

LÄNSPUMPEN





Redaktionellt

Vi vill tacka vår trogna läsarskara för ett trevligt 1983. Har Du som läst Läns pumpen haft lika stor glädje av den som vi som har gjort den, har vi lyckats över förväntan.

Det är nämligen mycket roligt att göra tidning. Fyra viljor skall jämkas samman så att resultatet skall bli det allra bästa. Efter varje nummer sitter redaktionen och noga gar igenom Läns pumpen sida för sida. Markerar det som vi tycker bör ändras till kommande nummer. Det kan vara en rubrik som kanske inte är riktigt rätt centrerad eller ett tryckfel som vi inte sett då vi korrekturläste. Vi tycker vi lär oss något varje gång.

En lärdom som vi gjort under året är att vi nog var lite för snälla när vi behöll 40 kr som prenumerationspris även för 1983. Trots frivilliga bidrag måste vi dock höja avgiften något till 55 kr eftersom både postavgifter och tryckkostnader stigit. Lika välkommet som tidigare är Ditt frivilliga bidrag utöver avgiften. Man skall aldrig ändra på två saker samtidigt!

Har Du någonsin funderat över hur mycket en prenumerationsavgift om 40 kr räcker till? Givetvis inte. Det är ju vårt jobb. Det går åt nästan 12 avgifter för att producera en enda sida. Och vi som gör 96 om året!

Vi på redaktionen önskar läsekretsen en GOD JUL och ETT GOTT NYTT ÅR. Och kom ihåg att årets favoritjulklapp är en prenumeration på Läns pumpen! På återseende!

Redaktörerna

Utgiven av Västra Kretsen av:

—KLUBB MARITIM—

Förening för fartyghistorisk forskning
Utkommer i mars, juni, sept, dec
Adress: Box 421, 401 26 Göteborg
Huvudredaktör och ansvarig utgivare:
Kristen Bång tel: 031 - 26 38 38

Övriga redaktion:

Jan Johansson tel: 031 - 12 26 14
Göran Ohlsson tel: 031 - 28 88 61
Bertil Söderberg tel: 031 - 45 91 98

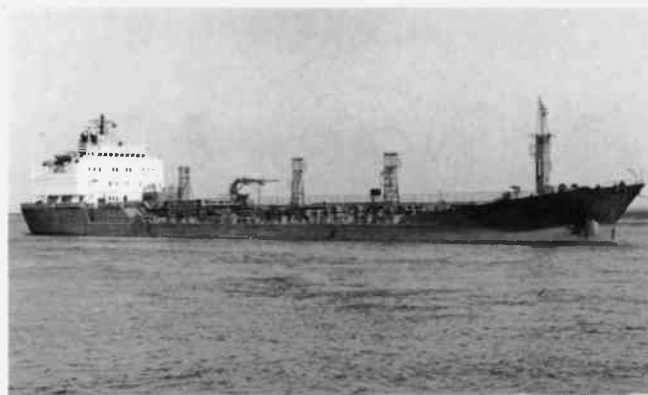
Prenumeration 1984: 55:— kr
Postgiro 81 57 68 - 7
Lösnummer pris 12:— kr
Årgång: 12
ISSN 0281-4242
Nummer 45 från starten
Upplaga: 1300 ex

Tryckt hos Struves, Göteborg
Eftertryck tillåtes med angivande av källa

OMSLAGSFOTO

GG 564 Roxen från Önnered på väg ut från Skagen den 31 augusti 1983. Foto Göran Ohlsson.

