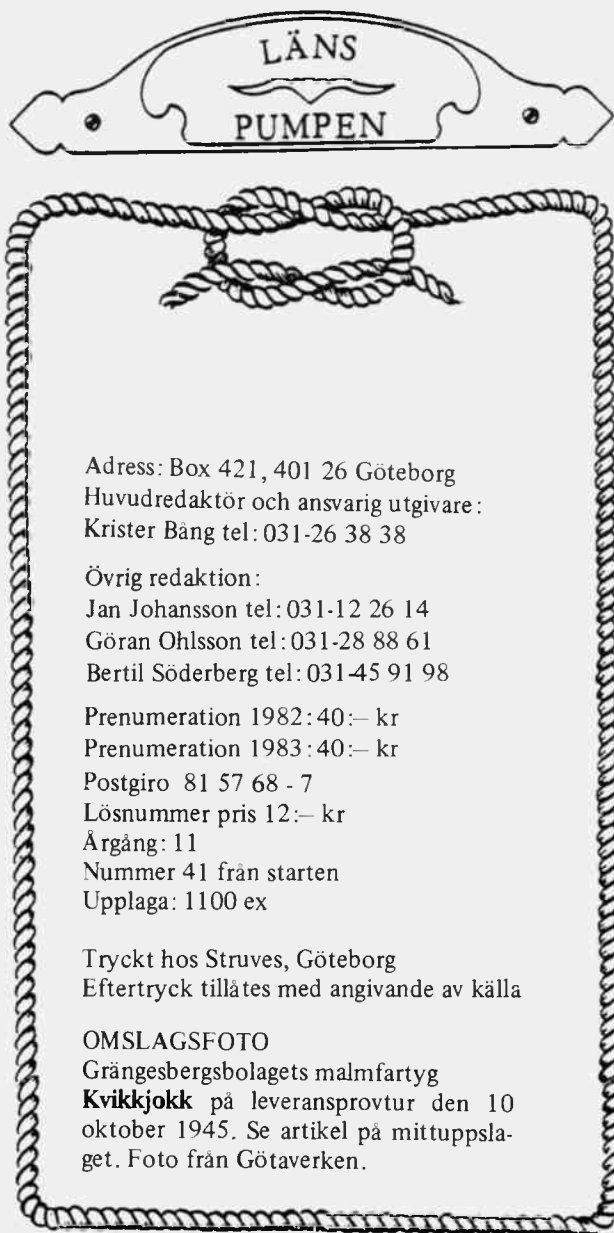


LÄNS PUMPEN





Redaktionellt

Med detta nummer lägger vi jubileumsåret 1982 till handlingarna. Det har varit ett intressant år med massor av härligt arbete.

Nu står vi inför 1983. Prenumerationspriset 40 kr ligger fast. Trots prishöjningar. Inför 1982 hade vi en del "reserver", som vi under året använde till utökad sidantal, färgframsida m m. Dessa "reserver" är alltså nu slut, men vi önskar bygga upp nya. Vi har därför beslutat, att den som i frivilligt bidrag betalar minst 10 kr (utöver prenumerationsavgiften) skall få en reproduktion av den granna färgbilden som pryddes framsidan av jubileumsnumret. Detta så länge lagret räcker. Det går naturligtvis även att köpa reproduktionen. Kontakta redaktionen.

Stundom kan man få gråa här. Helt utanför redaktionens kontroll förväxlade tryckeriet två bilder i det senaste numret. Som den uppmärksamme läsaren sett (och det finns många), har bilderna på **Nordic** och **Sydic** bytt plats. Vi ber om överseende för det.

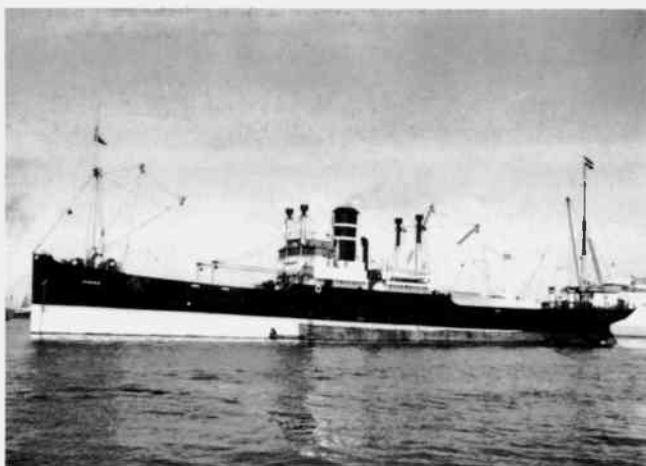
Nya skribenter är alltid välkomna. Det kan vara små korta "snuttar" eller längre epos. Allt är lika välkommet.

Vi vill också tacka Christer Högberg, som inkommit med svar på Bolivar Ahlgrens frågor, men som vi av utrymmesskal måste lämna utanför.

Vi på redaktionen önskar läsekretsen en **GOD JUL** och **ETT GOTT NYTT ÅR**. Och du, betala in avgiften snarast. Det underlättar mycket för oss. På återseende.

Redaktörerna

Krossaren I



Som ett litet komplement till artikeln om **Krossaren I** i förra numret översänder jag ett foto av fartyget som ångaren **Innamo** taget då hon fortfarande gjorde tjänst som lastdragare.

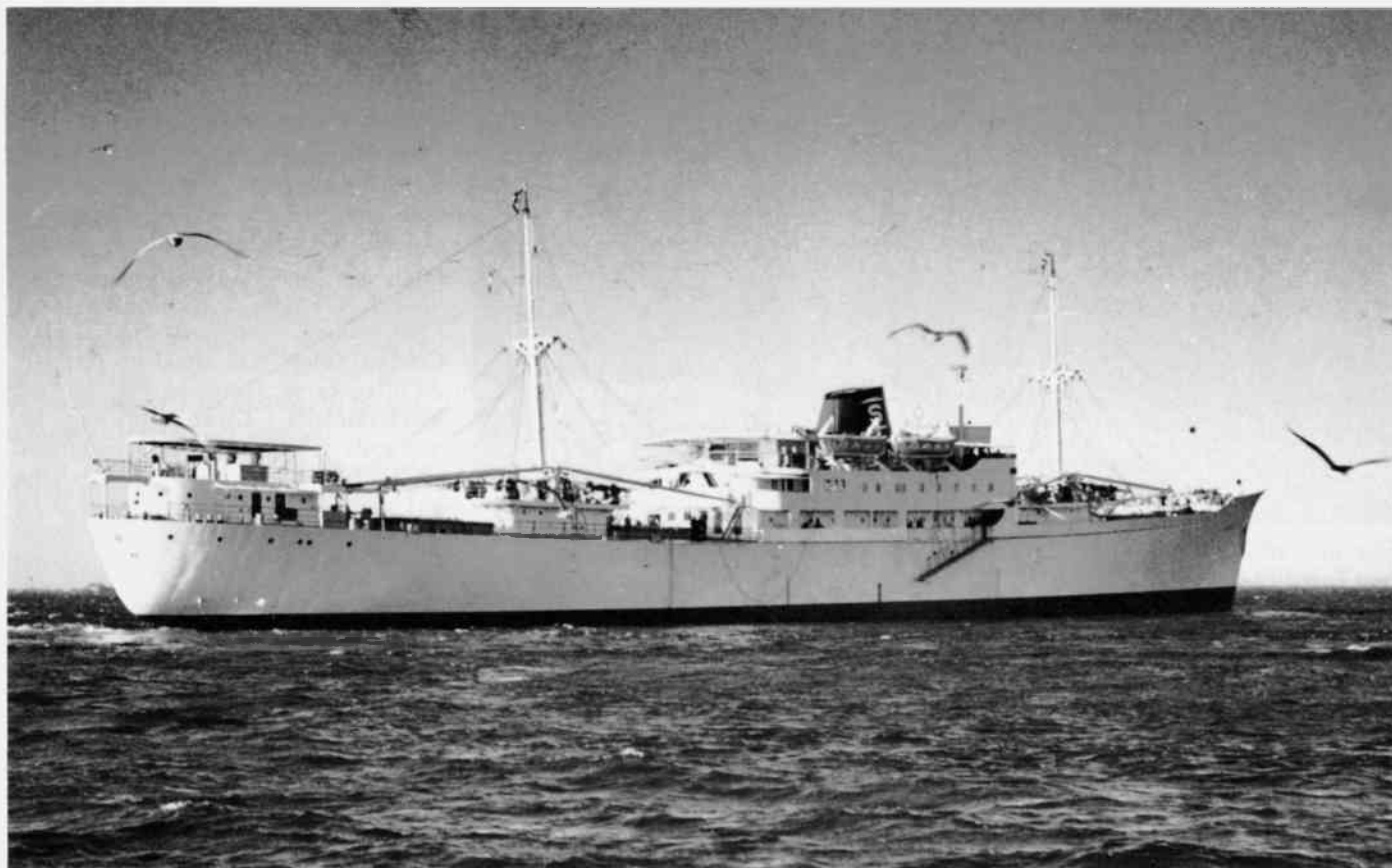
Bengt Sjöström

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Sid		
3	En jungfruresa	Carl-Olof Andersson
6	Kuttern i Bohuslän	Egon Haglund
7	Apropå kuttrar	Olle Renck
7	Något om gamla dokument	Olle Renck
8	Ett tidigt kryssningsfartyg	Krister Bång
11	Juno - slupen som blev galeas	Jan Johansson
12	Ditt namn skall vara Kvikkjokk	Sven Cederqvist
14	Ångbåtsvykort	Ragnar Magnander
15	I kronans tjänst	Stellan Bojerud
15	Vedettbåt 265	Göran Ohlsson
15	LL 927 identifierad	
16	Forest Dream	Ernst Schale
18	Bogserbåtar under andra världskriget	Stellan Bojerud
19	Vem vet om ångaren Plato	Carl David Carlsson
20	Vår minskande coasterflotta	Jan Johansson
20	Dalslands Kanal	Robin Holmstedt
22	Ångtrålar	Göran Ohlsson
22	Fråga om ett skepp	Jan Johansson, Lidköping
23	Sydafrikabogserare	Göran Ohlsson
23	Gamla tidningar berättar	Edmond Bäck

En jungfruresa

av Carl-Olof Andersson



Carib på leveransprovturen den 21 januari 1953. Foto: Götaverken.

I januari månad 1953 pågick utrustningen av m/s **Carib** för fullt vid Götaverken och den 21 hade man kommit så långt att provturen kunde företagas. Resultatet av provturen blev att Rederi AB Pulp övertog fartyget, som var ett för den tiden mycket modernt kylfartyg med en lastkubik av c:a 241.000 kubikfot. Fartygets 9.000 hkr gav henne en fart på 18 knop vilket gjorde henne till en av havens vinthundar på den tiden. Farten uppnåddes med god marginal under provturen, men en del andra detaljer var inte riktigt som de skulle vara och fartyget återvände till utrustningskajen för komplettering av vissa arbeten. Avgångstiden sattes till lördagen den 24 efter arbetstidens slut på Götaverken. Vid den tidpunkten var de flesta arbetena avklarade men man hade konstaterat att det skulle vara nödvändigt att "mäta luften" i lastrummen. Jag blev därför beordrad att tillsammans med

en ingenjör från J & E Hall & Co, Ltd, som hade levererat kylmaskineriet, medfölja **Carib** på hennes jungfruresa. Lördagen den 24 januari mönstrar därför Jack Leadbetter och C.O. Andersson utöver ordinarie besättningen ombord i **Carib**, och kl. 15 avgick hon på sin jungfruresa destinerad till St John i New Brunswick, Canada.

Resan började i vackert väder med Skagerack och Nordsjön spegelblanka. På söndagen såg vi inte en krusning på vattnet utom den som **Carib** förorsakade, när vi rusade fram över havet med våra 18 knop. Jack och jag tog det lugnt och tyckte vi jobbat så hårt ett tag, att vi var värda en lat söndag. Den tillbringades i sällskap med kapten Victor von Schewen och maskinchef Karl-Gustaf Kenneryd i den mån tjänsten icke lade beslag på dessa herrars tid. Fram på kvällskvisten passerade vi Pentland och då började det blåsa. På måndag blåste

det full storm, och Jack gillade inte tillvaron alls, men vi skulle ju börja arbeta med att "mäta luft" i lastrummen så vi satte igång fläktar, stängde och öppnade dörrar och spjäll och gjorde allt klart. Så nedsteg vi tillsammans i det första rummet, som skulle mätas. I rummet luktade det "dunder" till den milda grad, att det ej kan beskrivas med ord. Allt synligt trä i lastrummen var nämligen målat med shellack löst i rödsprit på den tiden, och ett av de sista arbetena hade varit att sandpappra bananabins och stöttor och ge dem en sista strykning före avgången. Stanken fick Jacks mage, som redan förut var i uppror, att vända sig ut och in. Han fick gå upp och försöka få ordning på kroppen ett slag medan jag fortsatte att göra iordning resten av rummen för mätning. Jag hade aldrig förut varit med om att "mäta luft", så Jack måste lära mig, hur det skulle gå till, när hans



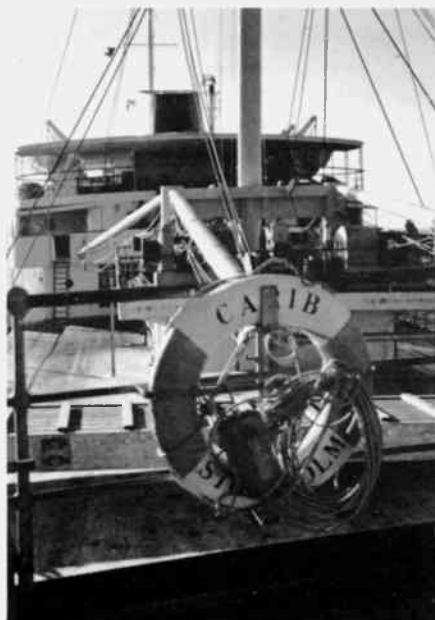
Från vänster chief Karl-Gustaf Kenneryd, kaptenen Victor von Scheven och överstyrman Torigny Larsson.

sjösjuka inte ville släppa och han inte kunde stå ut med lukten i lastrummen. Då slog det mig plötsligt, att vi hade installerat ozongeneratorer i båten, och nu var rätta tiden inne att se, vad de gick för. Vi släppte på ozon i däck efter däck och lukten försvann efter någon timme. Nu kunde jag invitera min fortfarande sjösjuka vän ner i ett lastrum igen och denna gång gick det bättre. Jag fick en ordentlig lektion i användningen av en anemometer. Detta instrument skulle hjälpa oss att fastställa lufthastigheten efter kylarna i lastrummen. Mätte man så de fria ytor luften passerade, kunde man räkna ut hur mycket luft som passerat, och genom att sedan dividera med respektive däck lastkubik få reda på hur många luftcirkulationer det var per timma i däcket ifråga. Jag skall inte gå in på närmare detaljer, men Jack var engelsman, hans anemometer mätte i feet. Ytorna borde då mätas i square-feet. Jack stod bara ut cirka en timma i lastrummet med sin till synes obotliga sjösjuka. Vi kom överens om att jag skulle mäta i rummen, och han skulle stå för alla uträkningar. Som svensk hade jag stora svårigheter att mäta med en engelsk tumstock, och det blev fel gång på gång, så jag fick övergå till millimeter och Jack fick besvära sig med att dividera med 25,4 på varje mått han fick av mig.

