maskinrummet, och genom rör, som stå i förbindelse med den ihåliga masten, bortledes röken, hvilket befriar ombordvarande från fotogenos. Den för sommaren 1904 planlagda nordiska fiskeritställningen i Marstrand kommer gifvetvis att hos oss föra fiskemotorsaken långt framåt både fortare och säkare än eljest är möjligt, eftersom denna utställning kommer att särskildt lägga an på uppvisande af för fiske fullt lämpliga motorer.

Motorerna ställa sig nog ännu tämligen dyra men de spara så väsentligen både tid och krafter, att de genom ökade fångster snart betala sig och lemna god vinst.

... I Sotenäs Härads Sjöassuransförening, Grafvarne hafva under 1902 varit försäkrade 91 fartyg, till största delen fraktfartyg, för ett ansvarsbelopp af kr 337,027. Inkomsterna under året uppgingo till kr 3,633: 88. Två smärre haverier ersattes med kr 483: 33. Å bo-

lagsstämma i Lysekil le Februari 1903
besslöts:

att inträdesafgiften för 1903 skall
utgöra 3/4% av årspremien 1% af
försäkringssumman.

att vid inköp af fartyg från utrikes
ort assurans beviljas för öfverfar-
ten mot 3/4% af inköpssumman.

att reglementet skall delvis omarbe-
tas samt

att ersätta sju smärre haverier med
tillsammans kr 1.328:39.

Ordförande: Herr Sjökapten Hilmer
Johansson, Grafvarne, ombudsman och
kassaförvaltare: Herr Sjökapten J A Ols-
son, Gullholmen.

Edmond Bäck, Malmön och Göteborg



Den i charter för Skagenlinjen östtyska Seebad Warnemünde i Skagens hamn 19 juli 1963. Foto Dag Almén.

Stena i Lysekil

Här kommer några rader som komplette-
ring till den fina historiken om färje-
traiken som var införd i Länsumpen
1981:3.

Det första fartyg som Stena Line
satte in på sin linje mellan Skagen och
Lysekil var inte **Skagen II** utan östtyska
Seebad Warnemünde. Då liksom nu var
undertecknad journalist och följde un-
der ett par månader mer eller mindre
hemliga förhandlingar i Lysekil mellan
stadens kommunstyrelse och skeppsre-
dare Sten A Olsson.

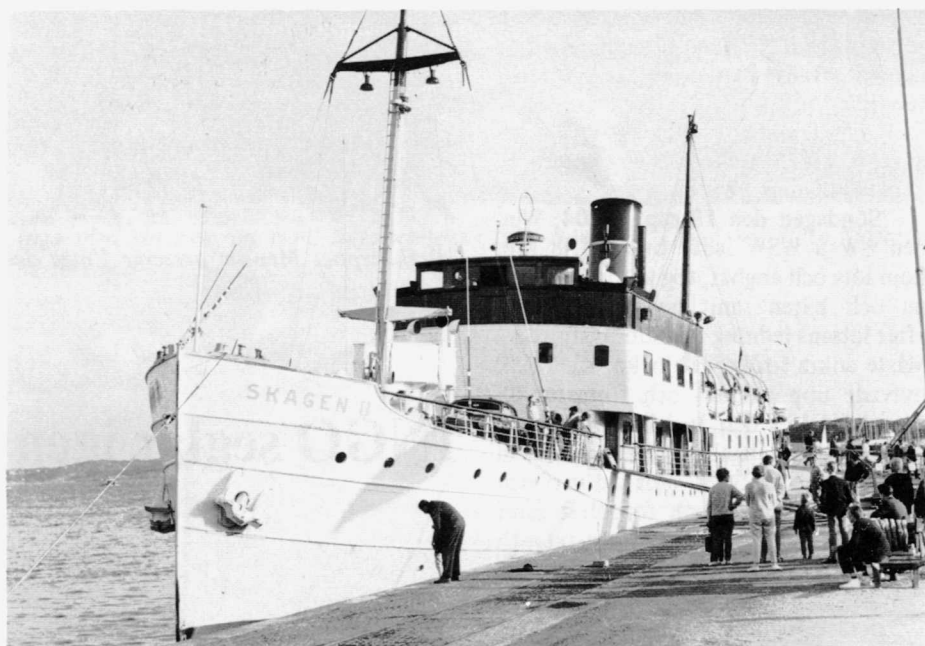
En lördag kl 9.00 var det klart för
premiärturen. En del lysekilsbor hade
samlats vid södra hamnen för att se det
första större passagerarfartyget sedan
Bohuslänska Kusten lade ner sin trafik.

In på Gullmarsfjorden kommer ett
litet modernt passagerarfartyg, **Seebad
Warnemünde**. Ombord tågar ett 15-
tal passagerare och stadens journalister.

Den östtyska båten var ett mellan-
ting av **Byfjorden** och de större norge-
båtarna som idag går ut från Strömstad.

Stena Line hade med sin PR-chef och
efter någon timme blev det mat, potatis-
mos och någon wurst av obekant tyskt
märke serverad tillsammans med dryck-
jom. Det senare var anledningen till att
linjen startades.

I Skagen blev det stor baluns med



Skagen II efter ankomst till Lysekil den 24 juli 1965. Observera bilen på fördäcket. Foto Dag Almén.

borgmästaren och skeppsfourneraren
Peter Saxberg i spetsen.

Kontentan av resan var att det var
ont om mat men desto mer med dryck.
Efter en månad kom **Skagen II**, vars be-
fäl hyrde in sig i Lysekil med sina famil-
jer. Vid den här tiden var det ganska ont
om kunnigt sjöfolk för just passagerar-
båtar.

Stena tvingades att mönstra en hel
del av Lysekils s.k. "A-lag". Ansvarig
för spritförrådet blev en lysekilsbo som
själv var stoppad på Systembolaget i
Lysekil!

Vissa dagar gick **Skagen II** även kvälls-
turer ofta då med tremannaorkester från
olika platser i västsverige, som spelade

dansmusik i de, efter dagens mått, oer-
hört små utrymmen.

Spritserveringen och försäljningen
höll linjen uppe och aldrig tidigare har
lysekilspolisen och socialförvaltningen
haft så många fyllerifall att behandla.
När sedan regeringen ändrade reglerna
för sprit så upphörde också trafiken.

Passagerartrafiken slutade dock inte
utan ett norskt rederi satte in ett passa-
gerarfartyg **Barøy** och en bilfärja **Kraa-
kerø** mellan Lysekil och Arendal. På den
linjen var norska turister stommen.
Även en del gods transporterades. Lin-
jen lades dock ner efter ett halvår.

Terje Fredh

Vad ett gammalt foto kan berätta

I Jan Davidssons intressanta bok om det lilla barkskeppet **Mentor** finns en festlig bild, som också givits ut som vykort av Sjöhistoriska Museet i Stockholm.

Min far Victor tog fotot med en laddkamera med glasnegativ 9 x 12. Damera var inte svåra att identifiera, men vad hette skutan? Av flaggsignalen att döma torde det vara John E. Olsons lilla barkskepp **Mentor** under utbogsring, troligen vid Vinga någon gång i början av seklet.