Ny Donsötanker

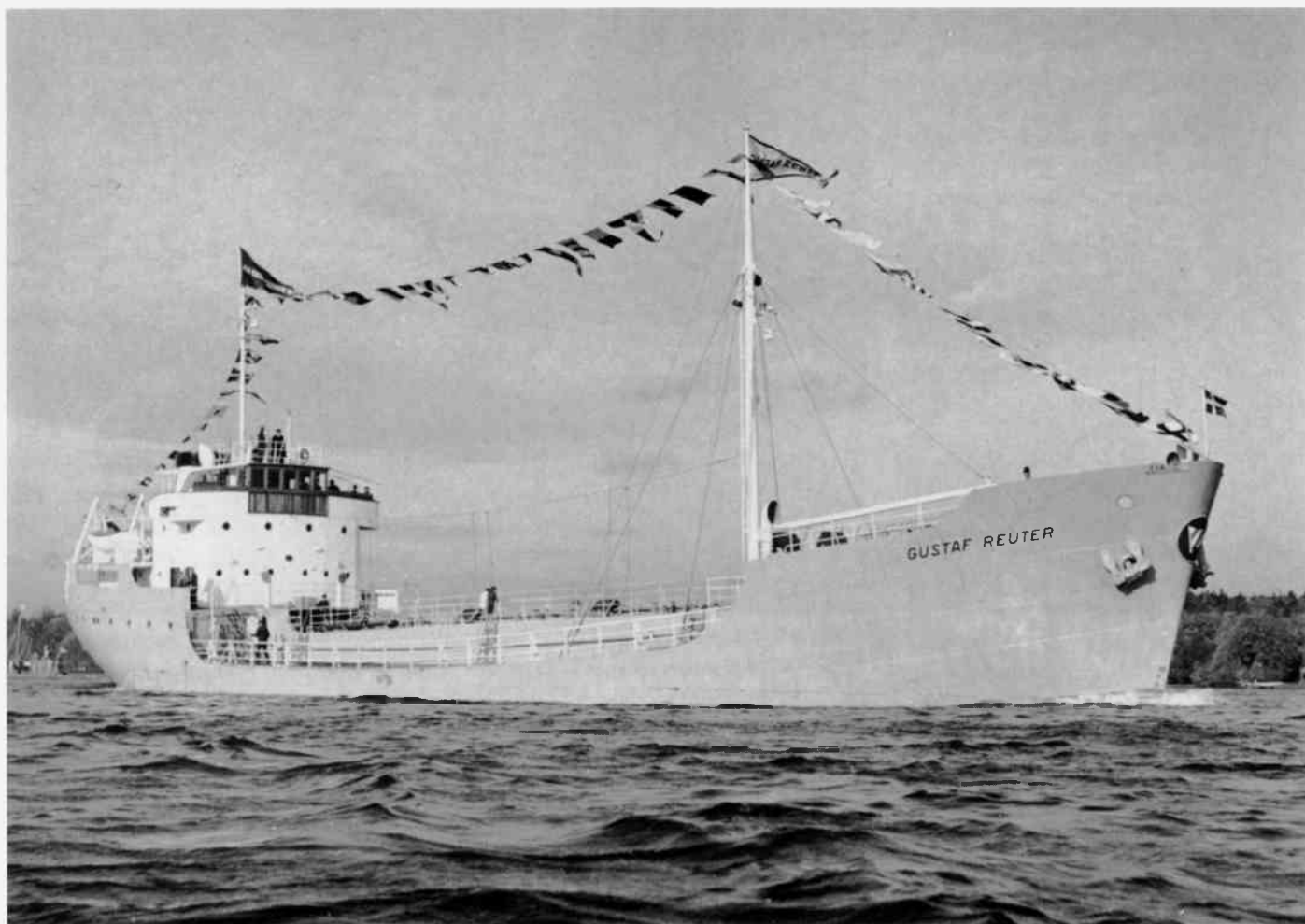


Nyligen inköptes till Donsö de båda norska tankmotorfartygen **Lido** och **Lotos** på vardera runt 10.000 ton dw.

Fartygen är byggda 1975-76 vid Ankerlökken i Fredrikstad. **Lotos**, bilden, hette först **Joaker** och från 1976 **Lotos**. Det andra fartyget, **Lido** hette först **Joravn** och från 1979 **Lido**. Det är Hans Yngve Johnsson som köpt fartygen. Några nya namn på fartygen har skeppsredare Johnsson inte hunnit meddela redaktionen.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

- | | | |
|----|--|-------------------|
| 3 | M/T Gustaf Reuters explosion i Göteborgs oljehamn | Bertil Söderberg |
| 8 | Mera om Cilla och Svea | |
| 9 | Skutsidan — frågor och svar | |
| 10 | Till rors på Vätterns fånge | Ragnar Magnander |
| 11 | Slutseglat | Kristen Bång |
| 12 | Svaneholm under kriget | old ship |
| 13 | Bogserbåtsfoton | Alf Strömbäck |
| 14 | Familjen Magnusson och deras båtar | Göran Ohlsson |
| 21 | Veritas VII ex Nero | Staffan Myrenberg |
| 22 | Fujiyama - Sveriges vackraste örlogsfartyg? | Stellan Bojerud |
| 22 | Medelpads sjöhistoriska förening | |
| 23 | Svar till Alf Dyne | Karl Osterman |
| 23 | Varven vid Skredsvik, Sludseröd, Klingeröd och Olofsborg | |



M/T Gustaf Reuter vid leveransen från Ekensbergs Varv 1948. Foto: Svensk Sjöfarts Tidning.