Under tiden hade blåsten tilltagit ytterligare och uppskattades nu till full storm av däcksbefalet. Sjön var grov och "Sjöberg" hade verkligen tagit av sig i skjortärmarna. *Carib* reste sig för varje våg, och "ramlade" så ner i nästa vågdal med ett plask och slog i botten så att hela fartyget skakade, och när man var

ner i lastrummen förut lät det som ordentliga kanonskott. Farten måste därför dras ner efter hand, så att bottenlagen inte skulle bli för svåra. *Carib* gungade ordentligt på det upprörda havet. Jacks sjösjuka gav inte med sig. Han satt tappert i kojen och räknade ut luftkvantiteter efter de värden, jag matade honom med. Dagarna gick. Stormen avtog och tilltog, och ibland hade vi saktat ner så långt att vi bara gjorde sex knop.

Vi närmade oss emellertid resans mål hela tiden, och en eftermiddag när vi hade cirka två dygn kvar till S: t John, N.B., sade kapten till chiefen, att han tyckte det var tid att kyla ner lastrummen. De skulle förkylas till -18°C . Kyl-



Nybygget sett från poopen. Foto: Götaverken.

maskinisterna sattes på sjövakter och nedkylningen påbörjades. Temperaturen ute hade tills nu hållit sig omkring 0-strecket och för det mesta något över. Den natten sjönk emellertid temperaturen ute ner mot -10°C , och när jag morgonen därpå träffade kapten på bryggan var det isande kallt. Värmeledningen i *Carib* förmådde inte hålla temperaturen i våra hytter, som låg över midskeppsgångarna, över $+14^{\circ}\text{C}$. Så kom chiefen också upp på bryggan vid 8-tiden. Von Schewen tittade på honom, och fann sig föranlåten att säga: "hör du chief, jag sa till dig att kyla ner i lastrummen — inte i hela dj-a Canada." Chiefen kunde inte annat än skrattande uttrycka sin förvåning över hur bra kylmaskineriet i *Carib* måtte vara. Sedan hade vi några timmars arbete med att försöka stänga ute så mycket frisk luft som möjligt från inredningen, så att vi kunde få någorlunda inomhustemperaturer. Fram på eftermiddagen var det åter någotsånär ombonat i hytter, mässar och salonger.

En liten episod, som kanske också bör omnämnas, är att, när det började blåsa strax efter Pentland, började målfärgen på utsidan blåsa bort. Färgen flög som stora papperssjok över däcket och fastnade på räcken och vinschar och annat som stod i vägen. Temperaturen under målningstiden i Göteborg hade varierat mycket, och man hade utan vidare ibland på förmiddagarna målat utanpå ett tunt islager, då våtan på däckshusskotten frusit till is under natten. Vidhäftningen var därför icke vad den skulle vara, och rostskyddsfärgen tittade fram både här och där. Den nya fina båten såg ganska misshandlad ut, när vi knöt fast vid kajen i S: t John, N.B., den 2 februari på morgonen. På kaptens barograf kunde vi då konstatera att vi passerat genom sex olika ordentliga lågtryck på vår gungande väg över Nordatlanten.

S: t John, N.B., var ju första hamnen på *Carib*s jungfruresa, och därför skulle det bli fest. Stadens honoratiories inom sjöfart och transport hade inviterats till lunch ombord ankomstdagen. Steward och kökspersonalen fick händerna fulla med jobb. Kl 12, när gästerna anlände ombord var emellertid allt klart och efter en cocktail hos kapten kunde vi bänka oss vid de festligt dukade borden i båda salongerna. Hur många vi var och hur Jack fick tag i en järnvägsdirektör vet jag ej. Jack hade lokomotiv som hobby och järnvägsdirektören var mäkta imponerad, när Jack ville se ett speciellt stort kanadensiskt lokomotiv. Tyvärr fanns inte något sådant jättelokomotiv inne i S: t John just då, men vi var välkomna att bese

lokstallarna dagen därpå. Vid 10-tiden nästa dag radade vi därför upp oss på järnvägskontoret, kapten, chieften, Jack och jag. Vi skjutsades ut till lokstallarna, och där stod ett stort koleldat lokomotiv färdigt till vårt förfogande. Jack konstaterade, att det han egentligen ville se var ännu större, men det här kunde nog duga det också. Vi fick kliva ombord på lokomotivet i förarhytten, och så bar det av ut på järnvägen med bara ett stort lokomotiv utan vagnar. När vi kom tillbaka efter cirka en kvart talade järnvägsdirektören om, att hans chef som var överinspektör för östra Canada skulle komma till S: t John på eftermiddagen, och denne ville gärna se oss som gäster på kvällen. Vi tackade så länge och återvände ombord.

På kvällen mötte vi upp på centralstationen i S: t John, där överinspektörens tjäntevagn parkerats på ett lugnt stickspår. Vi gick ombord i vagnen och fann den synnerligen praktiskt och bekvämt inredd med hälften till förråd och pentry. I andra hälften fanns arbetsrum, sovhytt och en liten matplats för max fyra personer. Arbetsrummet var inte värre arbetsbetonat än att det passade utmärkt till cocktailbar, och när det avprovats i denna egenskap och befunnits hålla mattet, ombads vi att taga plats runt matbordet, och en perfekt butler serverade en utsökt supé. Vår värd visade sig vara synnerligen underhållande, och det drog ut till sent på natten, innan vi återvände ombord, givetvis efter att överinspektören blivit inviterad till lunch på *Carib* dagen därpå tillsammans med ett par andra eftersläntare, som ej



Carib rusar fram i 18 knop. Banan icke vänta . . . Foto från C. O. Andersson.

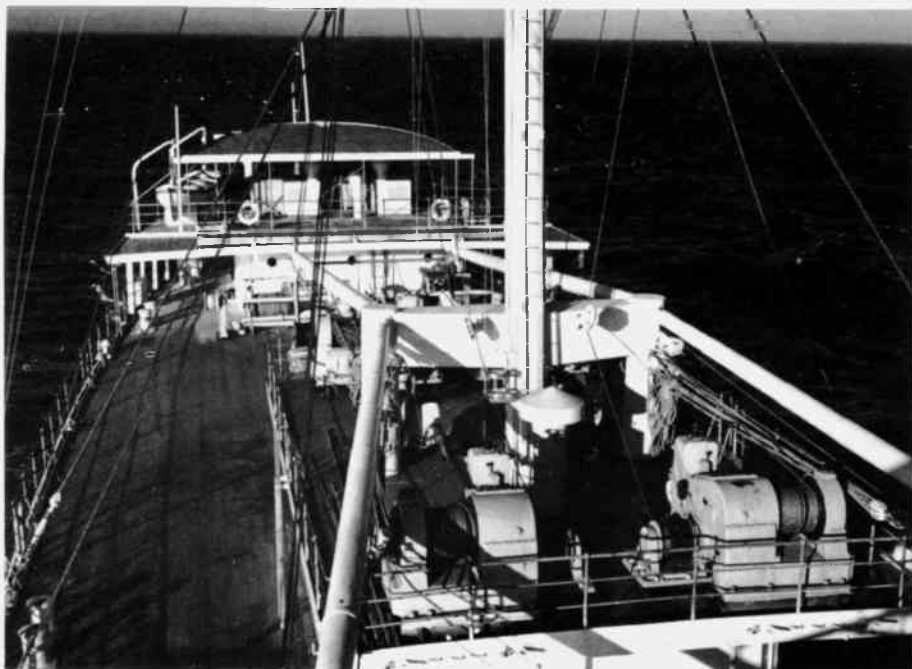
haft möjlighet komma till första lunchen.

Dagen därpå började vi lasta svin-kroppar. Temperaturen i lastrummen var som den skulle, dunderstanken borta och allt frid och fröjd. Lasten togs in utan större störningar, och lördagen den 7 februari på kvällen kastade vi loss från S: t John och styrde ut mot stormarna på havet igen med kurs mot Hamburg.

De första dagarna på hemresan var vädret relativt hyggligt så von Schewen, som var mycket förtjust i att spela kort fick Jack, chieften och mig in i en vana att spela canasta efter middagen varje dag till fram på småtimmarna. Vanan

bröts ganska bryskt en kväll, när det blåst upp riktigt igen, och vi hade grov sjö på låringen. Vid en extra hård överhaling hamnade kapten, chieften och Jack i en hög ner i lä på durken i rök-salongen med nästan alla korten över sig. Detta trots att deras stolar varit fastspända i durken. Jag hade haft tur att sitta så att bordet tog emot mig, när "Sjöberg" vältte omkull oss. Vädret fortsatte sedan att vara dåligt resten av resan, och av vårt canastaspel blev i fortsättningen intet.

Vi ankom så småningom till Hamburg med en båt där färgen blåst bort och rosten börjat rinna så att hon såg ut att vara minst fem år gammal. Vi själva var ganska uttröttade och tyckte vi slitet ont på havet, och att "Sjöberg" varit elek mot oss, men det hade ju varit vinter på Nordatlanten och något annat borde vi väl ej ha väntat oss. Andra dagen i Hamburg hade vi dock återhämtat oss såpass att vi tyckte vi var värda en kväll iland. Det blev en riktig helafton för oss fyra: von Schewen, Kenneryd, Leadbetter och Andersson. Det visade sig att det var karneval i Hamburg, så mycket det nu går i Nordtyskland. Vi rullade hatt på Reeperbahn och prövade på alla tingel-tangel vi hittade och fick dessemellan i oss en och annan "bier" innan vi frampå småtimmarna gav oss iväg ombord igen. Dagen därpå skildes vi åt. Kapten och chieften måste ju fortsätta att "åka båt". Jack for hem till London och jag till Stockholm, där jag fick gå direkt i sängen eftersom jag smittats i Hamburg av en riktigt ordentlig influensa – asiaten. Det tog 14 dagar innan jag var på benen igen och åter på kontoret.



Vy akteröver. Observera trädäcket. Foto: Götaverken.

Kuttern i Bohuslän

av Egon Haglund

Det är söndag eftermiddag den 13 augusti 1945. Halv sex släpper **Vågen** av Bovallstrand Kullgrensbrygga inne i Bottnafjorden. Besättning ombord är skepparen Carl Magnus Johansson och hans två brorsöner Karl-Johan och Olle Johansson.

Vädret är gott och resan går bra. Tvärs Väderöarna stoppas motorn och för enbart segel styr hon med ca 5 knops fart nordväst mot Langesund i Norge. Destinationen är Menstad. Vid elvatiden ber Carl Olle att sätta på köttsoffa, ett något märkligt önskemål så här sent på dygnet. Men Olle vet ju att Carl är ensam och det är väl inte så där helt med maten när Carl är hemma.

I skansen kokar köttsoffan så sakta och **Vågen** ligger fint upp mot Tvisteins fyr. Carl ber Olle se till soffan och väl nere i den mörka skansen råkar Olle, som finner att soffan behöver spädas, förväxla de två 5-liters Karlssonflaskorna, den ena med vatten och den andra med fotogen. För sent upptäcker Olle sitt misstag. Maten får inte förfaras. Sitter väl i ryggmärgen. Soppvattnet går överbord och rötter och kött torkas omsorgsfullt. Och så på med nytt vatten, denna gång ur rätt flaska. Carl, som inte får reda på missödet, börjar bli otålig, men Olle värjer sig med att köttet är hårdkokt.

Snart får han annat att tänka på. Ungefär halv två siktar man det gröna sidoljuset av ett maskindrivet fartyg. Carl kollar genast om de egna fotogenlaternorna lyser. Kursen hålls - nordväst - och **Vågen** ligger för styrbords halsar. Allt är i sin ordning vad gäller **Vågen**.

Den stora ångaren och den lilla kuttern närmar sig varandra. Plötsligt blåser ångaren - två korta - och upprepar signalen några sekunder senare. Men det är försent. Ångaren **Granfoss** av Oslo ränner in i **Vågens** babordsida strax för om mesanmasten och skär nästan av kuttern. Carl, som står till rors, slås ner av den vilt snurrande ratten. Blåslagen lyckas han kravla sig ur styrrytten och kan på styrbordssidan ta sig fram till Olle och Karl-Johan, som håller på att göra klar jiggen, som ligger förut på luckan. Någon minut senare går **Vågen** ner, men de tre i jiggen är på väg upp mot ångaren.

Carl fick inte sin soppa och väl var kanske det. Vid sjöförklaringen och vid den följande rätttegången stod det klart

att felet låg hos norrmannen och Carl fick full ersättning för sin **Vågen** - 46.000 kronor.

Vågen byggdes 1880 i Rye i England. Tyvärr vet jag inte hennes första namn och inte heller vem som byggde henne. Sannolikt var det skeppsbyggmästaren J. C. Hoad eftersom den av Hoad 1881 byggda **North Star** (från 1899 **Nordstjernen** av Bovallstrand) linjer väl överensstämde med **Vågens**. Carl M. Johansson, ägare till **Vågen** 1918-1945, förfäktade denna tanke.



Vågen under segel i slutet av 30-talet. Foto från Egon Haglund.

Den första vetskapen om henne bortsett från byggnadsår och -ort hänför sig till 1898, då en ung ulebergshamnspojke, Arvid Wikström, mönstrade ombord i henne. Hon bar då namnet **Ivalen** och var hemmahörande i Kristiansand S i Norge.

Den 22 juni 1900 kunde man i "Sandefjords Tidende" läsa, att ett partrederi i Sandefjord hade köpt kuttern **Hvalen** från Kristiansand. Sandefjordsborna använde henne som bottlenosefanger (sälungejakt) under de sju år hon hörde hemma där.

Den 27 mars 1907 upprättades så det kontrakt, som gjorde **Hvalen** svensk under det nya namnet **Vågen**. Det var Frans, Jarl och Waldemar Zackrisson från Pindö utanför Grebbestad som köpte henne för 5.000 norska kronor. På hemvägen från Norge mättes hon i

Strömstad till 58,36 bruttoton och 39,55 nettoton. Frans Zackrisson stod som redare och Jarl Zackrisson som befälhavare och hon registrerades och märktes SD 342. Under Pindötiden användes hon till fiske och då främst på makrilldörjet på Nordsjön.

I maj 1917 dog Frans Zackrisson och i januari 1918 var man klar med försäljningen av **Vågen**. Det var de tre bröderna Carl, Gustav och Anders Johansson från Bovallstrand som gav 17.700 kronor för henne. Skeppare blev Carl och det var

han som förde henne under alla åren även om brodern Anders stod som redare. Anders övertog i stället Söbberbygdas jakten **Senora**, som Carl seglat med sedan 1905.

Ganska omgående lät Carl ta upp en ordentlig lastlucka och fr o m nu var det slutfiskat för **Vågens** del. I fortsättningen gick hon i fraktfart på Sverige, Norge, Danmark och Tyskland och där stenfrakterna kom att utgöra huvudparten.

1924 insattes motor i **Vågen**. Det blev en tvåtakts Ideal tändkulemotor på 25 hästkrafter. Den hade redan varit med i 13 år innan den kom i **Vågen** men gjorde god tjänst ända fram till slutet.

1926 övertog Carl kuttern helt och hållet i och med att han löste ut sina bröders andelar med 4.000 kronor.

Tiderna var inte de bästa inom stenindustrin och frakterna var därefter.

Ett svårare haveri var **Vägen** ute för 1927, då ankarkättingarna sprang under en storm och kuttern drev iland. Carl kunde aldrig förlåta domaren, som vid sjöförklaringen liknat hans ankarkättingar vid klocklänkar. Under den följande varvsvistelsen genomgick **Vägen** en omfattande ombyggnad.

I mitten av 30-talet slängdes rorkul-ten iland och ersattes av rattstyrning. Den karakteristiska bruna styrrhytten kom också till vid detta tillfälle.

Vägen seglade hela kriget utan att något anmärkningsvärt inträffade. Vid ett tillfälle var man med om en säregen händelse. Utanför den danska kusten fick man i beckmörker plötsligt se en masttopp om babordssidan och överdelen av en kommandobrygga på styrbordssidan. Ingen hann reagera. **Vägen** lättade lite på aktern då kölen gled över den minsprängda ångarens reling. Äventyret var över på några sekunder utan några skador på kuttern.