I julas visade min syster mig ett par små anteckningsböcker, vari min far fört dagbok under åren 1903 och 1904. **Söndagen den 18 sept. 1904** kan man läsa följande: "Utfärd med ångaren **Ejdern** till Vinga kl. 10 f.m. tillsammans med Gina P., Lilly P. och Ester A. Härligt väder."

I Jan Davidssons bok finns ett utdrag ur Mentors skeppsdagbok förd av kapten Livinius Larsson lydande så här:

"**Söndagen den 18 sept. 1904:** Winden SW a WSW laber bris. Kl. 8 f.m. kom lots och ångbåt, tog in förtöjningarna och båten samt bogserades sedan efter lotsens ledning till Elfborgsfjorden. Måste ankra i följd av tjocka. Kl. 11.30 hyfvade upp ankaret och fortsatte till 2 e.m. då lots och ångbåt lemnade utsidan Vinga. Satt alla seglen och lagt in ankare. Som fartyget varit vid varf och blifvit nykoppradt och förbultat samt till alla delar väl försedt, utrustat och bemannat, fortsattes härmed resan till Coruna."

Dessa uppgifter stämmer som synes väl överens med pappas dagboksanteckningar, varför man kan datera fotot, nära nog på klockslaget. I dagboken står det också, att han i nov. friade till Lilly Petersson (damen i mitten). Det var ju tur, att han inte fick korgen. Annars hade jag väl inte skrivit det här, då Lilly blev min mor, damen till vänster min moster och till höger min faster.

Nog har en alldaglig bild från anno dazumal en hel del att berätta inte minst om klädmotet i seklets barndom. Söndagsstassen skulle sitta på, även om man var på båtutflykt till Vinga.

För den som vill veta mer om barkskeppet **Mentor** kan jag varmt rekommendera Davidssons vackra bok, som heter **Mentor** ohoj.

Dag



Barkskeppet Mentor passerar Vinga den 18 september 1904. Foto Victor Almén.

INGO seglar igen

Ingo (reg.nr. 6964-SIXW), 139 brutton, byggd 1922 på Sjötorps varv av Karl Axel Groth. **Ingo** byggd av fur och ek på kavel och var från början utrustad med en 32 hkr Bolinder. **Ingo** var under byggnad på Sjötorps varv då hon köptes av Karl Axel Groth som gav henne namnet **Ingo**. 1929 såldes hon till Öregrund. 6 år senare såldes hon till Slite och hade då fått en starkare motor på 100 hkr. Efter Slite hamnade **Ingo** på Klädesholmen och därefter i Mollösund. **Ingo** var därefter hemmahörande på Källandsö, i Sjötorp och i Västervik. 1975 hamnade hon åter i Sjötorp för att 1976 slutligen hamna i Göteborg inköpt av dåvarande direktören Åke Järn vid Albrechtson-Hasse AB. Meningen var att **Ingo** skulle användas som

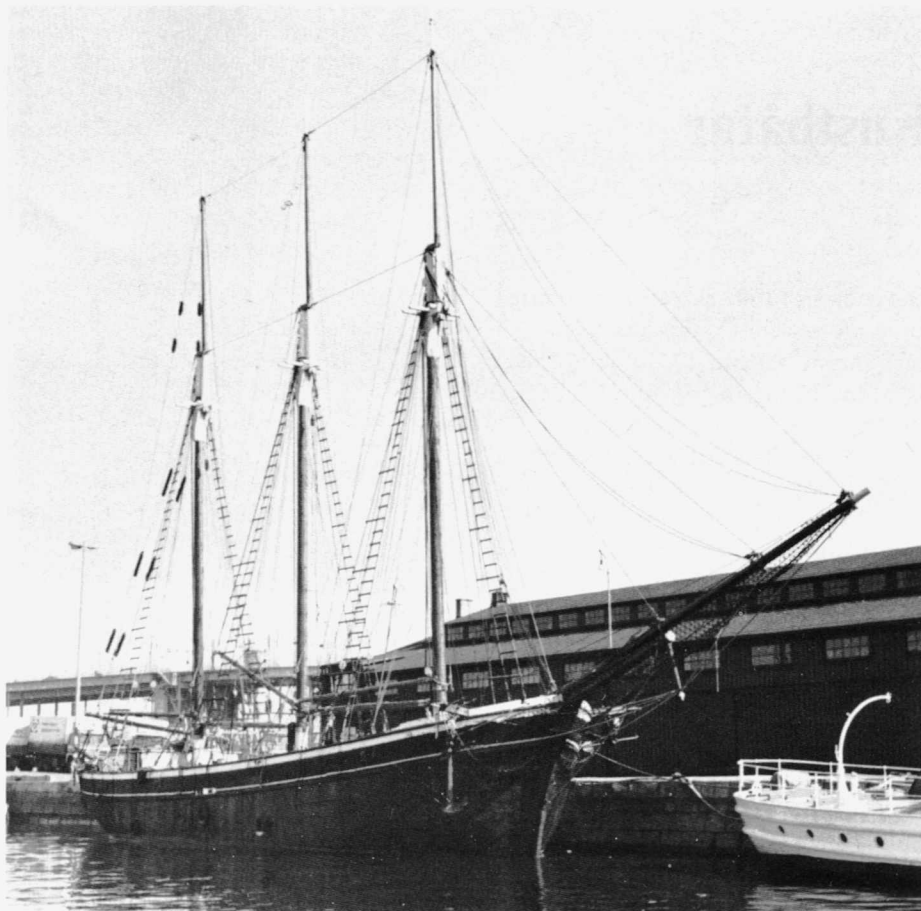
lustfartyg av personalen vid företaget och även tjäna ett visst utbildningsändamål. Samtidigt omregistrerades **Ingo** till fritidsmotorskepp och ägare till **Ingo** kom att bli personalstiftelsen vid Albrechtson-Hasse AB. Avsikten var att återställa **Ingo** i hennes ursprungliga skick som "Hundraelva", dvs som 3-mastad slätskonare. 1977 riggades **Ingo** ned, styrhytten revs och luckarmen till lastluckan skars ned. Över öppningen till lastluckan lades ett ståldäck och över detta ett trädäck.

Under 1979 påbörjades riggarbetena av företagets personal och våren 1980 var **Ingo** åter riggad som hundraelva enligt de ursprungliga ritningarna. På hösten samma år började vi lämpa barlast i henne, sammanlagt bortemot 20

ton. Över barlasten lades en durk och skotten slogs upp för att inreda **Ingo** med en stor salong, 5 hytter, byssa, toaletter och duschrum i det gamla lastrummet. Kajutan och skansen kommer vi att bevara i det närmaste i originalutförande. Ca 30 m bordläggning har skiftats ut och lika mycket till skall skiftas ut innan **Ingo** kan klassas till stor kustfart.