Gustaf Reuters explosion i Göteborgs oljehamn

– Ett tragiskt 30-års minne –

av Bertil Söderberg

Ombord på kusttankern Gustaf Reuter inträffade en valdsam explosion på juldagen 1953, då fartyget låg i Ryahamnen i Göteborg. Lossningen av råolja var avslutad och man hade börjat rengöra tankarna, då explosionen inträffade varvid en man omkom, fartyget eldhärjades, kantrade och sjönk i hamnbassängen. Efter en besvärlig bärgning kom omsider tankerns för och akterskepp att återförenas till ett nytt fartyg genom en ny mittsektion. Drygt två år efter olyckan återlevererades Gustaf Reuter till sitt gamla rederi. Nu med namnet Ingegerd Reuter. Några år senare såldes fartyget till Bulgarien, där hon slutade sina dagar i slutet av 1970-talet.

Julbordets läckerheter var framdukade och vi var just på väg att sätta oss till bords då en kraftig explosion fick fönsterrutorna, som vätte mot hamnen, att kraftigt vibrera. De glada miner som utstrålats från det förväntansfulla bords-sällskapet byttes snabbt till allvarliga ansiktsuttryck. "Har kriget brutit ut?" sade någon.

Andra sprang fram till fönstren för att se vad som hänt. I riktning mot oljehamnen syntes ett starkt eldsken, som

fick igång en diskussion om vad som inträffat.

Jag minns än idag uppståndelsen och allvaret bland de vuxna i sällskapet. Vad som hade hänt var att motortankern **Gustaf Reuter** exploderat i Ryahamnen, och när vissheten om detta var ett faktum lade sig oron bland gästerna som återgick till att avnjuta julbordets läckerheter.

Påföljande dag blev den sedvanliga hamnpromenaden förlagd ut till Röda

Sten, mitt emot Ryahamnen, för att beskåda förödelserna. Mycket folk hade samlats därute men det var inte mycket de kunde se av haveristen. Endast en liten del stack upp över ytan. Det var spännande att se men samtidigt såg det skrämmande ut minns jag.

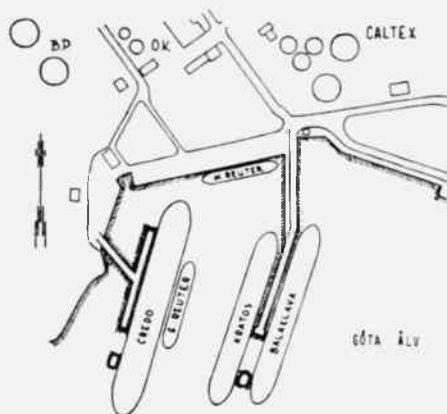
Största oljelasten

Omedelbart före julhelgen 1953 var den norska tankern **Credo** om 25.000 ton

på väg in till Göteborg. Tankern hade full last av crude-oil till Koppartrans oljeraffineri, men kunde inte anlöpa pir 151 i Ryahamnen på grund av sitt stora djupgående. Därför ankrade **Credo** upp på Rivöfjorden, i väntan på att läktra över olja till en kusttanker, för att därefter gå in till piren i oljehamnen.

Rederi AB Reuts motortanker **Gustaf Reuter** dirigerades ut till **Credo** för att lätta henne på 1.600 ton råolja. Lastningen var klar tid tretiden på julaftons eftermiddag och därefter avgick **Gustaf Reuter** och ankrade på Rivöfjorden, i avvaktan på att **Credo** skulle gå in till pir 151. När **Credo** förtöjt i oljehamnen lade sig **Gustaf Reuter** på hennes styrbordssida för att pumpa över oljan till **Credo** igen. På juldagens morgon började man pumpa över oljan, vilket var klart omkring kl 17.00.

Vid pir 152, belägen ca 100 m öster om pir 151 låg de båda tankfartygen **Kratos** om 12.760 ton, och **Balaklava** om 12.000 ton förtöjda och under lossning av olja.



Skiss över tankfartygens lägen i Ryahamnen den 25 december 1953. Skissen från Tidningen Brandskydd.