Bara några månader efter krigsslutet gick hon bort i Oslofjorden i ljusskenet

från sina gamla hemmahamnar Sandefjord och Kristiansand. Efter 65 år hade **Vägen** gjort sitt.

Vägen ex Hvalen

Registreringsnummer: 4748

Byggd 1880 i Rye, England

Brutto 61,84 Netto 39,97

Dödvikt 110 ton

Längd 21,41 m Bredd 5,73 m

Djup 2,84 m

Apropå kuttrar

Som en liten uppföljning till artikeln om engelska kuttrar i LP 1982: 3 och fotot av **Gullvåg** skickar jag här en färsk bild av henne som **Garpen**, tagen i augusti 1982 när hon gick som "valbåt" för socialdemokraterna i Stockholms skärgård.

Kuttrarna fick ju ofta behålla sina engelska namn, trots att dessa måste ha varit svåra att uttala och stava för de svenska ägarna. Det finns historier om hur namnen förvanskades i folkmun för att bli mer lätthanterliga. Av en slump träffade jag nyligen på ett papper som visar att även **Conquest**, dvs senare **Gullvåg** och **Garpen**, råkade ut för detta.

Den 20 februari 1906 fick kommerskollegium en skrivelse från Carl Albert Holm på Mollösund. Han var av allt att döma en fin karl, för han hade eget tryckt brevpapper med både telegrafadress och telefonnummer angivna. Där uppgavs även att han förde lager av "spillångor, saltlångor, kabeljo, hummer, färsk kolja, rockor, gräsej & skeppsinventarier m m".

I skrivelsen anmälde Holm att han köpt och upphuggit barken **Bohuslän** och skonaren **Alida**, och sedan fortsatte han:

"Hvad dät beträffar med Galjasen **Cornqvist** så behöver vi väl icke något Celevikat på honom, som endast går på Fiske och icke på Fraktfart. Jag med inträtsanter havfa köpt den från Flatholmen. Galjasen **Cornqvist** går på sitt Fiskepass"

Olle Renck



Garpen under segel i Stockholms skärgård i augusti 1982. Foto: Olle Renck.

Något om gamla dokument

Bolivar Ahlgren frågar i LP nr 1982: 3 efter innebörden av tre äldre termer. Mycket kunde väl sägas därom, men här följer ett försök till kort svar.

Fribrevet var en nationalitetshandling som utfärdades av kommerskollegium och var i bruk fram tills det rikstäckande fartygsregistret infördes vid årsskiftet 1891/92. Enligt bestämmelser av år 1841 var fribrev obligatoriskt för fartyg som lastade mer än 25 ton och gick i utrikes fart. Termen fribrev går dock tillbaka

ända till 1600-talet. För att stimulera svensk rederiverksamhet och svenskt skeppsbyggeri bestämde man då att fartyg kunde bli befriade från en del av tullen på införd last om de var svensk-ägda, svensksbyggda och bestyckade. Som bevis på befrielsen utfärdades fribrev. Senare ändrades bestämmelserna, men dokumentet levde kvar som nationalitetshandling under oförändrat namn.

Redareeden var en försäkran som far-

tygets ägare (huvudredare) avgav inför magistraten i närmaste stapelstad om att han (de uppräknade delägarna) och ingen annan, framför allt ingen utlänning, var ägare till fartyget. Redaren lovade därtill att inte sälja fartyget eller någon del däri utan att underrätta magistraten. Utan redared kunde man inte få fribrev. Förfarandet med edgång var väl föranlett av att pappersexercerandet inte var lika väl utvecklat förr i tiden som i våra dagar. Det var därför kanske inte alltid som det fanns papper på att ägarna förvärvat fartygen på ärligt sätt. Genom edgången slapp myndigheterna undan en prövning av de eventuella dokumentens hållbarhet.

Bilattesten var ett dokument som utvisade fartygets ursprung. Termen kan säkert härledas ut substantivet *bila* = yxa, det kanske viktigaste verktyget när man byggde träfartyg i äldre tider. Bilattesten utfärdades av den skeppsbyggmästare som lät bygga, och han intygade i den när, var, av vad, på klink eller kravell, samt för vems räkning han byggt fartyget samt vilka dimensioner det hade. Man försäkrade ofta även att alla de som medverkat i bygget hade fått sin lön, dvs att beställarna hade hederligt betalat och förvärvat fartyget. Kanske reagerar någon mot detta - skulle arbetsgivaren intyga den saken, borde inte snarare facket göra det? Förkla-

ringen är att det i regel inte fanns någon fast organiserad varvsrörelse, och något fack fanns definitivt inte. Det beställande rederiet var arbetsgivare och anställda både skeppsbyggmästare, som ledde arbetet, och övriga arbetare. Byggmästaren var alltså en av de avlönade och kunde tala på egna och de övrigas vägnar. Bilattesten kallas ofta för fribrev. I äldre tider var dock bilbrevet ett dokument som även utvisade eventuella skulder i skeppet, dvs en föregångare till nutida in-teckningar.

Olle Renck

Ett tidigt kryssningsfartyg av Krister Bång

Kryssningar med fartyg i "exotiska" farvatten har varit populärt länge, men på 60- och 70-talen ökade marknaden explosionsartat. Många nya stora lyxkryssare byggdes och går nu företrädesvis i Medelhavet eller Karibiska Havet. I vår har man kunnat märka en tendens att skaffa lyxkryssare av mindre format, som med sitt mindre djupgående kan besöka än mer "exotiska" mål.

I Sverige var det stora kryssningsrederiet Svenska Amerika Linien, som med sina liners **Kungsholm** och **Grips-holm** besökte alla jordens hörn. Men det fanns i Sverige också ett rederi som kryssade i lite mindre format, nämligen Svenska Lloyd.

Man bedrev sedan lång tid tillbaka reguljär passagerartrafik mellan Göteborg och London. 1929 fick man sig levererad de klassiska ångarna **Suecia** och **Britannia**. Trafiken utvecklades gynnsamt och i slutet av 30-talet beställdes ett nytt fartyg vid Götaverken, som fick namnet **Saga**. På grund av kriget kom hon inte att levereras förrän 1946.

Det fartyg som jag här skulle berätta lite om är emellertid **Patricia**. I en rederikommuniké som blev officiell den 28 juni 1948 heter det bland annat:

"Som ett led i sin strävan att successivt förnya även passagerarfartygen har Svenska Lloyd efter en tids underhand-

lingar med svenska och utländska varv i dessa dagar placerat en order på ett nytt passagerar- och lastfartyg hos den välkända skeppsbyggerifirman Swan, Hunter & Wigham Richardson Ltd i Newcastle-upon-Tyne. Detta varv har tidigare levererat ett flertal av bolagets passagerarfartyg, senast Britannia och Suecia år 1929.

Det nya fartyget kommer i stort sett att bli av samma typ som Saga ehuru något större och snabbare.

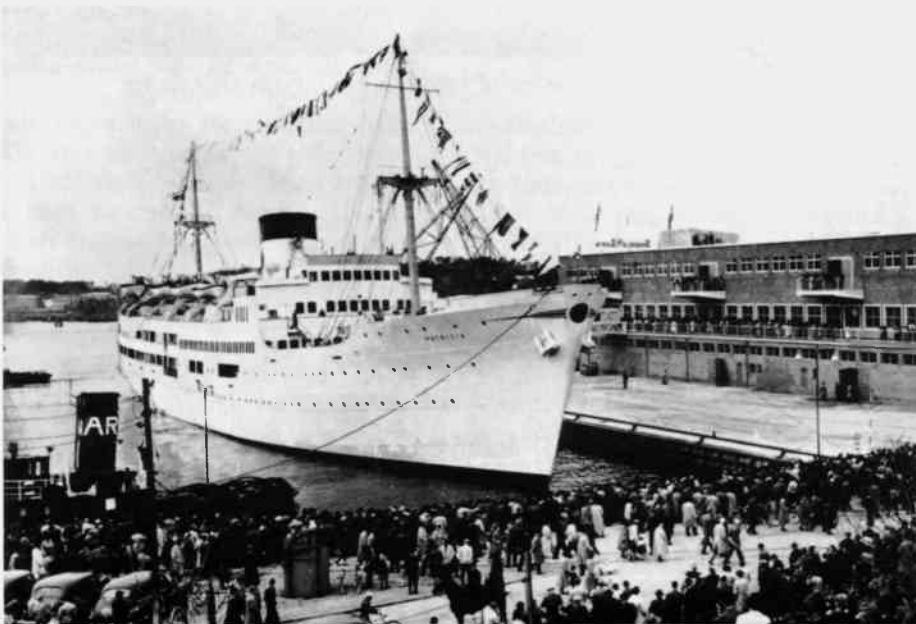
Leverans beräknas ske i april 1951 och den förhållandevis korta leveranstiden har i väsentlig mån bidragit till att ordern placerats utomlands.

Fartyget får ett turbinmaskineri som bygges av Parsons Marine Steam Turbine Co Ltd, samt oljeeldade pannor."

Nybygget blev alltså en ångare. Den två år tidigare levererade **Saga** var ju motordriven. Sakert tänkte man på passagerarnas trivsel när man bestämde sig för ångturbinen.

I dagspressen framskymtade att kontraktspriset för **Patricia** skulle ligga vid ca 18 miljoner kronor. Andra bedömare ansåg denna siffra tilltagen i överkant.

Utvecklingen av passagerartrafiken inom Svenska Lloyd gick vid denna tid mycket snabbt. Man trodde därför att det under högsäsong skulle behövas fyra fartyg igång på linjen Göteborg-London. Skulle så inte vara fallet får **Suecia** eller **Britannia** stryka på foten hette det den 28 juni 1948. Med facit i hand kan man konstatera att både **Saga** och **Patricia** fick stryka på foten långt innan dessa gamla välkända ångare seglat färdigt.



Patricia vid den festliga ankomsten den 7 maj 1951. Foto: Stig Sjöstedt.

Den 20 juli 1949 kunde **Patricia** under högtidliga former kölsträckas vid det nordengelska varvet. Det var inte mindre högtidligt när fru Marianne Bökman den 8 november 1950 kunde svinga champagneflaskan mot stäven och önska den nya medlemmen i Svenska Lloyd lycka och välgång på färderna och officiellt förklara att fartygets namn skall vara **Patricia**. Hon blev Svenska Lloyds elfte London-båt (Thulebolaget inräknat).

Den 5 maj 1951 var fartyget klart för avgång från Newcastle. Hon var det dittills största fartyget i reguljär nord-sjötrafik.

Hon hade sex lyxhytter med plats för 12 passagerare, 154 platser i första klass, 78 i andra, 100 i tredjeklass samt 64 sovfätöljer vilket tillsammans utgjorde plats för 408 passagerare.

Vid ankomsten till Göteborg den 7 maj hälsades fartyget välkommet av bl.a. SAL: s Stockholm som på utgaende flaggade över topp. I Göteborg hade man byggt en ny "Londonpir" i Majnabbehavnen för att kunna serva den utökade trafiken. Det blev därför ett festligt mottagande när den nya anläggningen invigdes i samband med **Patricias** första ankomst till sin hemmahamn. Statsminister Tage Erlander invignings-talade vilket ytterligare poängterade glädjen och framtidstron för linjen.

Patricia insattes nu i reguljär trafik mellan Göteborg och London tillsammans med **Saga**, **Britannia** och **Suecia**.

Efter sommarsäsongens slut kryssade



Taxibilar i kö i väntan på englandsresenärer den 30 maj 1951. Foto: Stig Sjöstedt.

under vintern **Patricia** i Medelhavet.

Hösten 1952 gjorde **Patricia** för första gången en kryssning till Västindien. Hon avgick från Göteborg den 6 november och kom tillbaka den 13 december. Då hade hon hunnit besöka Tilbury, Bermuda, Nassau, Kingston, Port of Spain samt Punta Delgada på Azorena.

1953 utökades kryssningstrafiken med **Patricia** väsentligt. Hon gjorde först en månadslang kryssning till Medelhavet för att därefter via Västinden gå till New York för att därifrån företa ett antal 14-dagarskryssningar.

Den reguljära trafiken Göteborg-

London förblev dock huvudnumret för Svenska Lloyds passagerarfartyg. En enkel resa kostade vid denna tid 110 kr i turistklass och mellan 230 och 375 kr i första klass. Det var alltså förhållandevis dyrare att åka båt på den tiden än det är idag, när man på billigaste sätt klarar sig undan med 500 kr.

Patricia gjorde sina vanliga resor. Under juni-september gick hon Göteborg-London. Därefter en medelhavskryssning. Sedan en enkelresa via London och Västinden till New York där hon strax efter jul började göra 14-dagarskryssningar till Västinden och Sydamerika. I maj återkom hon sedan till Göteborg för översyn.

Under 1955 och 1956 gav trafiken Göteborg-London ett synnerligen otillfredsställande resultat. Detta innebar att **Saga** såldes till Frankrike och 1957 utbjöds även **Patricia** till försäljning. De båda senast byggda londonbåtarna ansågs ha för stor kapacitet varför man valde att behålla de äldre fartygen **Britannia** och **Suecia**. Dessa oldtimers utförde snabbresor (36 timmar) hette det i en samtida kommuniké.

Den 6 augusti 1957 meddelade Svenska Lloyd att man sålt **Patricia** till HAPAG i Hamburg. Priset för fartyget var 4.850.000 kr plus 14.700.000 D-mark, alltså lite över 23 miljoner kr.

Den 28 september 1957 kom **Patricia** för sista gången till Göteborg under svensk flagg. Under sin svenska tid hann hon beförda 118.000 passagerare på 365 resor över Nordsjön.



Ångaren Patricia avgår från Göteborg den 3 juli 1951. Foto: Curt S Ohlsson/Bildgrupp ett.

Den 2 oktober klockan 12 överlämnades fartyget officiellt till Hamburg-Amerika Linie AG (HAPAG) i Hamburg och redan klockan 13 samma dag avseglade hon med namnet **Ariadne** till sin nya hemmahamn. Där togs hon in till varvet Blohm & Voss där hon byggdes om för 5 miljoner D-mark.

Därmed var Svenska Lloyds kryssningstrafik avslutad.

Efter ombyggnaden insattes **Ariadne** den 15 december 1957 i kryssnings trafik. Hon sysselsattes mest i Västindietrafik men man kunde även om somrarna få se henne i de norska fjordarna.

Tiden under tysk flagg blev inte så lång. I maj 1960 tillkännagavs att fartyget sålts till ett företag i Southampton för 18 miljoner D-mark. I november 1960 togs fartyget in på varv och överlämnades till sin nye ägare, Ariadne Shipping Co Ltd i Southampton.

Redan i juni 1961 flyttade rederiet till USA varför **Ariadne** sattes under bekvämlighetsflagg och fick Monrovia i Liberia som hemort.

Nu följde en långt tid av kryssningar med Port Everglades och Miami som bashamnar.

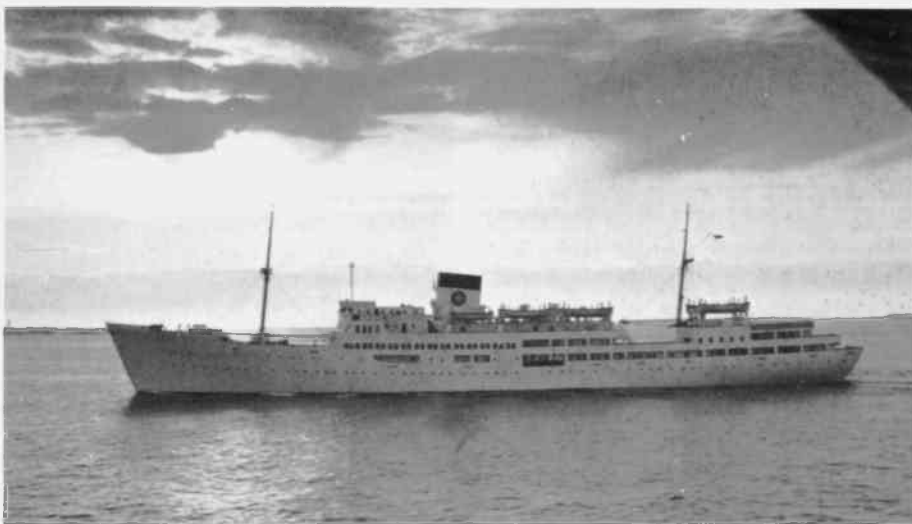
I augusti 1969 såldes fartyget till International Utilities Corp (Gotaas-Larsen) i New York men fortsatte att kryssa i Karibbean som **Ariadne** av Monrovia. Hon registrerades nu på Ares Shipping Corp.