Ingo skall i framtiden utnyttjas som bl.a. lustfartyg, representationsfartyg mm men även som seglande lägerskolfartyg i Sjöfartsmuseets regi. Personalen vid Albrechtson-Hasse AB har en stor tacksamhetsskuld till framlidne direktören Åke Järn vid Albrechtson-Hasse AB som köpte **Ingo** och donerade henne till personalstiftelsen men även till nuvarande VD Jan Häger och VD Stig Johansson vid Nico International utan vars stöd och uppmuntran **Ingo** inte varit vad hon är idag. Sjöfartsmuseets chef Göran Sundström har välvilligt upplåtit kajplats för **Ingo** vid Fartygsmuseets kaj där hon kan beskådas och beundras av intresserade besökare till museet.

Stephan Gyllenhammar



Ingo med sin nya rigg vid Fartygsmuseet i Lilla Bommen, Göteborg. Foto Sjöfartsmuseet.

Bogserbåtsfråga

I Länsgruppen 1981: 2 frågade Malte Eriksson om en bogserare med namnet **Belgen** som blivit såld till Fredrikstad för ungefär 5 år sedan. Enligt en norsk båtolog skulle bogseraren vara byggd i Göteborg 1946 efter för dåtiden gamla ritningar. Malte Eriksson hade tanken att det kanske kunde vara marinens bogserare **Nya Varvet** som var stationerad i Göteborg.

Redaktionen har fått en bild på **Nya Varvet** från Curt S Ohlsson som fotograferade henne utanför Sannegårdshamnen den 3 febr. 1948. Av fotot att döma ser bogseraren alltför illa medfaren ut för att vara ett endast två år gammalt marinfartyg. **Nya Varvet** såldes i mitten av 1960-talet och vad som hänt därefter vet vi ingenting om. Frågan går vidare till läsekretsen som kanske med bildens hjälp kan ge svar.

Bertil Söderberg



Marinens bogserbåt Nya Varvet som efterlysts i dessa spalter. Foto Curt S Ohlsson.

Kustbåtar

Det goda året 1946 sköttes kustsjöfarten av motorseglare, kompositbyggen och små ångare. Där var 126 träskutor över 200 tdw, 36 ångare, som i huvudsak gick i kustfart och 38 kompositbyggen.

Träskutorna åts efterhand av tidens tand – under 1949 gick stålbyggena förbi träbyggena. Ångarna högs upp och kompositbyggena avvecklades under femtioalet.

Stålkustbåtar fanns – 84 stycken. Några var ångare, andra var riggade och skrivna som motorseglare. Samtliga blev efterhand räknade som motorfartyg.

Kvar av dessa 84 är: **Bysen**, **Ekfors**, **Underås Sandtag IV**, **Fårö**, **Gruno**, **Gunilla**, **Nimbus**, **Silva**, **Sydfart**, **Älva** och **Vätterö**.

Under 1946 tillkom 8, bland annat nuvarande **Solskär**. En – **Ilse** – såldes till utlandet. StålfloTTan hade ökat till 91.

Året efter tillkom 9. Två såldes ut, bl. a. **Ettan**. Totalt hade vi sen 98.

År 1948 arbetade varv och fartygsagenturer flitigt. 22 fartyg tillkom. Efter som bara en – **Delilah** – såldes ut, kunde årets netto skrivas 119.

Bland de tillkomna var **Tidan**, sedermera **Mistö**, och **Ängö**, som numera heter **Tango**.

Under 1949 tillkom 9. **Leckö** förliste, **Sigrud** och **Vestria** såldes till utlandet. Vid årets utgång bestod flottan av 125 enheter.

Femtioalets första år tillkom 4 och såldes 7 ut – bl. a. **Viria** och **Fenja**, **Nysäter**, nu **Tranvik**, fanns bland de nya. En minskning ner till 122.

Nu motoriserades ångarna och förlängdes motorseglarna i rask takt. Under 1951 tillkom 9, förliste 2 – **Glima** och **Penny** – och såldes 5 till utlandet. Ökning med två till 124. Ny **Nordanvind**.

1952 var ett märkesår. 19 båtar tillkom bara en såldes ut. Bland de nya var **Benguella** samt nuvarande **Ewaria** och **Vänarfjord**. Flottan räknade 142 enheter 1952 var tillända.

Året därpå tillkom bara 3. Fyra – **Ann-Charlotte**, **Dan**, **Gullö** och **Poseidon** – förliste, två såldes ut. Kvar att räkna: 139.



Motorseglaren Älva i Göteborg som nybygge med leveransgäster ombord den 19 januari 1939. Copyright Stig Nyberg.

Ett nytt märkesår – 1954. 17 nytillskott, sex sålda till utlandet, däribland **Birgitta**, **Fenix** och **Tercia**. Kustflottan har 150 stål båtar.

Sylvan, **Wietze** och **Bohuslän**, nuvarande **Östanvind** tillkom bl. a. Under 1955 tillkom 16. En – **Höken** – förliste och fyra såldes. Ökning till 161. Nuvarande **Stellan** och **Kungsö** – nu kallad **Bungeör** – tillfördes flottan.

Nästa år tillkom 18 och förliste 2 – **Mistral** och **Samba**. Vid 1956 års slut var flottan 177 enheter stor. **Solklint**, numera **Lissa**, intog sin plats i ledet.

Detta var goda år. 1957 tillkom 20. Bara 6 såldes, däribland en **Sunnanhav**. 191 stål båtar drev kustfarten, däribland **Loke**, sen **Haväng**, och **Kalmarsund IX**,

sen **Jomfruland**.

Det goda året 1958 tillfördes flottan 17 båtar. Fyra – däribland moderna **Gentiana** – förliste och sex såldes ut. Bland de sålda var **Sigborg**, en veteran. Nyförvärv: **Eksund** och **Ramdal**, fast under andra namn.

Femtioio ökade flottan stort med 24. En förliste – **Silvana** – åtta – bl. a. **Fyris**, **Lurö** och **Sigvard** – såldes. Netto 213.

Nyttillkomna: **Estelle** (som **Madzy**), **Rany** (som **Kalmarsund XII**) och **Westfors** (som **Sandhammaren**).

Det var 1960 de många holländarna köptes till Bohuslän. Totalt tillfördes flottan 26 båtar. En enda – **Dagny** – såldes ut. Netto 238.

Nya: **Vingaren**, nu **Susanne**, **Missouri**, **Koster**, **Carlsö**, nu **Pavona**, **Tanto**, **Tonsund**, **Norsklint**, nu **Underås Sandtag VI**, **Sunbeam** och **Breezand**.

Toppen var passerad – antalmässigt. 1961 tillkom 10, medan 17 såldes ut, bl. a. **Denia**, **Glassvik**, **Alfa**, **Ann-Britt**, **Nordvik**, **Sigyn**, **Ulla**, **Isolda**, **Prima**. 231 återstod vid årets slut.

Året därpå tillkom 9, såldes – bl. a. **Nossan** och **Tullan** – och förliste en – **Ofelia**. Bland de nya nuvarande **Rigina**.

År 1963 tillkom 8, såldes lika många till utlandet och förliste 3. **Anna Greta**, **Vestanhav** och **Östanhav** var de som gick bort. Nettot skrevs 228, vari ingick **Sandön**, sedemera omdöpt **Ekland**, **Elizabeth** och **Kungsvik**, som numera lystrar till namnet **Intrepide**.