Gustaf Reuters kapten och överstyrmann hade lämnat fartyget på julaftons kväll, och även de av besättningen som inte erfordrades för arbetet ombord hade likaledes gått iland. Befälet ombord fördes av andre styrmannen. Kaptenen hade vid flera tillfällen klargjort för besättningen att det rörde sig om mycket eldfarlig last, och att största försiktighet måste iakttas. Kaptenen fick även underrättelse per telefon om utvecklingen under lossningens gång.

Explosionen

Omkring kl 17.30 på juldagen började besättningen med att göra rent i **Gustaf**



Dagen efter olyckan. **Gustaf Reuter** ligger sjunken och blockerar hamnbassängen. Längst in i bassängen ligger bolagsbåten **Maud Reuter**. Foto från Röda Bolaget.

Reuters tankar. Det gick så till att man spolade tanken med vatten från fartygets brandposter. Det oljeblandade vattnet som samlades på botten i tanken, pumpades över till en annan tank med fartygets oljepumpar. Oljepumpens kapacitet var större än mängden som pumpades, därför skedde också en utsugning av gas från tankbotten.

Från uppsamlingstanken skulle sedan det oljeblandade vattnet pumpas över till **Credo**, som ute till havs i samband med sin egen tankrengöring skulle pumpa ut det förorenade vattnet.

Som belysning i tanken användes en s.k. sol, en vanlig sladdlampa med en större skärm, inom vilken 5 lampor fanns monterade. Vid detta tillfälle saknades emellertid 2 lampor. Solen var inte försedd med gastätt skydd. Lampan sänktes ned i tanken en bit och fastgjordes. Därpå började spolningen av tanken. Detta arbete utfördes av matrosen Georg Norin som hade hjälp av jungmannen Jarl Eriksson.

Andre styrmann Albert Nilsson var ansvarig för arbetet med rengöringen och Nilsson berättade vid sjöförklaringen



Det första man bärgade var förskeppet, som drogs över älven till Röda Sten, där det lades på botten. Foto från Röda Bolaget.

följande:

”Efter det jag anbringat sollampan, gick jag till pumphuset för att göra i ordning pumparna. Jag gick därefter två gånger och inspekterade spolningen. Vid båda dessa tillfällen var allt i sin ordning. Då jag sista gången var framme vid luckan, talade jag med Norin om hur arbetet fortlöpte. Norin stod strax bredvid mig. Även Eriksson stod på min andra sida. Jag tittade ner i tanken och såg, att lampan brann och pumparna sög ordentligt.

Därefter gick jag akteröver och iakttog, att sediment, blandat med vatten, började komma in i 2:ans tankar. Norins och Erikssons vakt hade börjat kl 17.00. Sedan fortsatte jag akteröver för att kontrollera tiden. När jag befann mig mellan **Credos** och **Gustaf Reuters** däckshus, skedde explosionen. Det verkade som en minsprängning. Lufttrycket var så kraftigt, att min mössa for av mig. Klockan var då ungefär 17.45. Jag såg inte några lågor. Omedelbart efter explosionen varskodde jag manskapet. Jag såg att något vid explosionen virvlade ner på **Credos** akterdäck från **Gustaf Reuter**. Ungefär sju man samt en kvinna av besättningen var ombord. Dessutom var en utomstående kvinna ombord vid tillfället.

Sedan jag varskott manskapet, började fartyget lägga sig över ungefär 20° på styrbords sida. Fartyget vände sig därpå och lade sig över åt babord mot **Credo**. Enda möjligheten för de ombordvarande att komma ifrån fartyget var att försöka komma över på **Credo**. Någon möjlighet att ta mig föröver till Norin och Eriksson fanns inte.”

Jungman Eriksson hade före explosionen sett en eldslåga slå upp ur tankluckan, och att han då omedelbart försvunnit från platsen. Han överraskades emellertid av explosionen som vräkte honom i däckets så hårt att han svimmade. När han vaknade kröp han upp på backen, varifrån han kastade sig i vattnet och sedan själv tog sig upp på kajen, varifrån han fördes till Sahlgrenska sjukhuset för vård. Georg Norin hade vid explosionen kastats överbord och drunknat. Hans kropp återfanns den 30 maj 1954. Obduktionen visade att Norin avlidit av kvävning genom druckning.