1972 övertogs fartyget av Minos Navigation Ltd i Monrovia och den 14 november detta år lades hon upp i Port Everglades. Där fick hon ligga tills hon i maj 1973 såldes till Bon Vivant Cruisers Ltd i Monrovia. Detta bolag hade sin post ställd till 905, South American Way i Miami, Florida.

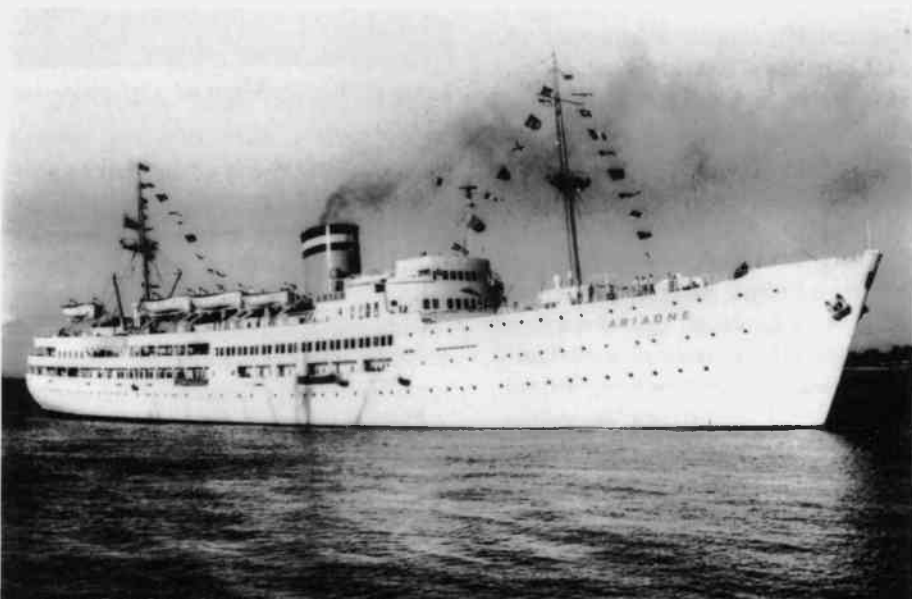
Ariadne kom nu igång igen och återupptog ytterligare en tid sina kryssningar i den västindiska övärlden. Nu hade hon dock ändrat namn till **Freeport II**.

På hösten 1973 avgick fartyget till Medelhavet och kom till Piraeus den 5 december. Där reparerades hon och kom så småningom igång under namnet **Bon Vivant**. Hon kryssade i Västinden lite grand med huvuddelen av verksamheten flyttades över till Medelhavet.

Åldern började ta ut sin rätt och fartyget kom allt oftare att ligga i uppläggningsbojarna. Den 29 oktober 1976 lades hon upp i Piraeus. Under svårt väder kom hon den 27 oktober 1976 på



Svenska Lloyds Patricia passerar Vinga fyr en sommarafton. Foto: Stig Sjöstedt.



Efter försäljningen till Tyskland fick Patricia namnet Ariadne. Foto: Alex Duncan.



Bon Vivant upplagd som hotellfartyg. Foto: Alex Duncan.

drift men kunde med hjälp av bogserbåtar hjälpas på plats igen.

I december samma år såldes gamla **Patricia** till köpare i Dubai och registrerades på Dubai Maritim Corp Inc i Panama. Den 18 december lämnade hon Piraeus och gick till Dubai för att användas som flytande hotell. Den 10 januari 1978 var hon tillbaka i Piraeus där hon lades upp igen. För att bättre flyta in i miljön ändrades under året hemorten till Piraeus.

Under hösten 1978 inköptes så far-

tyget av Gilda Maritime Corp i Piraeus, ett bolag i den stora Chandris-gruppen. Under namnet **Ariane** sattes hon den 10 april 1979 åter i fart med kortare kryssningar.

Sedan är det sparsamt med upplysningar om den gamla londonfararen. Undertecknad såg henne ligga upplagd vid Salamis vid Chandris varv i maj 1981. En utsänd spejare, som besökte området i början av april 1982, kunde meddela att **Ariane** inte längre låg kvar.

Den 3 april i år satt undertecknad vid en trottoarservering i västtyska Baden-Baden och mumsade på en Banana Split. En hastig blick in i ett skyltfönster och döm min häpnad ty där gjorde man reklam för en 14-dagarskryssning med ångaren **Ariane** med utgångspunkt från Venedig. Kan detta manne vara gamla **Patricia**?

Juno-slupen som blev galeas

För varje år som går blir de kvarvarande motorseglarna allt färre och följaktligen också sensationen större när något ovanligt dyker upp. Som i september i år när galeasen **Juno** av Nockeby (eller Stockholm som numera är officiell hemort) syntes i Bohuslän.

Det finns en grupp skutor som underhålls minutiöst och som seglar runt hela landets kuster varje år. **Juno** tillhör inte den skaran. Atminstone jag har ansett henne som ett vrak under stigande förfall där hon brukat ligga vid Norr Mälarstrand. Därför var det extra roligt att få se henne så långt hemifrån.

Byggd som slup

Juno byggdes faktiskt som slup och hade under sin yrkesverksamma tid mellan 1914 och 1963 i princip bara två ägare. 1914 stod alltså fartyget klart i Källebacken, nära Habo vid Vättern, för skepparen Johan August Magnusson i Baskarp. Hemorten sattes dock till Ekebacken. **Juno** var redan vid leveransen utrustad med hjälpmaskin.

I januari 1932 bildades ett partrederi då Eric Johan och EER Magnusson till skänks fick varsin tredjedel i skutan.

Detta partrederi var, med olika sammansättningar, ägare till **Juno** till sommaren 1935 då hon såldes till Harge och alltså förblev vätterskuta. Ersättare för **Juno** blev sjötorpsbyggda **Elvira** som till skillnad från **Juno** fick Brandstorp som hemort. Men det är en annan historia. **Junos** nya huvudredare var till en början Johan Arvid Pettersson, Forsa, Medevi och därefter Oliver Pettersson. Vid detta skifte, 1941, ändrades hemorten från Harge till Forsa. Senare står Oliver Pettersson som ensamägare av fartyget.



Juno passerar Hamburgsund på väg norrut den 11 september 1982. Foto: Jan Johansson.

Från 80 till 120 ton

Juno förlängdes med knappt fem meter inför seglationen år 1946 och riggades om till galeas. Härvid kom lastförmågan att öka med 40 ton, från 80 till 120 dwt och Pettersson kunde segla ytterligare 17 år med sin skuta.

1963 var det slutfraktat och vätterskutan **Juno** blev som så många systrar lustfartyg i Stockholm. Hon köptes i juni det året av kaptenen Klas Edgren på Lidingö vilket också blev hennes hemort. Denne vidare såldes till ingenjören Tore Ljungberg för 30.000 kr i oktober 1969 och hemorten ändrades till Nockeby.

I varas, slutligen, såldes hon till W

Carlsson, Stockholm och därefter till nuvarande ägaren G Skoglund i Stockholm.

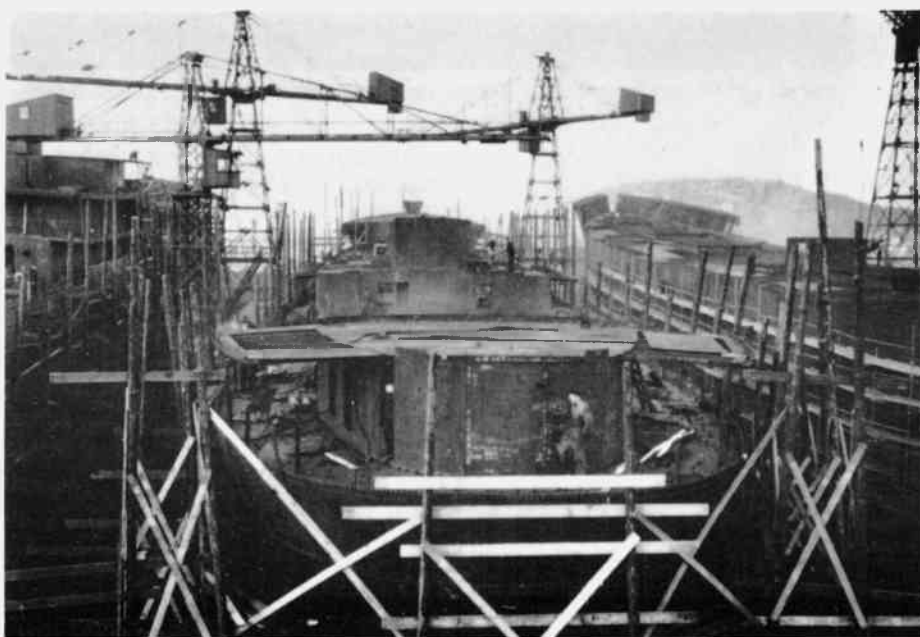
Det är bara att önska de nya ägarna lycka till i skötseln av **Juno** och hoppas att vi, även på västkusten, får se henne i många år framöver.

Jan Johansson





Kölsträckningen är avklarad och bottenplåtarna utlagda. Vid Packhuskajen skymtar ubåtsdepåfartyget H 72 Thjelvar.



Skrovet börjar alltmer anta formen av ett fartyg.

Ditt namn skall vara Kvikkjokk

Iakttagelser från storvarvet.
Av Sven Cederqvist

Fartygsskrovet, en väldig skapelse av stål och järn, reser sig som ett femvåningshus över mitt huvud. Jag har sett henne födas. Ända sedan kölsträckningen ett par månader tidigare har jag följt hennes tillväxt. Bit för bit, plåt för plåt har skickliga händer fogat henne samman med nithamrars slag. Undan för undan har kranarna lyft hennes bestandsdelar på plats från bottenplåtar till däckshus. Slutligen har propeller och roder monterats. Och så en vacker dag är hon klar att pröva sina egenskaper i sitt rätta element.

”Ditt namn skall vara.....! Må lycka och välgång följa dig över alla hav.”

Flaggning över topp. Feststämning. Champagneflaskan krossas mot bogen och skummet flödar längs plåtarna. Ljudlöst, nästan omärkligt börjar kolossen röra sig på sin bädd och medan varvets klaraste strupar i sång bringar sin hyllning glider hon lugnt och tyst mot vattnet, där hon ska leva sitt liv. Allt snabbare kanar hon på sin utförsbacke, som för dagen smorts med ett tjockt fettlager för att nedbringa friktionen till ett minimum. Med god fart och under ett mäktigt brusande forsar hon med aktern före ut på vattnet. Tunga kättingknippor släpar nu vid hennes sidor för att bromsa upp farten. Hon flyter högt och stolt men ännu hjälplös som det nyfödda barn hon är. Och därför ligger stadiga bogserbåtar redo att ge all den assistans hon behöver. Varligt tas nykomlingen omhand. Och snart ligger det stora ofullbordade skrovet säkert förtöjt vid utrustningskajen. En etapp är avslutad men den nästa tar omedelbart vid.

Tunga maskiner lyfts ombord och monteras på plats med all sin invecklade apparatur av instrument, kranar, rattar, kolvar, rör, pumpar och alla övriga manöveranordningar. Kilometervis med kablar och trådar drages och anslutes på rätta ställen. Tomma, kalla stålrum blir till hemtrevliga hytter, dagrum och salonger. Köksavdelningarna utrustas med alla moderniteter och sanitetsinstallationerna uppfyller tillfullo tidens högt ställda krav.

I fartygets hjärna, bryggan, sammanstrålar alla de viktiga in- och utgående nervtrådar som här anslutes till de modernaste apparater och instrument för säker navigering.

På kort tid har den gigantiska livlösa stälkroppen förvandlats till en levande varelse med hjärna, hjärta, nerver och alla nödvändiga lemmar. Och vid provturen, när hon nymålad och grann stävar ut att göra sin första bekantskap med havet, kan alla, som haft med hennes tillblivelse att göra, med stolthet betrakta resultatet av ett skickligt lagarbete.

Dagens sjöman behöver inte brottas med tunga stundom isiga segel i en slängande rigg där det gäller en hand för skeppet och en för sig själv. Inte heller ängsligt iakttaga varje tecken till ankande oväder eller längtansfullt spana efter vind i oceanernas stiltjebälten.

Han får i sin hand ett fartyg byggt efter alla krav på tillförlitlighet och styrka. På sin brygga och vid sina maskiner kontrollerar han lätt med några spakar, knappar och rattar alla de många



Kvikkjokk flyter högt efter sjösättningen den 2 februari 1945.

tusen hästkrafter som lugnt och säkert driver henne framåt mot destinationshamnen genom dagar och nätter, orkaner och godväder. Och otroligt sinnrika instrument sköter till stor del automatiskt navigering och styrning.

Ja, så gick det till på det gamla varvet. Varje stapelavlöpning var lika imponerande. Men nu är den tiden förbi. Det sista nybygget har för länge sedan glidit ner från sin stapelbädd. Det nya

varvet har tagit vid. Där byggs fartyg ännu större och starkare och ännu mer fulländade. Men de gamla festliga sjösättningarna är ett minne blott. Nu går havet självt tillmötes och tar fartyget i sin starka famn redan inne i byggdockan och bär nykomlingen ut mot de äventyrliga öden kan ha i beredskap.

Det gamla får ge vika. Nya tider kommer med nya seder. Inte fullt så festliga men kanske mera praktiska.



Gudmor fru Anne-Marie Norlander på doptribunen. Observera nitarna i bakgrunden.



Dagen efter leveransen stävar Kvikkjokk ut mot sin första destination. Samtliga foton på detta uppslag från Göta-Verken.

Ångbåtsvykort

Jag har i en tidigare artikel i denna tidning berättat om mitt stora intresse av att samla båtvykort. Jag tar mig nu friheten att återkomma till denna, i mitt tycke, trevliga samlarhobby. Visst börjar det bli allt svårare att idag hitta bra båtvykort och till någorlunda hyggliga priser. Men detta till trots kan man alltså med lite tur och en stor portion energi finna ett och annat "kul kort". Inte sällan får man i sin jakt efter båtmotiv plocka igenom stora mängder topografiska kort eller andra "ointressanta vykort". För att lite illustrera mitt intresse ber jag att få presentera tre vykort.

Det första kortet är ett motiv från hamnen i Jönköping, som ju en gång var en livlig hamn med flera ankommande och avgående passagerar- och lastångare. Till höger på kortet ligger den 1895 i Jönköping byggda ångaren **Motala Express**. Denna underbara båt seglar fortfarande, dock endast sommartid. Med Askersund som bas gör hon turer i norra Vätterns skärgård och är sedan något år åter kolfyrad. Till vänster på kortet ligger Göta Kanalångaren **Primus**. Denna båt, byggd 1876 och sedermera omdöpt till **Ariadne** knallade på kanalen ända till 1956, då hon såldes till nedskrotning. Vykortet, som är utgivet av Calegi Vykortslager i Stockholm, är poststämplat 1920.