Under 1964 tillkom 8 båtar. Tre – **Ferocia**, **Grauten** och **Livorno** – förliste. 19 såldes till utlandet, bl. a. **Beta**, **Brita Thorell**, **Kustvåg** och **Messina**. 214 återstod, bl. a. **Sunnanvind**, som blivit fraktare.

Året efter tillkom 13 båtar, medan en – **Västanvåg** – förliste och tjugo såldes till utlandet. **Lister**, **Margareta H.** och **Viskan** bland de som gick ut, **Lindö**, sedemera **Elsa Marie**, och **Saxen** bland de som kom in.

En långsam tillbakagång i antal – båtarna blev emellertid allt större. År 1966 tillkom 11, förliste en – **Bremsund** – och såldes 22 – bl. a. **Calli**, **Ribersborg** och **Tamora** –, lämnande ett netto om 194. Nuvarande **Enö** och **Monitor** inflyttade.

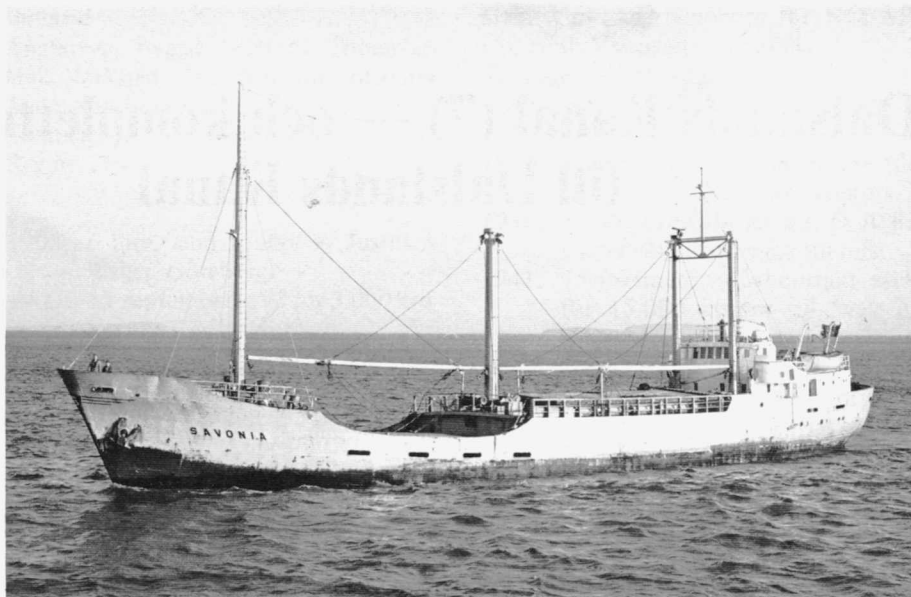
Nio båtar tillkom 1967, två förliste – **Farell** och **Iduna** – 11 såldes till utlandet, däribland **Sverker**. Bland de nya sågs **Gratia**, **Wallona** och **Wartena**.

Ännu ett år: Fem nya, en förlisning – **Hanö** – och sju sålda ut. Resultat 186. En nykomling var **Sommen**, nu kallad **Bammen**.

Under 1969 tillkom 7, förliste 3 – **Atlantis**, **Sappemeer** och **Savonia** – och utgick 10 andra. 180 kustbåtar rustade för sjuttioalet. **Ostkust**, **Windö**, **Dagskär**, **Vivat** (sen **Key**), **Dinah** (sen **Madelene**) och **Louise Ahlman** (sen **Sun Trad-er**) nya.

Sjuttio gav bara tre nytillskott. Två förliste – **Merry** och **Renata** –, fjorton såldes till utlandet och två avfördes. Till utlandet bl. a. **Bredskär**, **Finn** och **Maybe**. 165 återstod.

Nästa år – 1971 – tillkom två, förliste tre – **Amie**, **Anja** och **Kullen**, såldes ut fyra och avfördes en. Flottan



Coastern *Savonia* utanför brittiska kusten. Foto: Fotoship.

nere i 159. Thuns **Anders** lite tveksamt ny.

Sjuttiotvå tillkom 7, förliste fem – **Korall**, **Nova**, **Ocean**, **Stensö** och **Tilia** –, såldes tre ut och högs två upp. **Hansy**, en veteran, lämnade flottan, liksom **Tärnö**. Nettot blev 156. Bland de nya var **Marietta** och **Linda**.

År 1973 tillkom 7, förliste 2 och såldes 9 till utlandet. **Arild**, den första **Hav-sö**, **Patria** och **San Antonio** lämnade oss. Netto 152. Nykomlingar: **Holmön**, **Nordön** och **Thunpall I**.

1974 blev ett bistert år. Endast en ny – **Östanhav** – mot två förlisningar – **Brio** och **Instö** – trettiofem utlandssålda. **Carlton** gick, **Cortia** lämnade oss för gott, **Älvö**, **Bornö**, **Hillersborg** och **Sydfors** såldes. Kvar 116 enheter, ungefär som 1948.

År 1975 ännu ett steg tillbaka: 2 nya, en förlisning – **Sandön** –, sju sålda och tre upphuggna. **Condor** högs upp, **Kalmarvik**, **Sunnanhav** och **Tina** såldes ut. Kvar 107. En av de nya: **Bergön**.

Anno 1976 tillkom 5, förliste en – **Teresia** –, såldes 7 till utlandet och avfördes 3. **Astrid**, **Caroline C. Fraternite** och **Siljan** utgick. Kvar 101. Nya stävar **Dinah**, **Havsö**, **Nordica**, **Nordking** och **Nordqueen**.

Första ökningen på länge kom 1977 – 8 tillkom, 7 såldes = 102. **Margita** och **Spes** bland de sålda. Nya: **Nord Transporter**, **Nordersand**, **Nordlandia**, **Nordstar**, **Nordwest**, **Norrsviken** och **Scanvik**.

Åter ett steg tillbaka 1978: 2 nya, en förlist – **Skagern** – 4 till utlandet – bl. a. **Britmari**, **Da Costa** och **Norsklint**, 2 avförda av annan orsak. Kvar 97. En av

nykomlingarna heter **Thalassa**.

Sjuttionio var ett bra år: 12 nya: **Car-ess**, **Dania**, **Ingrid**, **Miquelon**, **Novia**, **San-toni**, **Sternö**, **Thunbox 1** och **2**, **Tina**, **Tineland**, **Toveland** och **Vernia**. Fyra såldes ut – t. ex. gamla kära **Sydkust** och **Nogi**, en avfördes. Kvar 104 coasters, varav några kanske är mer oceangående än kustsmygande.

Under 1980 tillkom 4 och såldes 3 till utlandet. Ökning med en till 105. Nya: **Acamar**, **Mistral**, **Mistress** och **Rom-eo**. Utgångna **Brio** och **Ann-Carina**, ackja.

Mistelle och **Nogi** tillkom under 1981, då sju såldes till utlandet. Av de utsålda nämner jag **Crisson**, **Gullbritt**, **Petra**, **Skandia** och **Solklint**.