Det andra vykortet föreställer den lilla fina passagerarångaren **Express** i hamnen i Karlstad. Denna båt, byggd i Kristinehamn 1905, har en ganska brokig historia, då hon förutom att hon alltså är i fart som en s.k. dykarbåt med namnet **Dykab 11**, bl.a. hunnit med att vara passagerarbåten **Brynhild** i Stockholm samt **Greta** och **Brynhild** i Göteborgs hamns passagerarslupstrafik. Till höger på bilden ligger en mindre slup, som jag tyvärr inte känner namnet på. Kortet, utgivet av Stenders förlag, som gav ut kort av verkligt bra kvalitet, är poststämplat 1913.

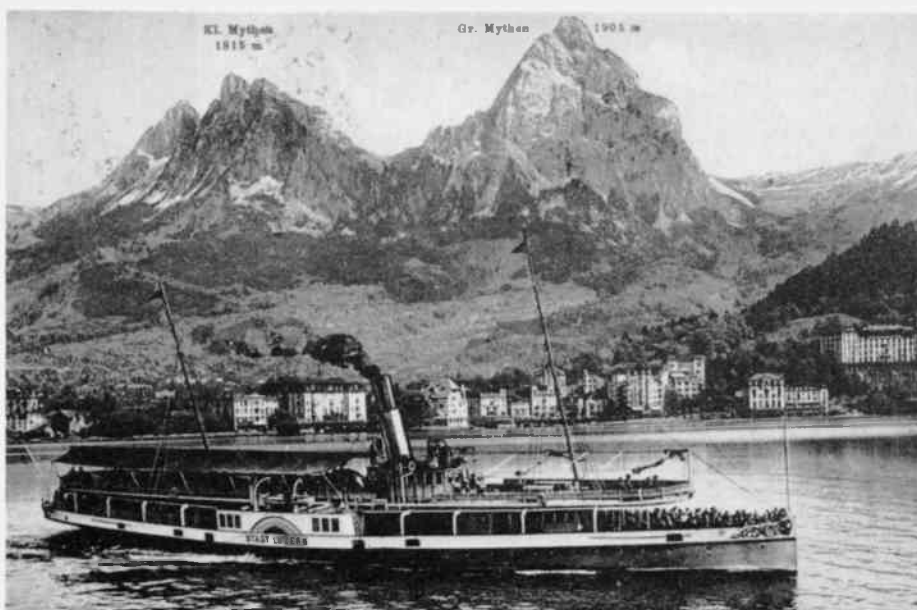
Min förtjusning i schweiziska hjulångare är stor, varför jag inte kan låta bli att taga med en sådan båt på det tredje vykortet. Dessa fantastiska båtar saknar motsvarighet någon annanstans. Möjligen kan hjulångarna på de norditalienska sjöarna mäta sig med dem. Kortet, poststämplat 1917, är ett motiv från Brunnen, en kurort vid Vierwaldstättersjön i Schweiz. I förgrunden syns



Jönköping. Hamnen



1913 - Karlstad. Parti från hamnen



ångaren **Stadt Luzern**, levererad 1887 och i trafik till 1925, då hon såldes för nedskrotning. Denna ångare skall ej förväxlas med den år 1928 byggda ånga-

ren **Stadt Luzern**, vilken ju fortfarande kan ses plöja Vierwaldstättersjöns klara vatten.

Ragnar Magnander

I Kronans tjänst

LÄNSPUMPEN är till ständig glädje, alltid hittar man något nytt, som stimulerar det maritima tänkandet. Men ibland sätter man morgonkaffet i hal-sen! Så skedde vid en förnyad genom-läsning av nr 2/1982 där på sidan 11 omnämns Hamburgsunds Angbåts AB tillhöriga s/s Skärgården senare Brevik III resp Värmdö. Där sägs: "denna lilla ångare... kom att trafikera Stockholms skärgård...". Det är det minsta man kan säga, för denna lilla ångare var nämligen en del av rörliga försvaret i Stockholms skärgård!

Någon gång under 1:a världskrigets dagar synes Brevik III inköpts till Kungl. Kustartilleriet och omdöpts till Hemsö I. Fastän fartyget tydligen avsågs för tjänst i Norrland, blev det kvar i Vaxholm och ombenämndes 1920 till Vedettbåten nr 44 = V 44. Som stamstridsfartyg tjänade V 44 Waxholms Fästning, vilken enligt 1942 års försvarsbeslut ombenämndes till Stockholms Kustartilleriförsvär. År 1947 försålde V 44 av försvaret och återupptod därefter i skepnaden Värmdö. Ev döptes hon till Värmdö redan 1944 då hon ännu var i KA-tjänst.

Det vore intressant om någon hade en bild på detta fartyg, vars historia uppenbarligen är skiftesrik.

På tal om Kustartilleriets fartyg och båtar, skulle jag behöva vädja till LÄNSPUMPENS läsare om hjälp beträffande följande fartyg:

1) Jacques, ca 50 ton std, 9 knop, byggd 1894. Köpt av KA för Karlskrona Fästning 1924. (Eller 1914?) Senare omdöpt Transportbåten 4 KF samt 1930 till Jack. Uppges utrangerad 1948.

2) Målbogserarna Kurt, Kanon, Granat och Harpun inköptes 1940 och tjänade KA fram till 1958-63. De var norska valfångstbåtar, sannolikt byggda 1924-25. Granat och Harpun uppges byggda av Nylands Mek Vst.

3) Flottan anskaffade omkring 1935 två f.d. valfångare Starkodder och Styrbjörn, tidigare norska Graham resp Klo. Uppges byggda 1923 resp 1925. I minnet har jag en lös förmodan om att någon av dem var byggd på Akers Mek Vst.

Vore tacksam för alla uppgifter beträffande dessa fartyg.

Stellan Bojerud



Vedettbåt 265

Översänder en bild på en fiskebåt i kronans tjänst. Fotot är troligtvis från krigsåren då många civila fartyg gjorde tjänst som vedettbåtar. Är det någon som kän-

ner igen fiskebåten eller kan tala om vad som döljer sig bakom vedettbåt 265?

Göran Ohlsson

LL 927 identifierad

Bilden av hjälpminsveparen i Läns-pumpen nr 3 1982 var LL 927 Händelö från Bleket på Tjörn. Fotot tagit någon gång på 1960 talet. Båten var byggd hos J.W. Berg på Hälsö 1939 som fiskebåt med namnet Astrid och hemorten var Tjörnekalv. Motorn var en 2 cyl Bolinder på 150 hkr. Astrid fick dock inte vara fiskebåt så länge, ty hon blev inkallad som hjälpminsvepare och var i kronans tjänst till krigsslutet. När Astrid kom tillbaka till Tjörnekalv användes den en kort tid till fiske, såldes till Donsö där hon blev Astrid GG 229. Efter några år blev motorn utbytt till en 3 cyl Säffle och inpå 1960-talet kom Astrid tillbaka till Tjörn hemorten Bleket och namnet blev Händelö LL 927. Hon användes inte längre som fiskebåt. Sedan några år är hon fritidsbåt. Ägaren är göteborgare men hon ligger förlagd på Öckerö. Namnet Astrid har hon fått tillbaka likaså ny styrhytt och ny motor, en mycket välskött och fin båt.

Gunnar Utbult

Jag fick se att Stellan Bojerud undrade vem LL 927 var för båt och det kan jag svara på. LL 927 är Händelö från Bleket som senare ändrades till GG fast var ifrån samma plats som förut. Idag är hon fritidsbåt vid namn Gunvor av Hö-nö. Det är vad jag känner till LL 927.

Per Karlsson

I Läns-pumpen Nr 3 frågade Stellan Bojerud vilken fiskebåt LL 927 var. På det kan jag svara att det är Händelö av Bleket med reg.nr. 8346. Från vilken tid kortet är kan jag inte säga, men helt säkert är att det är från början av 60-talet, dock ej före 61, ty då hörde hon hemma på Donsö under namnet Astrid. Detta namn fick hon redan då hon byggdes och med Tjörnekalv som hemort. Året var 1939. Astrid lag inkallad under hela kriget och bar beteckning 64.

Martin Wilhelmsson

Forest Dream

av Ernst Schale

När man bläddrar i gamla tidningsurklipp från segelskutetiden märker man hur fort den tekniska utvecklingen gått till sjöss. Min första sjöresa till Australien med skolskeppet **C.B. Pedersen** tog 92 dygn från Liverpool. Min senaste till Kap Horn-kongressen i Adeladie i förfölj tog det samma tid för hela rundresan via Kapstaden ut och genom Suez-

kanalen hem med Transatlantics ro/ro fartyg **Boogabilla**.

Nyligen fann jag i en gammal klippbok mitt allra första bidrag till Svensk Sjöfarts Tidning. Det var avsant från Newcastle N S W i Australien i november 1926, då jag var skolskeppslev på **C.B. Pedersen** under kapten Hjalmar Dahlströms befäl. Eftersom dåvaran-

de andrestyrman Sune Tamm rättat manus och bildtexten till artikeln om vår nya djupvattensseglare **Forest Dream**, glädde det oss båda att redaktör Fritz Scheel placerade nyheten på första sidan med sina egna kommentarer.

Den gangen skrev jag:

– Som bekant har den svenska handelsflottan förvärvat en ny djupvattensseglare, den stolta f d amerikanska 5-mastade barkentinen **Forest Dream**. Fartyget som befinner sig i ett utmärkt skick är fullt modernt försett med ångdrivna pumpar och vinschar för segelsättning och lasthantering. Skansen, som är avsedd för 6 man, är förlagd under backen. I skanshuset inrymmer även köket och ångpannerummet. Skutan är även försedd med motor för den elektriska belysningen ombord. För närvarande ligger hon i Stockton i Australien, men kommer enligt dess partredare löjtnant Sune Tamm, andrestyrman på **C.B. Pedersen**, att snarast seglas hem till Sverige under befäl av kapten Karl Bäckström, nuvarande förste styrman på **C.B. Pedersen**. Fartyget kommer att bli hemmahörande i Strömstad. Det är byggt i Green Harbour i USA och lastar 1.750 dw ton. Längden är 260 fot och bredden 43 fot.

I samband med detta kan nämnas att segelmakaren på **C.B. Pedersen** sedermera nautiske inspektören i Broströms, sjökaptän Sven Körlin mönstrade 1:e styrman i **Forest Dream**. Både han och Bäckström var från Strömstad.

De seglade hem skutan via Sydamerika och hon lades sedan upp i Strömstad. Under uppläggnngen i Strömstad utbröt eld ombord och hon blev vrak.

Sune Tamm mönstrade 1:e styrman på **C.B. Pedersen** och blev 1929 den förste befälhavaren ombord i den nya **Abraham Rydberg** f d **Star of Greenland**. Det var vid en lämplig tidpunkt han kommer över till den amerikanska västkusten och inköpte skutan för Rydbergiska stiftelsens räkning. En hel del större seglare lades upp och var till salu. Alaska Association sökte köpare till sina gamla skepp och det var av denna firma Tamm köpte **Star of Greenland**. Fyrmastadbarken var byggd i Glasgow 1892 och från början hemmahörande i Honolulu under namnet **Hawaiian Isle**. Hon såldes 1910 till den svensk-amerikanske storredaren William Matson, och tio år senare införlivades barken med Starskeppsflottan.

Den legendariske chefsredaktören på Svensk Sjöfarts Tidning Fritz Scheel var på den tiden samtidigt med sjökaptän Thorsten Rinman sjöfartsskribent på GHT. Han skrev följande kommentar:



Forest Dream i Newcastle, Australien 1926. Foto från Ernst Schale.

— När brevet avsändes den 27 november låg **Forest Dream** i Newcastle New South Wales i Australien tillsammans med skolskeppet **C.B. Pedersen** och Transatlantics ångare **Roxen**. På "C.B." finns det tydligen några friska viljor som särskilt hyser ett livligt intresse för sjömansutbildning under segel. Det är väl gammal svensk sjömansanda som lekt dem i hågen, när det beslutat tillföra vår på djupvattenseglare fattiga handelsflotta ett modernt amerikanskt segelfartyg. Det skall bli intressant att se hur detta segelfartyg med sina mekaniska anordningar och relativt lilla besättning skall komma att tävla med de maskindrivna fartygen på fraktmarknaden.

För alla dem, som helt vill ha en fortsatt sjömansutbildning i segelfartyg, är det vemodigt att se hur segelflotten på några år krympt samman till en obetydlighet av vad den varit.

Fritz Scheel mindes åren före första världskriget med de vackra kvarlevorna ur Rederiaktiebolaget Örnens stolta flotta, barkskeppen **Albatross**, **Gamen** och **Gripen**, järnskeppet **Trifolium**, de gamla Nova Scotia-männen **Jakob Rauers** och **Theodor** m fl tillhörigt skeppsredare John E. Olsons rederi i Majorna. Och Sigrid Björkegrens flotta med sina representativa stora präktiga barkskepp som tyvärr var under avveckling. Det var en lång rad av stolta segelfartyg som **Benguela**, **Antoinette**, **Hedvig**, **Wakefield**, **Maritza**, **Esmeralda**, **Wolfe**, **Elsa** bland de mest kända i våra hamnar. Ett par Brodinfartyg i Gävle levde ännu kvar sasom **Atlantic** och **Australia**. Konsul Ernst Roberg sände alltjämt ut på världshaven de stora järnsegelfartygen **Clan Macfarlane**, **Medea** och **Thessalus**. Konsul Anders Svahn i Kungsbacka hade då kvar sina stora skepp **Fidelio** och **Noach VI**. I Roslagen, Landskrona, Helsingborg med Råå minskade de stora segelskeppsflottorna hastigt. Kring 1808 hade Sverige ett 60-tal segelfartyg på över 500 bruttoton. År 1918 var motsvarande siffra mellan 35 och 40.

Till sist skriver Fritz Scheel:

— Under krigsåren inköptes en mängd stora järn- och stålseglare. Man kommer ihåg Simrishamnseglarna **Ingo**, **Saturnus** och **Greta**. Transatlantics skolskepp **G. D. Kennedy** (nuvarande af Chapman), **Gullmarn**, **Bohus** och **Vinga**. Broströms **Manhem** och skeppsredare Alexander Pedersens båda skolskepp **Beatrice** och **C.B. Pedersen** och allt vad de nu hette. Under kriget försvann större delen av vår segelfartygsflotta genom krigshändelser och försäljning till utlandet. Därför hälsas nytillskottet **Forest Dream** hjärtligt välkommen under svensk flagg.



Femmastaren för ankar i hemmahamnen Strömstad.



Fördäcket på Forest Dream Foto: Ernst Schale.



Forest Dreams poop. Foto: Ernst Schale

Bogserbåtar under andra världskriget

av Stellan Bojerud

I den intressanta krönikan om Motorbogserbåtarne AB (3/1982) förekom bland annat **Arne** (ex. **Bill**, ex. **Dux**), samt en av Krister Bång i juli 1961 tagen bild på högstdensamme i motoriserat skick.