Har jag räknat rätt skulle vi per 31/12 1981 ha 100 kustbåtar, varav många är ombyggda till oigenkännelighet och andra ligger stilla sen flera år (t. ex. **Tonsund**) och ett antal kanske skulle klassas som oceanfarare.

I årets sista skälvande minut erfar jag att **Jomfruland** flaggats till Gibraltar.

Walter Nilsson.

Avanti mot nya äventyr

”Ryktet om min död är betydligt överdrivet”. I Slutseglat i nr 2, 81 behandlades **Avanti** som kommit till upphuggningsvarvet. I november 1981 såldes hon dock vidare och kom igång under namnet **Astral**. I januari 1982 meddelades att fartyget skall döpas om till **New Venture** (= nytt äventyr).

Krister Bång

Dalslands Kanal (7) — och kompletteringar till Dalslands Kanal

Mode

Reg-nr 4793. Längd 22,88 m, bredd 4,04 m, djup 1,93 m. Hon byggdes av ek och furu på järnspant 1907 vid Norra Garn (norr om Lödöse). Båten var ursprungligen motordriven men ändrades senare till ångdrift.

1907 **Mode**, H Nilsson, Göteborg
1910 **Rudolf**, Adolf Nilsson, Värvik
1916 **Foxen**, Lennartsfors AB
1946 **Foxen**, Karl Gustav Fredriksson, Lennartsfors

Först hade hon lysekilsmotor om 25 hk som dock byttes mot ångmaskin om 40 hk år 1910. Hon moderniserades vid Lundby mek Verkstad till ett pris av 10.568 kr och fick nytt namn **Rudolf**. Hon såg ut som **Fengersfors** med styrhytt uppe på däckshuset. Namnet **Rudolf** var textat på kommandobryggan. 1916 köpte Lennartsfors AB fartyget för 11.000 kr och det gick för pappersbrukets räkning under namnet **Foxen**. 1946 köpte K G Fredriksson båten och utrustade henne med ny motor med samma hk. Han tog bort däckshuset och ersatte det med en styrhytt av enklare slag. Från 1958 låg hon överksam. Hon blev upphuggen under senare delen av 1960-talet. **Foxen** var i mycket livlig trafik under åren 1945-55 då hon fraktade trä och massaprodukter på hela kanalsystemet. Hennes fraktbok finns bevarad hos en privatperson.

Öster Silen

Reg-nr 2272. Längd 21,76 m, bredd 4,03 m, djup 2,04 m. Ångmaskin om 32 hästkrafter. 61 bruttoton. Byggdes av ek och furu år 1872 i Uppered.

1872 **Öster Silen**, T Wiklund, Sillerud
1881 **Håfverud**, F Waern, Håfverud
1891 **Håfverud**, C F Waern, Håfverud
1893 **Håfverud**, A Halling, Håfverud
1895 **Håfverud**, Håfreströms AB, Håfverud
1944 **Bronäs**, A Hilding Karlsson, Köp-

mannebro

1945 **Bronäs**, O W Eliasson, Lennartsfors
1948 **Bronäs**, K H A Karlsson, Öckerö
1952 **Bronäs**, O Z Utbult, Öckerö

Öster Silen invigde Snäcke Kanal år 1874 och blev därmed första ångbåten på kanalen. Men hon blev aldrig någon stamkund där. Wiklund behåll henne inte länge ty det blomstrande pappersbruket i Håfverud köpte henne redan 1881. Hon var bruket trogen fram till år 1944. Hon fick 1926 en ny motor om 32 hästkrafter. Hon byggdes om i Billingsfors år 1887. I början var hon, liksom flera andra båtar, försedd med gaffel-segel och stagflock. Den kände storskeparen Hilding Karlsson köpte henne 1944 för 7.000 kr. Han hade tänkt att döpa om henne till **Sally** eller **Wille**. Slutligen blev det dock **Bronäs**. Under kriget låg hon upplagd på grund av brist på drivmedel. Efter kriget fortsatte hon på kanalen, troligen dock endast på kanalsystemet. Hon sågs i Töcksfors sluss år 1946, då hon kom från Hån. K H A Karlsson köpte henne år 1948 för 17.500 kr och då lämnade hon kanalen. O Z Utbult köpte henne 1952 för 6.950 kr. Författaren mindes henne i Lilla Bommens hamn år 1950 när hon lossade skrotsten. Hon var försedd med texten **Bronäs** på kommandobryggan och hon var redan då utsliten. Hon lades sedan som vrak vid Öckerö. Numera är alla rester försvunna.

Billingsfors

Oregistrerad. Byggd av järn 1873 i Billingsfors.

Fartyget ägdes av Billingsforsbolaget och var odäckt. Man vet inte säkert om hon var lastbåt eller bogserbåt. Hon förekommer i slussjournalen i Uppered på 1880-talet. Övriga uppgifter okända.

Elof

Oregistrerad. Byggd av furu på järnspant 1882 i Töcksfors.

Elof tillhörde brukspatronen Biesert i Lennartsfors och Töcksfors Bruk 1882-1893. Hon finns inte senare med i Sveriges Skeppslista.

Hon gick under benämningen ångbåt. Hon kan möjligen vara identisk med den **Elof** som först byggdes som galeas och därefter byggdes om till ångbåt. Hon var uppkallad efter finansminister Elof Biesert som levde åren 1862-1928.

Töcksfors

Oregistrerad. Byggd av furu 1877 i Töcksfors. 15 hästkrafter. 37 ton.

Hon hade samma ägare som **Elof** (se ovan). Hon finns med i skeppslistan mellan 1877 och 1893. Det har funnits fyra båtar med namnet **Töcksfors**, vilka behandlas under olika avdelningar.

Efter forskning i de bevarade slussjournalerna fann jag, att det inlades av okända flytetyg. Det var troligen mest ångslupar eller ångbogserare med relativt svaga maskiner, samt små segeljakter. Det gick också ångbåtar den långa vägen från Göteborg till kanalen som t ex **A P Sandströmer**. Hon är omnämnd i Uppereds slussjournal 1869 och 1870. Även **Garibaldi** finns omnämnd på en resa Göteborg till Arjäng. Dessa båda ångbåtar kan möjligen vara av den större modellen men gick endast tillfälligtvis på kanalen. Deras bakgrund och levnadsöden är okända.

Andra båtar som nämns i journalerna från denna tid är **Baldersnäs**, **Agnes**, **Express**, **Ragnar**, **Hall**, **Kroksfors**, **Byelfven** och **Unionen**. Även dessa okända för mig. Jag är mycket intresserad av om någon ur läsekretsen kan berätta lite om dessa båtar!

Man vet att **Baldersnäs** ägdes av C F Waern och Baldersnäsbolaget. **Kroksfors** var regelbunden gäst 1880-87. Om **Express** vet man att hon var en enkel, primitiv ångpråm med relativt svag maskin. Hon finns omnämnd under åren 1870-1900.

John hette en stor och rymlig ångare som trots sin storlek aldrig blev registrerad. Hon var omkring 20 m lång och däckad med däckshus i aktern. Styrhytten låg ovanpå däckshuset. Hon ägdes av **Storö**s skeppare Oskar Gustavs-

sons far och gick på lokala trader fram till 20-talet. Sedan låg hon i de döda skeppens vik i Laxsjön. Det har funnits två andra **John** i trafik på kanalen. Dessa behandlas under avdelningen för motorfartyg.

Robin Holmstedt

Ahlsbyn.

Ångfartyg, byggd 1891 av Rolfsbyns Skeppsvarf, Rolfsbyn för A Nilsson, Ahlsbyn.
Tonnage: 63 brt, 20 net.
Reg.nr. 2820.

- 1895, såld till Anders Andersson, Åsebyn, omdöpt **Ejdern**.
- 1895, 8 oktober, anm. Reg.Cert. av ovan.
- 1906, 25 augusti, såld till p.r. Elof Liden, Töcksfors.
- 1910, 23 augusti, inköpt på exekutiv auktion av p.r. Heinrich P T Alpen, Göteborg.
- 1912, 28 september, anm. inköpt av p.r. Johan Carlsson, Långed.
- 1918, 16 juli, anm. inköpt av Billingsfors AB, Billingsfors.
- 1920, 6 april, anm. överförd på AB Billingsfors-Långed. Det gamla bolaget uppgick i det nya.
- 1934, maskin och panna togs bort.
- 1934, 18 maj, anm. inköpt av Anders Gustafsson, Bengtsfors.
- 1935, 20 januari, anm. såld till Herman Olsson, Snäcke för 300 kronor.
- 1940, 27 december, anm. upphuggen.

Björkö

Ångfartyg, byggd 1893 av Thorskogs Mek Verkstad, Thorskog för Norra Skärgårdens Ångbåts AB, Björkö.
Tonnage: 56 brt, 38 net.
Reg.nr. 2799.

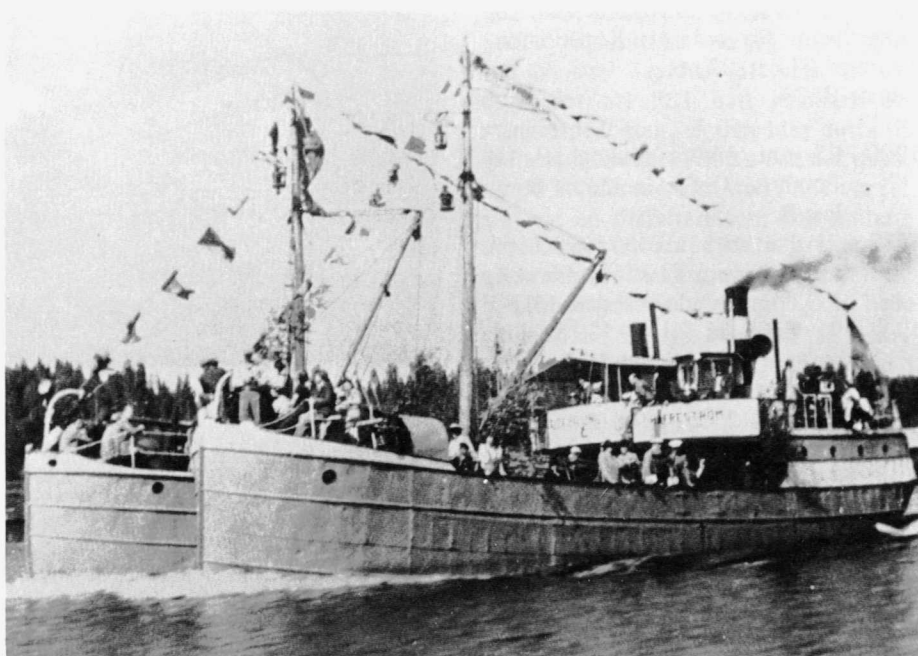
- 1895, rederiet i konkurs, fartyget återtog av nybyggnadsvarvet.
- 1896, 26 juni, anm. inköpt av Ångfartygs AB Bengtsfors, Lennartsfors, omdöpt **Flora**.
- 1928, 28 april, såld för 4.000 kronor till Dampskipsaktieselskapet Svinesund, Halden, omdöpt **Olava**.
- 1953, ägd av Stavanger Skibshugnings Co A/S, Stavanger.
- 1954, ägd av p.r. Harald Paulsen, Stavanger.
- 1956, upphuggen.

I fartygets akt på RV, anges fartyget byggt 1895 som **Flora**.

Buterud

Ångfartyg, byggd 1899 av Thorskogs Mek Verkstad, Thorskog för Johannes Andersson Buterud.
Tonnage: 63 brt, 37 net, 75 tdw.
Reg.nr. 3547.

- 1903, 6 juni, anm. inköpt av Justus A Waller, Göteborg.
- 1903, 15 september, såld för 3.000 kronor till J A, Buterud.
- 1904, 23 januari, såld för 8.500 kronor till p.r. Hjalmar Nilsson, Göteborg.
- 1908, 8 februari, köpekontrakt, såld till Fengerfors Bruk AB, Fröskog, omdöpt **Fengerfors**.
- 1922, 7 oktober, anm. inköpt av Johan C Fenger-Krog, Fröskog. Omdöpt m/s.
- 1939, 15 februari, anm. inköpt för 7.000 kronor av Fengerfors Nya AB.
- 1962, 28 juni, såld för 3.000 kronor till Harald Johansson, Göteborg.
- 1962, 14 augusti, såld för 7.400 kronor



Erik Sparre som Häfreström I i samkörning med Alex. Halling.

- till Carl A Sundqvist, Jonsered. Sålades som lustfartyg.
- 1966, 11 juni, såld för 10.000 kronor till Oscar Fagerlind, Stockholm, omdöpt **Fengers**.
- 1971, 23 oktober, såld för 10.000 kronor till Alf Lundberg, Täby.
- 1973, 19 maj, såld för 5.000 kronor till Gunnar K Björkman, Bro och Kent Hansson, Bålsta.
- 1974, 3 december, anm. upphuggen.

Ellida

Ångfartyg, byggd 1901 av Göteborgs

Mek. Verkstad, Göteborg för Nya AB Upperuds Valsqvarn, Upperud.
Tonnage: 70 brt, 40 net.
Reg.nr. 3950/SKWM.

- 1934, 1 mars, såld för 3.500 kronor till Olof A Blomberg, Lennartsfors.
- 1935, 1 juli, överförd på p.r. O A B. Under våren ombyggd till m/s.
- 1941, 15 november, köpekontrakt, såld för 15.000 kronor till Sven A Setterberg, Annenäset, omdöpt **Silika II**.
- 1943, ombyggd till s/s.
- 1953, 14 september, anm. ombyggd till m/s.
- 1956, 12 januari, köpekontrakt, såld för 74.000 kronor till Svenska Emballage AB, Mariestad, omdöpt **Katrin**.
- 1968, 31 december, såld för 80.000 kronor till Katrinefors AB som transporterar fartyget på Kooperativa förbundets ekonomiska förening, Mariestad.
- 1970, 21 oktober, såld för 3.000 kronor till Mariestads Hamnstyrelse.

Erik Sparre

Ångfartyg, byggd 1897 av Thorskogs Mek Verkstad, Thorskog för varvets ägare Peter Larsson, Thorskog.
Tonnage: 67 brt, 37 net.
Reg.nr. 3131.