Kanske kan det vara av intresse att för jämförelse beskåda detta fartyg i

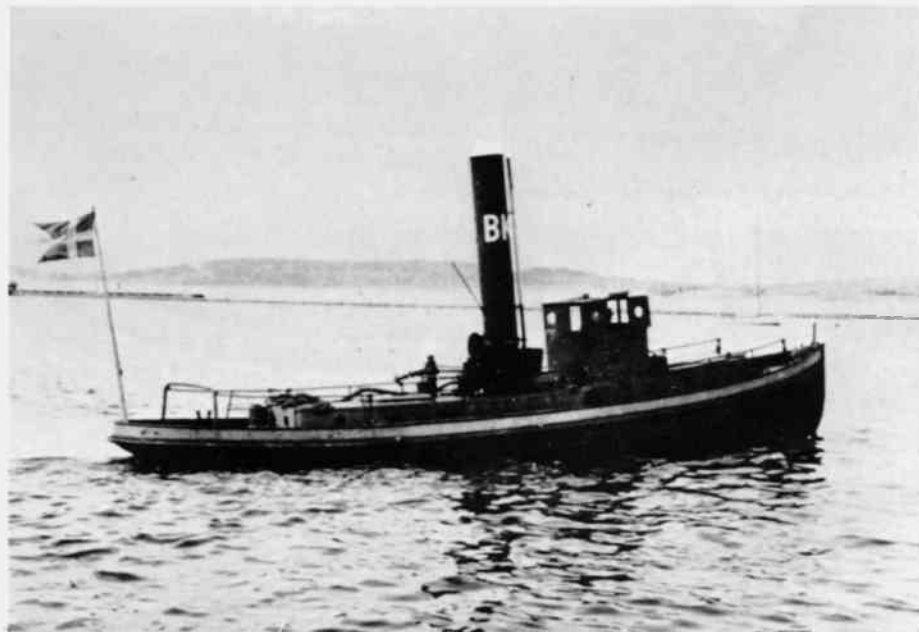
skepnad som **Bill** och tillhörigt Billners Kolimport.

Bill var tiden 1 december 1943 till 8 juni 1945 rekviderad av Örlogsvarvet i Göteborg och tjänstgjorde som värmekälla för Göteborgsavdelningens oljeeldade och motordrivna fartyg.

Som synes på bilden förde **Bill** stolt



Röda bolagets Hugo som hjälpvedettbåten 906. Bilden ur tidningen Sjövarnsposten nr 16, 1946.



Billners Bill var värmekälla på Nya Varvet 1943-45. Foto ur Stellan Bojeruds samling.



Bogserbåten Otto tilldelades nummer 876 under beredskapstjänsten. Foto ur Stellan Bojeruds samling.

den tretungade örlogsflaggan i kombination med Billners skorstensmärke. Hon var icke utrustad med någon militär utrustning och blev aldrig ommålad till maringratt, men hon fyllde likväl de folkrättsliga kraven på ett örlogsfartyg: Örlogsflagg och av statsmakterna auktoriserad befälhavare!

Det kanske inte är allmänt känt att flera av hamnbogserarna i Göteborg under beredskapsåren tjänade Kungl. Maj: t och Kronan. Bland annat följande trio från "Röda Bolaget":

OTTO Bogserbåten nr 876

TOR Bogserbåten nr 446

HUGO Hjälpvedettbåten (typ 1) nr 906

Otto rekvirerades den 3 september 1939 för Älvsborgs Fästning (senare Göteborgs Kustartilleriförsvar) men överlämnades den 4 december 1943 till Göteborgsavdelningen (Flottan) som värmekälla fram till dess fartyget den 13 juni 1945 återlämnades till den civile ägaren. Ej ombyggd eller ommålad.

Tor rekvirerades den 1 april 1941 och tjänstgjorde fram till den 11 juli 1945 som bogserbåt vid Örlogsvarvet i Göteborg. 1944 erhöll hon minräls (!) men var i övrigt obestyckad och ej heller ommålad. Besättningen var civilt förhyrd och omfattade två man på däck och två i maskin. Fyra man kunde förläggas ombord. **Tor** var 1944 mäktigt göra 8,5 knop.

Hugo, slutligen, rekvirerades den 4 juli 1940 för tjänst vid Karlskrona Fästning (sedermera Blekinge Kustartilleriförsvar). Hon erhöll kanonbestyckning — sannolikt en 37 mm kanon M/98 B — på akterdäck. **Hugo**, som vid inkallelsen värderades till 125.000:— hade fyra förlägningsplatser och gjorde 8,5 knop. Hon återlämnades till ägaren den 6 juli 1945.

Synpunkter på Spring

Det har i "modern" tid funnits mer än en bogserare **Spring** - åtminstone tre stycken. Ofrivilligt (?) råkade red. blanda ihop två av dem i LP 1982: 3.

Texten på sid 30-31 handlar om **Spring** byggd 1875 vid Ekensberg. Bilden på sid 31 föreställer däremot **Spring** ex **Bengtssons** 2 ex **Starke** ex **Riddersvik**,

byggd 1903 vid Eriksberg (NB nr 262). Denna **Spring** m/1903 heter numera sedan något tiotal år **Pelle** med hemort i (Kungälv) Ytterby. Ägare är enligt båtregistret, där hon var införd, Christen Haare.

Jag bifogar ett foto av **Spring** m/1875 från 1977, då hon hörde hemma i Bat-



Spring, modell 1875, under full karriär vid Klippudden i maj 1977. Foto: Olle Renck.



Spring, modell 1899, liggande vid Ringön den 19 maj 1973. Foto: Olle Renck.

skärsnäs. Lagg märke till den höga masten, karakteristisk för små timmerbogserare som måste kunna föra tre topp-lanternor för att markera sitt långa släp. Denna **Spring** har numera via Piteå och Stockholm hamnat i Göteborg, där hon under oförändrat namn tillhör Dykeri & Bärnings AB Flynken.

Jag översänder även ett foto från 1973 av **Spring** ex **Calle**, byggd 1899 vid Dösebacka. Hon tillhörde ett tag Ringö Marin (Ove Christensson), vilket för även **Spring** m/1903 gjort. Men skorstensmärket på bilden skall väl utläsas Göteborgs Muddrings AB. **Spring** m/1899 heter sedan 1978 **Alfen** med hemort i Uddevalla och med Lundqvist & Söner Muddrings AB som ägare.

En del av ovanstående detaljer härstammar från Bernt Fogelberg. Han nämnde med frågetecken i rösten även en fjärde **Spring** med ex-namnet **Tyresö** och ett femte, byggd 1874 i Motala. Så det finns kanske material till fler inlägg i diskussionen?

Olle Renck

Vem vet om Plato?

Ojoj alla Länsppumpare som vet mycket om gamla fartyg.

Härom sistens talade jag med en eldare som under 30- och 40-talen farit med göteborgsångaren **Plato**. Finns det någon som har data om detta fartyg?

Eldaren omtalar att år 1942 under brinnande krig och med goda förtjänster för redaren lät denna ta in fartyget till varv. Hela skansinredningen revs ut och byggdes om till tvamanshytter och ett par enmanshytter samt nya mässar och vaskrum.

För oss äldre sjömän som var med på den tiden låter det otroligt, ja nästan som en saga. Alla gamla stimbåtar från Trans och Ostasiat hade skansarna kvar tills de såldes eller gick till upphuggning. Kan bl a nämna **Nordic** och **Japan**.

Nu kommer min fråga. Finns det någon av Länsppumpens läsare som vet något om ovanstående ombyggnad? Har aldrig hört talas om en redare som är så mån om sin besättning. Jag väntar med spänning på svar, antingen i Länsppumpen eller per brev.

Carl David Carlsson

Vår minskande Coasterflotta

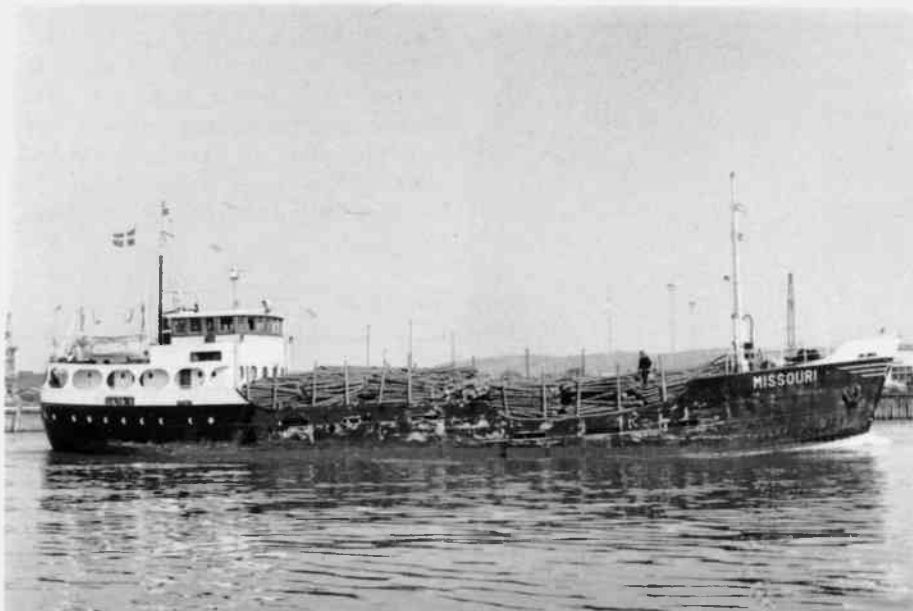
av Jan Johansson

Coastern **Missouri** byggdes på N V Scheepswerf Worst & Dutmer i Meppel, Holland 1951. Hon levererades på hösten till beställaren, J A Vos (NV Wijnne & Barends) i Hoogkerk och var varvets nybygge nr 102. Maskinen, en 6-cylindrig KHD-diesel, gav fartyget en fart av 9 knop.

var hon loss. Skadorna var dock lindriga och **Bohusö** kunde fortsätta för egen maskin. Sikten var vid olyckstillfället god.

Bohusö blir Missouri

Samma år, 1975, i juni, saldes **Bohusö**



Missouri av Skärhamn på väg till Vänern med importerad trälast sommaren 1981. Foto: Lennart Ramsvik.

Missouri blir Bohusö

I mars 1960 blev hon svensk, köpt av styrmannen Anders Verner Andersson, skepparen Gunnar Valdemar Andersson och köpmannen John Manfred Ohlson i Skärhamn. Ohlson stod som huvudredare. Fartyget, som blev ersättare för skonaren **Fride**, fick nu namnet **Bohusö**. 1965 ombildades partrederiet och Anders Verner Andersson utsågs till ny huvudredare.

Karl Gösta Johansson, Hamburgsund, sökte en ersättare till **Brattö I** och köpte **Bohusö** för 230.000 kr i mars 1971. Medintressent var Ivan Jansson i Kämpersvik som ägde sjötorpsbyggda **Agnetta**. **Brattö I** blev **Key** av Göteborg och **Agnetta** sedermera lustfartyg av Eskilstuna.

Den 16 januari 1975, när **Bohusö** var på väg från Uddevalla genom Hålsfjärden, rände hon hårt på land vid Håls Nabb strax söder om Svanesund. Två bogserbåtar från Röda Bolaget kom till assistans och efter några timmar

från Hamburgsund till skepparen Anders Holm med firma Kusttjänst i Bromma för 315.000 kr. Holm återgav sitt fartyg dess tidigare namn, **Missouri** och hemorten ändrades till Stockholm.

Den 17 maj 1978 blev **Missouri** påseglad av det ryska fartyget **Permles** nära Fifång mellan Trosa och Nynäshamn. Skadorna på däckshuset blev så omfattande att hon efter besiktning vid Finnboda Varf kondemnerades.

Missouri saldes dock snart vidare. Via försäkringsbolaget Skandia hamnade hon i Göteborg, köpt för 163.000 kr av Lennart Johansson (2/3) och Jarmo Kyrönseppä, Mölnlycke (1/3). Hemorten sattes till Göteborg. Under sommaren och hösten gjordes omfattande reparationsarbeten. Förutom skadorna på överbyggnaden var botten dålig efter flera grundstötningar under stockholmstiden.

Den 1 oktober var man klar med arbetena och **Missouri** kom åter i fart. I januari 1979 blev det stopp på grund av ishinder och fartyget lades upp.

Skärhamn på nytt

I april 1979 var det dags för försäljning igen. **Missouri** blev åter skärhamnare, denna gång för Björn Rapp som sålt sin **Sydskust** till Peder Palmcrantz, Koön. **Sydskust** seglades omgående ner till Libanon. Priset för **Missouri** var nu uppe i 387.500 kr.

Den 16 november 1981 gick Björn Rapp i konkurs och **Missouri** lades upp i Skärhamn.

Missouri försvinner?

Konkursförvaltaren, Edqvists Advokatbyrå i Göteborg, sålde sedan fartyget i juni i år för 313.000 kr till Sergio Verga, Hisings-Kärra och libanesen Antonie Bitar, Göteborg, med hälften vardera. Hon låg vid Gullbergskajen i Göteborg hela sommaren och rustades upp, tills ca 11 - 12 september då hon avgick.

Enligt köparna skulle **Missouri** gå i fortsatt fraktfart runt våra kuster. Men frågan är om inte sannolikheten är större att hon följt **Sydskust** ner till de lite ljummare farvattnen söderöver...

Dalslands Kanal

av Robin Holmstedt

På 1910-talet föddes en nyhet av revolutionerande karaktär – båtmotorn. Kanalbåtarna hängde med i den allmänna utvecklingen.

Före år 1920 var det dominerande inslaget av flyttetyg på Dalslands kanal ångare och segelgaleaser. Sedan kom de första motorfartygen in på kanalsystemet.

Det allra första motorfartyget på kanalen var **Mode** av Göteborg utrustad med en 25 hästars Skandia-motor från 1907. Detta kan man utrona om man läser slussjournalerna. Det saknas dock uppgift om hon var rent motorlastfartyg eller segelfartyg med hjälpmotor. Som bekant ändrades hon 1910 om till ångdrift med det nya namnet **Rudolf**. Man vet att de första motorerna hade massor av barnsjukdomar och så var även fallet med **Modes** motor.

Det tog sedan flera år innan nästa båt fick motor. **Jarl** var först ångbåt men byggdes 1919 om till motorfartyg med modernt utseende med nytt däckshus och styrhytt ovanpå.

Sedan kom vägen av byten från ångmaskin till motor. Under 1923 och 1924 tillkom åtta nya motorfartyg och

dessutom började många av hemma-pråmarna, d v s brukens egna pråmar, att utrustas med motorer. Det var ganska vanligt att man i början utrustade fartygen med svaga motorer som sedan under åren utbyttes mot kraftigare.

Under tiden 1929 till 1940 byggdes många av de äldre fartygen om till motordrift, men på grund av kriget gick några tillfälligtvis tillbaka till ångdrift. **Erik Sparre** var det enda ångfartyget under senare tid som aldrig bytte till motordrift.

Motorn hade fler fördelar än ångmaskinen när det gällde arbetsrutinerna. Mindre folk behövdes. Skepparna kunde därför fortsätta trafiken på kanalen ända fram till 1960 då landtransporterna definitivt övertog transportarbetet i området.

Situationen idag skulle kunna vara omvänd eftersom bensin- och oljepriserna nu är otroligt höga.

Några segelfartyg fick under 1910- och 20-talen hjälpmotor. Bruken i Gustafsfors och Billingsfors började upptäcka att det lönade sig att sätta in svaga motorer i hemmapråmarna så att de kunde klara sig utan bogserhjälp vid sin förflyttning mellan industrianläggningarna i Gustafsfors, Lennartsfors, Krokfors, Skåpafors, Dals Langed, Billingsfors m fl platser kring kanalen. Håfreströms AB brydde sig dock aldrig om att modernisera sina pråmar.

Enskilda skeppare köpte en del pråmar och satte in motor i dem samt moderniserade dem. Ett sådant exempel är **Balder**.

Kvartstrafiken mellan Fröskog och Vargön via Trollhättan var den sista nyttotrafiken i Snäcke kanal. Det flesta lastdragande fartygen var uttjänta då trafiken 1971 upphörde.