- 1898, 20 september, anm. inköpt av Inlands Pappfabriks AB, Hjertum.
- 1904, 9 april, såld till Peter Larsson, Thorskog.
- 1904, 26 maj, anm. inköpt av Hellekis AB, Hellekis.
- 1917, 23 mars, anm. inköpt för 17.500

- kronor av p.r. Rudolf Kylander, Östervallskog.
- 1918, 7 februari, anm. inköpt för 50.000 kronor av AB Mängen, Rotön.
- 1921, 22 september, såld i likvidation för 80.000 kronor till Håfreströms AB, Håfverud.
- 1937, 10 februari, anm. ombyggd till pråm.
- 1941, insatt ångmaskin och panna.
- 1943, 6 april, anhållan om namnbyte till **Håfreström I**.
- 1958, april, såld för 3.000 kronor till Arne Nikolausson, Köpmannebro.
- 1958, 8 december, anhållan om namnbyte till **Erik Sparre**.
- 1960, 16 april, såld för 5.000 kronor till Gustav L Jansson, Ryr.
- 1961, 13 juni, anm. ombyggd till pråm.
- 1967, 27 november, anm. sjunken.

Furesoen

Ångfartyg, byggd 1896 av Oskarshamns Mek Verkstads & Skeppsdockas AB, Oskarshamn för redare i Köpenhamn. Tonnage: 31 brt, 22 net. Reg.nr. 3829.

- 1900, 25 juni, inköpt av Ångbåts AB Bomhus, Gefle, omdöpt **Bomhus II**.
- 1917, 21 maj, anm. inköpt för 20.500 kronor av p.r. Klas H Lundewall, Enköping, omdöpt **Fagerudd**.
- 1927, 21 maj, såld för 14.500 kronor av Bror A Johansson, Holmsund, omdöpt **Döbeln**.
- 1933, 4 juli, såld för 4.300 kronor till Frithiof Edman, Ljungskile, omdöpt **Storholmen**.
- 1938, 15 mars, såld för 4.500 kronor till Emil Olsson, Lennartsfors.
- 1947, 12 april, såld till Carl O Persson, Lennartsfors.
- 1955, maj, ombyggd m/s.
- 1957, 15 april, anm. ny huvudredare Kjell D Andersson.
- 1965, 1 juni, hemort Bengtsfors.
- 1969, 5 december, överlämnad som gåva till hustrun Gertrud D C.

Greta

Ångfartyg, byggd 1890 av Solviks Skeppsvarf, Solvik för Carl Nilsson, Solvik. Tonnage: 48 brt, 28 net. Reg.nr. 2066.

- 1900, 24 april, anm. överförd på änkan Lisa G Nilsson.
- 1912, 30 april, såld till p.r. Alfred Jerdén, Köpmannebro.

- 1928, 25 juli, såld för 1.500 kronor till Gustaf Nilsson, Sjövik, Laxarby.

- 1938, 27 mars, anm. upphuggen.

Gustafsfors I

Ångfartyg, byggd 1882 av Gustafsfors Varf, Gustafsfors för Gustafsfors Fabriks AB, Gustafsfors.

Tonnage: 65 brt, 44 net.

Reg.nr. 2544

- 1939, 1 februari, anm. inköpt för 25.000 kronor av p.r. Karl G Karlsson, Ryr. Ombyggd till m/s, samt omdöpt **Långö**.

- 1946, 19 september, såld för 23.000



Långed av 1895 under gång i is på någon av vattendragen i Dalslands Kanals sjösystem.

kronor till p.r. Karl A Corneliusson, Öckerö, ombyggd till m/t.

- 1956, 21 januari, anm. ny huvudredare Rolf Eliasson.

- 1973, 25 september, såld för 5.000 kronor till Walter W R Kruger, Västtyskland.

Gustafsfors

Reg.nr. 2544, längd 21,70 m, bredd 3,99 m, djup 2,29 m, 48 hk och 64 brutto.

Hon byggdes av varvsfolk från Göteborg i Gustafsfors och materialet var stål.

- 1882 **Gustafsfors** Gustafsfors Fabriker AB.

- 1883 **Gustafsfors I** samme ägare.

- 1939 **Långö** K G Karlsson, Ryr.

- 1946 **Långö**, J Eliasson, Öckerö.

- 1951 **Långö**, C A Corneliusson, Öckerö

- 1956 **Långö**, K R Eliasson, Göteborg

- 1973 **Långö**, W W R Kruger, Göteborg

Efter många år hos bruken hamnade hon hos en privat redare, K G Karlsson i Ryr, år 1939. Denne lät installera en motor på 30 hk i Säffle. Hon upprätthöll sin kanaltrafik till J Eliasson för 23.000 kronor köpte henne 1946 och lät bygga om henne till tankbåt. Priset för K R Eliasson för **Långö** hade gått ner till 12.500 kr. Som tankbåt gick hon mest i trafik på älven och Väneren. Eliasson hade haft för avsikt att döpa om henne till **Björkö**, men detta avsågs. I skrivande stund ligger hon vid Gullbergskajen. Under Gustafsforstiden var den välkände kapten Kruse skeppare i många år.

Långed

Ångfartyg, byggd 1895 av Göteborgs Mek Verkstad, Göteborg för Långeds AB, Långed.

Tonnage: 65 brt, 49 net.

Reg.nr. 2697.

- 1920, 6 april, anm. genom bolagsskifte övergått till AB Billingsfors - Långed.

- 1927, 10 februari, anm. ombyggd till m/s.

- 1940, 14 januari, anm. inköpt för 2.000 kronor av Birger Jonasson, Köpmannebro.

- 1946, 17 april, anm. inköpt för 24.000 kronor av p.r. Olof Olsson, Donsö, omdöpt **Kajo**. Ombyggd till m/t.

- 1959, 30 april, anm. ny huvudredare John Kristensson.

- 1960, 7 april, anm. inköpt för 75.000 kronor av p.r. Carl A Tornås,

- Göteborg.
- 1966, november, grundstötte vid Hjortens fyr i Vänern.
- 1966, 8 december, såld för 11.000 kronor till Björn Lars-Erik Carlsson, Källö-Knippla.
- 1968, 10 december, såld för 11.000 kronor till Carl J Johansson, Malmö.
- 1971, januari, upphuggen av Pers Söner i Ystad.

Peder

Ångfartyg, byggd 1897 av Upperuds Skeppsvarf, Uppered för Sven P Karlgren, Känaby.

Tonnage: 61 brt, 30 net.

Reg.nr. 3114.

- 1906, 9 februari, köpekontrakt, såld för 6.000 kronor till p.r. Elof Lidén, Töcksfors.
- 1910, 5 november, utsågs Gustaf Andersson till huvudredare.
- 1912, 24 april, anm. såld för 3.500 kronor till p.r. Albin Kristoffersson, Sundsbyn.
- 1917, 17 augusti, såld för 16.000 kronor till AB Lee Bruk, Dals-Ed.
- 1923, 27 oktober, såld för 10.000 kronor till p.r. Wiktor Nilsson, Bengtsfors.
- 1929, 28 september, anm. ny huvudredare Carl M Magnusson, Lennartsfors.
- 1934, 27 januari, anm. upphuggen.