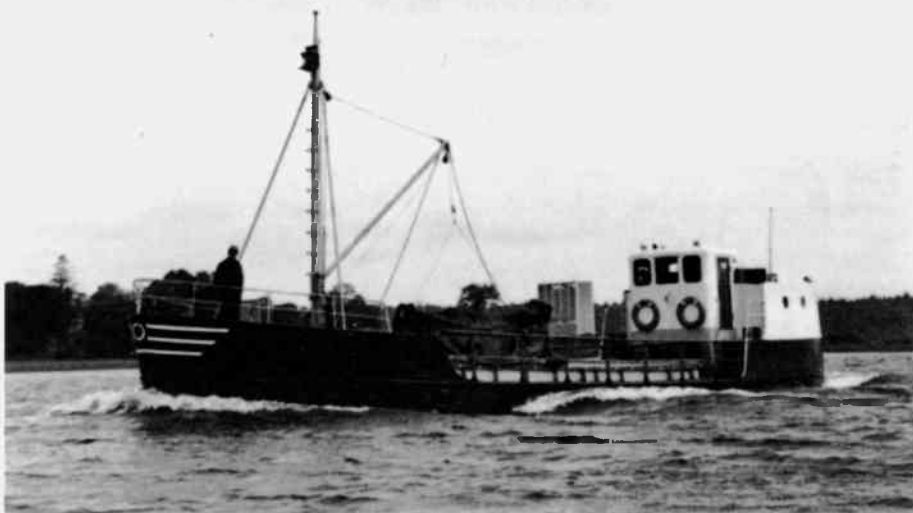
Sex skeppare köpte 1968 Snäcke kanal för 75.000 kr. I köpet ingick två slussar, kanal och bostäder. De sex skepparna var Lars Larsson med **Monica**, Kenneth Thorstensson med **Balder**, Valdemar Olsson med **Lindö**, Hilding Karlsson med **Sune**, Gunnar Jonasson med **Idog** och Sigvard Svensson med **John**. Dessutom gick även en sjunde båt med kvarts på kanalen, nämligen **Storö** med Helge Gustavsson vid rodet.

Efter ett år började några dra sig ur. Skepparen på **Balder** t ex gick i land och blev snickare.

1971 var det bara **Monica** och **Lindö** kvar i trafik fastän Vargöns AB garanterat tryggt frakt under 5 år. 1972 gjorde **Sune** några fraktresor upp till Bengtsfors. **Katrin** lastade 50 ton korn vid Henriksholm i Ännummen 1975. Blev hon den sista lastbåten i nyttotrafik i hela kanalsystemet?



Sune stävar ut mot Vänerns vida vidder. Foto Tore Granath den 4 juni 1965.



Monica, blev det sista fartyget som byggdes för kommersiell lasttrafik på Dalslands Kanal. Foto Krister Bång den 16 juli 1961.



Två fullastade kanalfarare i Vänersborg, Balder och Sune. Foto: Sven Ivar Johansson.

Ångtrålare

av Göran Ohlsson

Under åren före första världskriget inköptes en stor mängd ångtrålare till Sverige. Dessa var byggda mot slutet av 1800-talet och var omkring 20 år gamla när de blev svensk egendom. De var relativt små med ett tonnage runt 150 brutoton. Åren efter första världskrigets slut och under 1920-talet försvann de succesivt. För att ersätta dessa inköptes mot mitten av 1920-talet en hel del större ångtrålare som hade ett tonnage upp till 250 brutoton. Dessa var byggda en bit in på 1900-talet och kom att bli den sista generationen ångtrålare under svensk flagg.



Ibis i isig miljö under kriget. Foto den 1 april 1942.

En av de nyare och större trålarna som inköptes var **Ibis**. Det var köpmannen Helge Eriksson som för 1200 pund inköpte trålaren den 29 januari 1924 för Fiskeri AB Ibis räkning. Hon var byggd 1909 av varvsfirman Soc. Anon. John Cockerill i Hoboken för L'Ibis Soci   Cooperative i Ostende, Belgien. Namnet var **Ibis VI** med fiskerinummer 0 76. Något större problem med att namnge det nyinköpta fartyget hade svenskarna inte utan l  t helt enkelt måla över VI: an och kallade henne f  r **Ibis**. Däremot fick hon en ny distriktsbe-teckning och den blev GG 923.

Nu skulle **Ibis** ganska omgående göra

sig känd eftersom hon seglade ner den svenska barken **Tana** utanför Skagen. Den 8 december 1924 inträffade n  mli-gen en svår sjöolycka då **Ibis** genom ouppmärksamhet sänkte den i R    hem-m  h  rande **Tana**. Tyvärr skulle flera av **Tanas** besättningsmän få sätta livet till i en olycka som hade kunnat undvikas. **Ibis** klarade sig vid olyckan med ett in-tryckt f  rskepp. Efter att ha räddat de överlevande kunde **Ibis** gå mot Göteborg f  r egen maskin.

  ret efter att Fiskeri AB Ibis bilda-des ändrades namnet till Handels AB Ibis. Styrelsen utgjordes 1925 i Handels AB Ibis av köpmannen Helge Eriksson som var huvudredare, John Erik Berne samt som suppleant John Edvin Johans-son, alla Göteborg. Aktiekapitalet upp-gick då till 50 000 kronor i aktier a 100 kronor. Den 25 september 1925   verl  ts **Ibis** f  r 21 780 kronor av Helge Eriks-

henne. I styrelsen f  r Fiskeri AB Svea ingick J.O.W. Nilsson, D.H. Nilsson, Agnes St  nner samt Dagmar Nilsson. Redan den 13 april 1945 överfördes **Ibis** till Fiskeri AB Uttern som även hade J.O.W. Nilsson som huvudredare. Så kom förhållandena att förbli till den 20 oktober 1951 då **Ibis** såldes f  r 13 000 kronor till ett partrederi med Olof Nilsson som huvudredare och Ar-ne Nilsson som meddel  gare.

Tydligt hade **Ibis** nu seglat färdigt. Några månader senare såldes **Ibis**   ter igen. Det var den 6 maj 1952 som AB Gl  cksmanns Metall  ff  r AB i Göteborg köpte henne f  r 27 500 kronor. Avsik-ten var naturligtvis att hugga upp den gamla   ngtr  laren och i augusti samma år var detta avklarat. **Ibis** var då ett min-ne blott.

Ibis ex Ibis VI

Registreringsnummer: 7303

Signalbokst  ver: KGDN och SEXW

Byggd 1909 av Soc. Anon. John Cocke-rill i Hoboken stål.

Maskin: T 3Cy 12", 20" & 32" - 23" tillverkad av Soc. Anon. John Cockerill, Seraing på 403 HK.

Brutto: 208, 79 Netto: 53,92

Längd: 36,85 Bredd: 6,45 Djup: 3,63

Fråga om ett skepp

Jag har en liten ask där det står *Minne från skeppet Tarma (eller Tarana) 1880 den 7 januari, Capten Penligen*. Finns det någon bland L  nspumpens l  sare som kan spåra detta skepp?

Jan Johansson, Lidköping

KÖP VÄSTRA KRETSENS JULKORT

Ett äkta f  rgfoto på   ngaren Anne av Panama upplagd i Göteborg en kall vin-terdag 1966.

Pris: 2:50 kr/st. Plus 2:-- kr i porto.

Vid beställning av 10 st eller fler s  n-des korten portofritt.

G  r din beställning på postgiro:

92 84 83 - 7.

St  df  reningen till Västra Kretsen av Klubb Maritim.

Sydafrika- bogserare

De sydafrikanska bogserbåtarna är vida kända bland "tug-lovers" och nu har ännu ett av dessa fantastiska fartyg försvunnit. Det är T.H. Watermeyer som av Railways & Harbours Administration sålts till Chicks Scrap Metals (P.E.) Ltd, Port Elisabeth. Bogseraren övertogs i Cape Town i mars månad i år och man kan förmoda att hon är skrot vid det här laget.

T.H. Watermeyer byggdes 1939 av A & J Inglis Ltd i Glasgow. Således kom den stora bogseraren att nå den aktningsvärda åldern av 43 år.

Dessa stora bogserare användes i Sydafrika som hamnbogserare. Att få en sådan vid sidan var en upplevelse när man angjorde någon hamn i Sydafrika. De var ju koleldade och man kände sten-



T.H. Watermeyer fotograferad i Cape Town den 23 mars 1975 av Göran Ohlsson.

kolsdoften och hörde maskintelegrafens pingla och det väste trevligt av ånga. Dessutom var de väldigt välhållna så det var en fröjd att se dem. I början av 1970-talet började de ersättas av motor-

bogserare och sedan har dessa fantastiska ångfartyg försvunnit ett efter ett.

Göran Ohlsson

Gamla tidningar berättar . . . av Edmond Bäck, Malmö-Göteborg

BOHUSLÄNINGEN 15 MARS 1894

Sillupptagning ur vadstäng vid Fjällbacka är motivet till ett fotografi, som förevi-sats oss såsom något originellt i sitt slag. Fotografiet är från vintern (1892-93) utförd af fröken Olga Larsson i Fjällbacka som i dagarna från Uddevalla Sill AB fått mottaga beställning å ett antal re-produktioner deraf. Bolaget ämnar ut-dela dessa till in- och utländska vänner, som deraf skulle få en bild af en del af sillhanteringen. (min note: vadlaget "Rättorna" från Fjällbacka 1892)

BOHUSLÄNINGEN 27 SEPTEMBER 1894

Bohuslänsk ansjovisinläggning 30-års-jubilerar.

Firman J.J. Hallgren, Gullholmen, har efter otaliga konserveringsförsök (1864), beslutat att i marknaden införa den s.k. ansjovisen (*Clupea sprattus*) i hermetiskt tillslutna bleckkärl. Visserligen förekom redan några år förut denna sillart kryddad och "bressling" saltad i små tråkar, men ansjovisinläggning såsom industri räknar sin tillvaro från nämnda tid.... (se Bohusl. 13.10 1894 genomt.!)

BOHUSLÄNINGEN 29 SEPTEMBER 1894

Ett sorgebudskap från Hafvet. Kristian-

stadsbladet berättar: Fiskare i Kabusa (stora Köpinge socken) hafva i dagarna funnit en väl korkad flaska, i hvilken lågo å blad ur en annotationsbok skrifna anteckningar, undertecknade "H.R. Petersson, styrman":

"Barkskeppet **Suomi**, kapten Nissalowitz, med last af stenkol från England till Riga, förliste på Östersjön den 30: de augusti 1894. Må Gud medfölja oss alla på vår sista hädanfärd. Hjertliga hälsningar till Finland och min fästmo. Svårt att skiljas. Den, som finner flaskan, må telegrafera till Riga. Fem minuter senare, Nu börjar skeppet sjunka"....

BOHUSLÄNINGEN 13 OKTOBER 1894

Frågan om ansjovisinläggningens jubileum

Vi har mottagit till införande i tidningen följande skrifvelse. "Att i år vilja fira 30 års jubileum af ansjovisinläggningen i Bohuslän är väl att vara något efter sin tid, för såvidt det gäller Bohuslän och icke uteslutande Herr Hallgren å Gullholmen. Redan 1845 började herr Gustaf Andersson i Fjällbacka att inlägga ansjovis af i Fjällbacka skärgård fångad råvara-skarp-sill. Affären har alltsedan rationellt bedrivits och antagit vidsträckt dimension, äfven om förtjensten de senare

åren varit mindre i följd af långt drifvenkonkurrens. Allt från och fortfarande inlägger herr Andersson ansjovis i såväl tråkaggar som bleckkärl och har fabrikationen förskaffat honom en mängd medaljer, hvaraf de första 1865 i Malmö och Bergen. Således — skall ett jubileum firas för ansjovisfabrikationen i Bohuslän så låtom oss då vänta till nästa år och då fira 50-årsjubileum och på samma gång banbrytare på detta område, herr Gustaf Anderssons 80:de årsdag."

BOHUSLÄNINGEN 23 OKTOBER 1894 (TISDAG)

En kantrad mindre fiskebåt hittades sistlidne torsdag nära Måseskärs fyr af fiskare från Hellevikstrand. Båten, som innehöll en del fiskredskap, befanns tillhöra fiskaren Johan Eriksson i Stocken, hvilken jemte sin adertonårige son och en annan yngling drunknat. Båten hade, under det de omkomne varit stadde på fiske med s.k. koljebacka, under rådande storm kantrat. Eriksson efterlämnar hustru och barn i fattiga omständigheter.

BOHUSLÄNINGEN 23 OKTOBER 1894 (TISDAG)

Fjällbackaskonerten **Gerdas** besättning lyckades vid fartygets strandning natten till 13 oktober under rådande tjocka på Lilla Fytert i Finska viken endast med stor svårighet berga sig. Bergning af trålasten pagick i Lördags. Fartyget blir vrak. Försök att berga detsamma lönar ej mödan.



Namn:	?	Ägare:	?	Hemmahamn:	?
Fartygstyp:	?	TEU-kapacitet:	?	Br.ton o. D.W.ton:	?
Nettoton:	?	Längd ö.a.:	?	Största bredd:	?
Djupgående:	?	Maskineri:	?	Byggnadsår:	?
Varv:	?	Klassbeteckning:	?	Signalbokst./Maritex:	?

Räta ut frågetecknen med hjälp av Svensk Illustrerad Skeppslista 1982!

Sänd
Svensk Illustrerad Skeppslista
..... ex. å 65:- (inkl. moms)
..... paket å 150:- (inkl. moms)
innehåller 1980, 1981 samt 1982
Mot postförskott. Begr. antal!
För leverans till länder utanför
Norden måste betalning bifogas
med beställningen.

Namn
Företag
Utdelningsadress
Ortsadress
.....

Frankeras ej.
Adressaten
betalar
portot.

**SVENSK
SJÖFARTS TIDNING**

Svarsförsändelse
Kontonummer 16575011
S-400 14 Göteborg
SVERIGE

Sänd
Svensk Illustrerad Skeppslista
..... ex. å 65:- (inkl. moms)
..... paket å 150:- (inkl. moms)
innehåller 1980, 1981 samt 1982
Mot postförskott. Begr. antal!
För leverans till länder utanför
Norden måste betalning bifogas
med beställningen.

Namn
Företag
Utdelningsadress
Ortsadress
.....

Frankeras ej.
Adressaten
betalar
portot.