Runa

Ångfartyg, byggd 1898 av Thorskogs Mek Verkstad, Thorskog för varvets ägare Peter Larsson.

Tonnage: 60 brt, 33 net.

Reg.nr. 3322.

- 1904, 16 december, såld till Ångfartygs AB Skärhamn, Göteborg.
- 1909, 28 maj, såld för 8.000 kronor till p.r. Per A Bergström, Lennartsfors.
- 1913, 25 oktober, såld för 8.000 kronor till Häfrestöms AB, Häfverud.
- 1918, 4 juli, anm. upphuggen.

Sigfrid

Ångfartyg, byggd 1891 av Upperuds Skeppsvarf, Uppered för Stångåns Transport AB, Linköping.

Tonnage: 55 brt, 32 net.

Reg.nr. 2083.

- 1898, 26 maj, anm. inköpt av August Lindvall, Stockholm.
- 1902, 18 februari, anm. överförd på A

- Lindvall Ved och Bogserings AB.
- 1909, 8 maj, anm. överförd på Lindvalls Nya Bogserings AB.
- 1915, 18 augusti, anm. överförd på Rederi AB Freja.
- 1929, 11 september, såld för 3.000 kronor av Adolf Magnusson till Stockholms Ångslups AB, Stockholm.
- 1929, 27 december, anm. inköpt för 500 kronor av Mek Verkstads Ideal, Stockholm.

Tärnan

Ångfartyg, byggd 1872 av Motala Mek Verkstad, Motala för Göteborgs Nya Ångslups AB, Göteborg.

Tonnage: 38 brt, 27 net.

Reg.nr. 2141

- 1921, 29 april, anm. inköpt för 15.000 kronor av Pontus Stomberg, Köpmannebro.
- 1934, 20 juni, anm. inköpt för 4.000 kronor av Karl O Persson, Lennartsfors.
- 1947, 18 mars, anm. inköpt av p.r. Gustaf A Karlsson, Köpmannebro.
- 1951, 10 juni, inköpt för 7.000 kronor av Eric Mailert, Mellerud. Var tidigare delägare i partrederiet.
- 1954, 20 oktober, anm. överlåten till Oskar Jonsson, såsom ersättning för dennes fodran i konkursboet. Fartyget ligger sjunken vid Trelleberg, Kållandsö.

Werner Erikson

Ångfartyg, byggd 1898 av Signebyns Skeppsvarf, Signebyn för p.r. Arthur G Andersson, Sillerud.

Tonnage: 66 brt, 32 net.

Reg.nr. 3272.

- 1917, 7 april, anm. ny huvudredare Adolf Carlsson, Köpmannebro.
- 1917, 21 november, köpekontrakt, såld till p.r. Johan S Kylander, Östervallskog.
- 1928, 12 juli, anm. ombyggd till m/s.
- 1929, 19 mars, anm. ny huvudredare Anders Olsson.
- 1937, 9 maj, såld för 8.000 kronor till Theodor Ahrenberg.
- 1937, 12 november, anm. överförd på Hånsfors Rederi AB.
- 1946, 12 augusti, såld för 7.000 kronor till Hans Lilja, Lund, omdöpt **Primera**, hemort Malmö.
- 1947, 11 augusti, såld för 10.000 kronor till Adolf H N Johansson, Mölndal.
- 1951, 17 november, anm. upphuggen.

- Reg.nr. 2744 **Laxen**, där kan tilläggas att hon såldes 9 juni 1898.
- ” 2192 **Balder**, enligt RV anm. upphuggen 19 januari 1899.
- ” 2546 **Gustafsfors**, tyvärr saknas handlingar i fartygets akt på RV från ca 1900, så fler uppgifter om detta fartyg vore önskvärt. Till dig som forskar på RV vill jag säga, hittar du papper som inte tillhör fartygsakten så lämna fram dem så de kommer i rätt akt.

Karl Osterman

Kompletteringar

8484 Spring

Jag måste komma med en kommentar till kommentarerna jag gjort i Länsgruppen nr 3, 1980. Det gällde **8484 Spring**. Snälla Ni som läst vad jag skrev, glöm vad Ni läst! Jag har fått veta att det efter det att SST haft historien om stångtorpedbåten, så utreddes detta till grunden i Svergies Flotta och det visade sig då att allt vad som stod i SST var fel. Det var en författare som låtit fantasin skena iväg utan att ha fakta för sina uppgifter. Det enda som var rätt var visst att båda fartygen hetat **Spring!** Tyvärr hade jag inte läst Sveriges Flotta så jag trodde förstås att det var riktigt som stod i SST.

Old Ship

Kommentarer till reg-förteckningen

6880 Olof hette från 1930 **Simson VI**.

6891 Kim högs upp i Italien 1975.

9002 **Sen Hong ex... Landbris**. Fartyget finns kvar i Lloyd's register 1978-79 ägd av samme ägare som förut, Apollo Shipping & Trading Sdn Bhd i Kuching, Malaysia. Hon har fortfarande högsta klass och genomgick "Special survey" i oktober 1976. Måntro om inte redaktören förväxlat henne med ett annat fartyg med samma namn om vilket det står i supplement till Lloyd's Register i juni 1978: "Damaged by stranding 5/76 — broken up". Granskar man fartygens datanummer så finner man att **Seng Hong** tydligen lever vidare. Åtminstone så långt mina register räcker och det är just till 1978-79.

Old Ship



Det finns bara en Svensk Sjöfarts Tidning och den innehåller inte enbart sjöfart, utan också. . .

LAND- OCH FLYGTRANSPORTER

Varje vecka specialsidor med svenska och internationella nyheter om flyg-, järnvägs- och landsvägstransporter!

SEGLINGSLISTA

Ett tiotal sidor en gång i månaden med service åt exportindustri och speditörer. En kommunikationstabell för svensk exportindustri.

FARTYGSPPOSITIONER

Uppgifter varje vecka om nästa veckas positioner för de svenska rederiernas fartyg.

NYHETER

Snabb nyhetsservice av dagstidningskaraktär varje vecka.

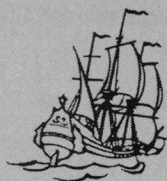
NYA PRODUKTER

Utförlig presentation av nya tekniska rön, fartygsnybyggen och utrustningsdetaljer.

KOMMENTARER OCH ÖVERSIKTER

Varje vecka följs den ekonomiska, politiska och marknadsmässiga utvecklingen inom de internationella sjöfarts- och råvarusektionerna.

En av Sveriges mest citerade facktidsskrifter



**SVENSK
SJÖFARTS
TIDNING**

Box 53090, 400 14 Göteborg 53
Tel. 031-17 85 40

Prenumeration: 1/1 år 265:—, 1/2 år 150:—

Annonsspriser: Helsida ord. nr 3.800:—, mm-pris 7:—

Tekniska data: Antal spalter: 3. Spaltbredd 54 mm (12 cic.)
Spalthöjd: 235 mm
Tryckförfarande: offset. Raster: 110 linjer