**SVENSK
SJÖFARTS TIDNING**

Svarsförsändelse
Kontonummer 16575011
S-400 14 Göteborg
SVERIGE

9401	F		PORTLAND I ex WOLMA	1953	Landskrona	99	48	x	1953	1969	Förlist
9402	F	FILMIA I ex MAGNA, <u>TUMLAREN</u> , <u>VINCENT</u> , TRASTEN, ANNA BIRGIT	1943	Hälsö	65	28	x	1953			
9403	MT		Maritsa ex JAGA	1953	Göteborg	11138	8267	x	1953	10.65	S Li. Upphuggen 2/77 i Spanien
9404	MT		Agios Dimitrios ex SVANÖ, T 2	1947	Deest	466	286	x	1953	3.67	S Gr
9405	SS		Minna ex Annukka, VESTANVIK	1953	Oskarshamn	1997	1058	x	1953	3.58	S Fi. Utbränd Persiska Viken 700629
9406	MS-obo		Mediterranean Sea ex Tien Ning, TARFALA	1953	Göteborg	19328	11215	x	1953	1970	S Pa. Upphuggen Kaohsiung 7/77
9407	MS		DA COSTA	1937	Groningen	255	161	x	1953	1.78	S Br
9408	MS		Anna Sten ex ALICE	1953	Kalmar	497	329	x	1953	1967	S Da
9409	F		RIO ex STANLY	1953	Hälsö	74	33	x	1953		
9410	MT		Andron ex BEL MARE	1953	Uddevalla	10683	7800	x	1953	6.65	S Gr. Sjönk 680508 i pos 25°40'S, 14°40'E
9411	MS		United Vitality ex CALIFORNIA	1953	Malmö	6518	4589	x	1953	8.77	S Sg. Anl Kaohsiung 781228 för upphuggning
9412	MT		Folaga ex Jarmona, Fuglehuk, JAGALA	1953	Göteborg	11301	6581	x	1953	5.55	S No. Upphuggen 1974 i Kina
9413	SS		URSUS MARITIMUS ex ROSENVIK, UMEÅ, LULEÅ	1881	Stockholm	57	23	x	1953	1962	Upphuggen Västerås
9414	Sm	<u>Bonavista</u> ex MINNIE, INGELA, Palnes, Vitus Bering, Irmgard, Fuchs	1908	Bremen-Vegesack	158	107	x	1953	6.61	S Da	
9415	SS		Hwa Shan ex An Yo, Titus, Sri Sukothai, TOSCA	1953	Sunderland	6619	4618	x	1953	11.62	S Th. Upphuggen 6/74 i Kaohsiung
9416	MS	Nathalie D ex Hamdan, Natalie D, Bambi/ /Mardina Reefer, Bambi, Banaderos, WINDWARD ISLANDS	1953	Göteborg	2509	904	x	1953	1964	S No. Sjönk 780312 utanför Algeriet	
9417	MS	Thanassis K ex <u>Fortuna Reefer</u> , <u>Bonzo</u> , Bajamar, LEEWARD ISLANDS	1953	Göteborg	3282	2023	x	1953	1.64	S No	
9418	MS		United Vision ex CANADA	1953	Malmö	6501	4575	x	1953	7.77	S Sg. Anl Kaohsiung 781224 för upphuggning
9419	MT		Comet Commander ex Comet Chemist, VIVEX	1953	Göteborg	11101	8240	x	1953	12.63	S Li. Sjönk 660403 i Stilla Havet
9420	MT		Buena Ventura ex ÖRBYHUS	1953	Malmö	13143	7742	x	1953	1965	S Li. Anl Kaohsiung 710831 för upphuggning
9421	SS-B		BJÖRNEN	1953	Malmö	186	33	x	1953		
9422	MS		MÅLARDROTT ex GRISSLAN	1953	Lübeck	127	79	x	1953		
9423	MT		Coral Voyager ex Bow Egret, Monsun, MADELEINE	1953	Landskrona	10595	8241	x	1953	8.65	S Fi. Anl Kaohsiung 741003 för upphuggning
9424	MT		Cherry Queen ex Sunny Queen, RUDOLF ANDERSSON	1953	Göteborg	11832	8863	x	1953	2.63	S No. Upphuggen Kaohsiung 3/80
9425	SS		Baltic Star ex Minisea, Bore Nord, BIRGER JARL	1953	Nacka	3342	2082	x	1953	4.73	S Fi
9426	MS		SJÖHÄSTEN II ex FÄRJA 61/184, MARSTRAND	1953	Åmål	129	84	x	1953		
9427	MT	<u>Cherry Vingrom</u> ex Pico Truncado, Captain Xilas, Janina, AVENIR, SONATA	1953	Göteborg	11322	6507	x	1953	4.60	S No. Anl Inchon 790514 för upphuggning	
9428	MS		Mathios ex Recknitz, LAGNÖ	1953	Oskarshamn	2067	1295	x	1953	11.61	S No. Upphuggen Piraeus 8/82
9429	MS		El Inca ex BOLIVAR	1953	Helsingborg	2037	1374	x	1953	4.55	S Pa. Anl Briton Ferry 780624 för upphuggning
9430	MS		Polä ex EJDERN	1953	Lübeck	127	79	x	1953	1971	S Gr
9431	MT		Giovanna ex Amphion, Mar Ligure, AMPHION	1953	Malmö	11223	6541	x	1953	1959	S It. Upphuggen 4/77 Port Kelang
9432	MS		Zlarin ex REINE ASTRID	1953	Tamise/Lödöse	1598	609	x	1953	1965	S Ju
9433	MT	Hong Qi 105 ex New North Sea, Calypso, Bannervale, OCEAN CLIPPER	1953	Malmö	10882	6236	x	1953	10.60	S Br	
9434	F		Skutskär ex SKUTSKÄR I, NIMROD, ÅRAN	1953	Bovallstrand	98	36	x	1953	8.68	S Fi. Förlist 701206 Kaijkariön
9435	MS		SKRAKEN	1953	Lübeck	127	79	x	1953	1964	Grundstött Lindalssundet 13/1. Vrak
9436	SM		JAN ex Uwe	1911	Waterhuizen	86	62	x	1953		
9437	MS		SANDA ex FLORÖ, Eraklin, Zeester	1931	Groningen	182	121	x	1953	8.75	S No
9438	MT		Sophia ex SOYA-BIRGITTA	1953	Malmö	8924	6454	x	1953	10.65	S Gr. Kantrad Piraeus 760517
9439	MS	Antonius V ex ALFHEM, Gausdal, Höegh Trader, Guldberg	1930	Odense	4900	3725	x	1953	12.59	S Gr. Upphuggen Izumidzu 2/61	
9440	MS	Vivacious ex Pearl Valley, Pearl Isle, Bianca, Gabon Trader, VISHAMN, DISA	1953	Landskrona	3706	1892	x	1953	5.74	S Cy. Anl Kaohsiung 810408 för upphuggning	
9441	MS		Columbus C ex Europa, KUNGSBOLM	1953	Vlissingen	22349	15769	x	1953	1965	S Ge
9442	SM		Spica ex Frisk, Fri, CARLSÖ, Drochtersen, Dirk	1916	Vlaardingen	139	61	x	1953	1961	S Da
9443	MT		Athenian Victory ex STOLT BERA, BERA	1953	Göteborg	8921	5109	x	1953	5.71	S Gr. Upphuggen Kina 1973
9444	MS-B		RAN	1953	Landskrona	97	24	x	1953		
9445	MS		Kota Puri ex SUDAN, CONCORDIA SUDAN, SUDAN	1953	Göteborg	7796	5431	x	1953	1.77	S Sg. Upphuggen Kaohsiung 5/79
9446	MS		Margaret ex Afro, LOVISA GORTHON	1953	Landskrona	2112	991	x	1953	1970	S Gr. Anl Vigo 800301 för upphuggning
9447	MT		Zaneta III ex CAMILLA	1953	Göteborg	11093	8246	x	1953	11.68	S Li. Upphuggen Piraeus 6/76
9448	MT		Fiducia ex Vestri, MARIANNE	1953	Göteborg	11853	8880	x	1953	10.60	S No. Upphuggen Spezia 6/76
9449	MS	EXPRESS ex LJUSTERÖ, Brevik Kommunale färje nr 4	1935	Brevik	50	31	x	1953			
9450	MS		Thordis Presthus ex Nopal Sky, HJÖRDIS THORDEN	1953	Uddevalla	4878	2560	x	1953	11.65	S No. Anl Santander 700429 för upphuggning

9451	MT		Kanaris ex Papanicolis, VITTANGI	1953	Malmö	16413	12073	x	1953	12.70	S	Gr
9452	MT		Sofia P ex NORTHIOD	1954	Landskrona	12368	7259	x	1954	9.64	S	Pa. Sjönk 700105 i pos 32°7'N, 151°23'E
9453	MS		Renee ex Rani, VALENCIA	1954	Göteborg	1821	846	x	1954	4.68	S	Pi
9454	MS		Lucy ex El Centroamericano, GUDMUNDRA	1954	Nacka	2556	1096	x	1954	1971	S	CR
9455	F		RENLAND II ex LIBANON	1954	Landskrona	97	46		1954	1970		Förlist
9456	MT		Captain Gregos ex Ariege, Valais, Aghios Haralampos, JUSTUS WALLER	1954	Göteborg	11285	6622	x	1954	1964	S	Du
9457	MT		Heleanna ex MUNKEDAL	1954	Göteborg	11071	8268	x	1954	5.66	S	Gr. Eldhärjad 710828 vid Brindisi
9458	MS-B		Mjölner ex EBBE	1954	Kalmar	116	18	x	1954	10.72	S	No
9459	MS		Hoveringham II ex RIBERSBORG, CARINA	1954	Kalmar	496	329	x	1954	2.66	S	Br. Sjönk 710128 vid Puffin Sound
9460	MS		Pelopidas II ex Steckenpferd, CARLA, OSTBRIS, Cromarty, Skipsea	1936	Sunderland	6767	5547	x	1954	12.58	S	EG. Upphuggen Kaohsiung 6/73
9461	MS		Avra ex VIDALAND	1954	Göteborg	6270	4615	x	1954	1.78	S	Gr. Upphuggen Gadani Beach 2/81
9462	MS		Horizon ex Lydia Dan, LOMBARDIA	1954	Gävle	2129	1252	x	1954	6.54	S	Da. Förlist 670512 vid Cape Hermes.
9463	MS		Hai Jen ex Benfruit, FRUBEL ANNIKA, Brarena	1948	Oskarshamn	3640	2653	x	1954	11.56	S	No. Upphuggen Kaohsiung 1/70
9464	MS		Strynø ex GULLMARSFÄRJAN, BRAHEBORG, FEMÖ, Femösund	1931	Frederikshavn	100	51	x	1954	10.66	S	Da
9465	F		MONTANA ex POLEN	1919	Studseröd	35	14	x	1954			
9466	MT		RÖSSVIK ex John Harker	1930	Knottingley	174	113	x	1954	1973		Upphuggen Göteborg
9467	MS		Rajah ex GANDIA	1954	Göteborg	1898	1168	x	1954	4.68	S	Ph. Sjönk 711228 vid Bataan
9468	MS		ÖSTANVIND ex NIMROD, BOHUSLÄN, Luma, Wiesel	1914	Wesermünde-Lehe	161	91	x	1954			
9469	MT		Port au Prince ex Stamar, ANCO SPUR, FAUNUS	1954	Uddevalla	6086	4088	x	1954	3.67	S	No. Upphuggen 3/78 San Esteban de Priva
9470	MT		SEBONG ex PANADONA, TERMA, ÖREBRO TREAN, NORDTANK, HERRÄNG I	1905	Stockholm	146	89	x	1954			
9471	MS		JACQUELINE ex JACKA, JACK, IRENE, JACK, JACQUES	1894	Göteborg	49	29	x	1954			
9472	MS		Kindliness ex Fernandoeverett, VINTERLAND	1954	Göteborg	6266	4614	x	1954	7.68	S	Li. Upphuggen Kaohsiung 10/79
9473	MS		Vinty ex Uffe, Karin, Djursland, Maj/ /Florrie, TOFTÖ, INGÖ, KENTSE, Agnete Kure, Roselyn	1918	Gouda	246	139	x	1954	6.66	S	Da
9474	F		FLORENS ex MODE	1954	Djupvik	41	11	x	1954			
9475	F		KARLSÖ I ex AGÖ, TISTELÖN, VINGAFORS	1954	Skredsvik	97	38	x	1954	1969		Förlist
9476	MS-B		Sofala ex TYR	1954	Falkenberg	248	69	x	1954	12.59	S	Po
9477	ST		Talbot Castle ex Port Breton, SOYA-LOVISA	1954	Helsingborg	3582	1750	x	1954	3.65	S	Fr. Anl Gadani Beach 750712 för upphuggning
9478	F		RANDO ex ZIVA I, NORDVÄG II, KINNARD	1954	Skredsvik	83	28	x	1954	1982		Utbränd 3/1 vid Koster
9479	MS		Macori ex Sudri, Jarlinn, PALERMO, NORDANFORS, BARKEN	1954	Karlstad	490	322	x	1954	5.64	S	Ic. Anl Ystad 760406
9480	MS		Thriving Country ex United Glory, Golden Swan, ENAREN	1954	Lübeck	2853	1536	x	1954	1968	S	Li. Upphuggen Bombay 3/82
9481	MS		Mimie ex Antonis, Dionis, Sissy, Milo, ESBJÖRN GÖRTHON	1954	Sölvesborg	1973	1210	x	1954	3.66	S	Li
9482	F		WAILETT ex BELTUNA, FYLGIA	1954	Hälleviksstrand	90	30	x	1954			
9483	MS		Holy Mount ex DOLLY, VIKING	1938	Foxhol	256	161	x	1954	7.75	S	Ni
9484	MS		LISSKULLA V ex DELFIN II, SKOBOLAND	1954	Lidingö	31	22	x	1954			
9485	MS		Nora ex UTSKÄR, In Spé, Vadder Gerrit, Möwe, Harlington, Nora	1918	Waterhuizen	205	131	x	1954	10.79	S	Du
9486	MS		Kyriaki ex Siewall, INGRID	1954	Kalmar	496	329	x	1954	1955	S	Ge. Förlist 771211 Euboea Island
9487	MS		BACKAFALL ex MACKGRILLEN, HUGO HAMMAR	1954	Lödöse	215	129	x	1954			
9488	SS		BETULA I ex BETULA, Perch Rock	1929	Dundee	766	285	x	1954			
9489	MT		Perilefki ex Theomitor, PAN GOTHIA	1954	Göteborg	11234	6638	x	1954	1967	S	Li. Upphuggen Karachi 10/77
9490	MS		Ria Mar I ex Milos V, ARABERT	1954	Landskrona	2932	1986	x	1954	1979	S	Gr
9491	MS-OBO		Athelcrown ex VASARA	1954	Göteborg	16169	9148	x	1954	1972	S	Br. Anl Kaohsiung 750519 för upphuggning
9492	SS		ELENI ex Jaarstroom	1922	Zalt Bommel	2918	2066	x	1954	3.57		Upphuggen Sunderland efter haveri
9493	MS		NORRFJORD ex HALLÖ, TJÖRNÖ, Berlin	1922	Emden	189	108	x	1954	1970		Upphuggen Göteborg efter haveri
9494	MT		TRELLEVIK ex TANKÖ, TRELLEFJORD	1954	Källandsö	235	131	x	1954			
9495	SM		Kirsten Coba ex Birte Halskov, Leila Chris, GLOBE, SUNDIA, Alk, Globe	1933	Delfzijl	222	114	x	1954	1959	S	Da
9496	MS		LAZY ex LACY, BUDKAVLEN, Jenny	1947	Eckernförde	130	77	x	1954			
9497	MS		Chen Kuo ex Brake, MÄRTHA REUTER, Branita	1949	Oskarshamn	3641	2638	x	1954	11.56	S	Ge
9498	TT		Orca ex SOYA-ATLANTIC	1954	Malmö	15975	9211	x	1954	1971	S	Du
9499	MS		ALBATROSS AV GÖTEBORG ex RANE, Gretl, Willem	1912	Vlardingén	179	113	x	1954			
9500	MS		ESTELLE ex MONICA, WESTA, Vesta	1922	Emden	197	133	x	1954	4.65	S	Fi

DAX FÖRNYA PRENUMERATIONEN

Avgiften för 1983 är oförändrad **40 KR**

trots devalvering och högre priser.

Som vi tidigare framhållit vill vi bygga upp reserver inför kommande utgifter. Vi är därför inte främmande för ett frivilligt bidrag på någon tia. Som tack får Du i så fall en kopia av färgbilden som prydde jubileumsnumret.

Skickan in Din avgift så fort som möjligt. Gärna nu, som spar Du oss en massa jobb som vi i stället kan lägga på utförandet av nästa LÄNSPUMPEN. Postgiro 81 57 68-7.

FOREST DREAM

av Jan Davidson

utkommer i mitten av december (lagom till jul!) och säljes genom Västra Kretsen. Pris ca 50:- kr plus porto. Boken är på 80 sidor och rikt illustrerad. Inbunden.

Genom att beställa boken genom Västra Kretsen gynnar Du Klubb Maritim. Skicka in nedanstående talong så sänder vi boken i god tid till jul. Betala inte nu. Först vid leverans.

Härmed beställes _____ ex av Jan Davidssons bok FOREST DREAM à ca 50:- kr plus porto att sändas till

Namn _____

Adress _____

Postnummer/adress _____

Insändes till

LÄNSPUMPEN

Box 421

401 26 GÖTEBORG

Jag betalar boken först vid leveransen.

Signatur _____