Gustaf Reuters befälhavare sjökaptan Erik Andersson, dömdes till dagsböter för allmänfarlig vårdslöshet och vållande till annans död.



Akterskeppet har rätats och lyfts från botten. Foto från Röda Bolaget.

Larmet går

Till Brandkårens larmcentral kom larm in kl 17.45 om explosion i Ryahamnen. Utryckning skedde omedelbart från två stationer samt den stora flodsprutan **Flodsprutan II**. Skeppare på flodsprutan var Henry Persson som berättar:

– Jag stod och pratade med min fru i telefon. Vi bodde på Carnegiegatan 7 i Majorna, vilken ligger ca 1,5 km fågelvägen från Ryahamnen. Ett fönster stod öppet i kammaren och rätt som det var under telefonsamtalet sa min fru: ”Oj! Vad var det som smäll?”

”Det var väl några ungar som sköt ute på gården”, sa jag. Men det var det

inte för när vi hade pratat ytterligare ca en halv minut sa hon:

”Oj! Nu blåste gardinen in här.”

– Då är det något som har hänt, och vi får säkert larm om en liten stund. Vi fortsatte att prata och så gick larmet. Nu visste jag iallafall åt vilket håll olyckan skett. Jag trodde först att det var på Örlogsvarvet Nya Varvet, och att någon ammunition exploderat. Jag gick ut i korridoren och då kom en man från alarmcentralen och meddelade att det skett en explosion någonstans västerut i hamnen. Vi sprang ner i stationshallen och båtbesättningen samt släckningsstyrkan kördes ned till **Flodsprutan II**.

Ombord på flodsprutan hade maskin-



Den dåliga stabiliteten på akterskeppet gjorde bärgningen besvärlig. Foto: Röda Bolaget.

folket, som låg ombord, redan startat upp de två Nohab-maskinerna. Vi lade loss och satte kurs västerut. Redan nu såg vi ett eldsken västerut. Eftersom älven svänger kunde vi inte se var det brann någonstans. På väg ut gick gissningarna: Är det på Nya Varvet eller i oljehamnen? När vi kommit en bit ner för älven i höjd med Majnabbehamnen, såg vi att det var i Ryahamnen. Då vi kom fram såg vi att där låg en båt kant-rad, hon flöt fortfarande delvis men brann intensivt. Det var motortankern **Gustaf Reuter**.

Vi gick upp akter om styrbord på den norska tankern **Credo** mot vraket av **Gustaf Reuter** och förtöjde där. De två förliga kanonerna kördes igång och med dessa bekämpades elden som även fått fäste i färgen på **Credos** bordläggning. När branden var bekämpad så hade **Gustaf Reuter** sjunkit. Däckshuset på hennes styrbordssida låg strax under ytan, och det lyste fortfarande från ett par ventiler som dock snabbt slocknade. I detta läget visste vi inte om det fanns folk inestängda kvar ombord i vraket. Dessbättre visade det sig senare att så inte var fallet. Den ende som saknades var matrosen Norin som höll på att spola tanken då explosionen inträffade.

Vi kunde nu förhålla oss närmare vraket så vi nästan låg en bit över det. Stegen restes upp mot **Credo** och vi kunde komma ombord på henne och fullborda jobbet tillsammans med styrkorna från land. Efter några timmar var arbetet för vår del slutfört och vi återvände med **Flodsprutan II** till läget vid Rosen-



Resterna av **Gustaf Reuter** hänger säkert i Wajrarna från Hammens båda pontonkranar. Foto från Röda Bolaget.



Akterskeppet sedan det lyfts och bogserats till Röda Bolagets pir vid Kusten. Foto från Fatygsinspektionen.

lundskanalen.

Bärgningen

Vraket av **Gustaf Reuter** blockerade helt pir 151, och fartyg till kajplats 152 kunde inte manövreras in eller ut under den mörka tiden på dygnet. Eftersom Koppartrans just under januari och februari väntade en mängd tankfartyg för lossning, blev situationen utomordenlig besvärlig, och det var ytterst angeläget att få bort vraket så fort som möjligt.

Hamnmyndigheterna gav bärgningsuppdraget till Röda Bolaget som lovade att vraket skulle vara borta senast till omkring den 8 feb. 1954. En tvist uppstod eftersom rederiet och försäkringsbolaget skrivit kontrakt med firman Intermarin i Malmö, om bärgningen. Det blev dock Röda Bolaget som utförde bärgningen.

Bärgningen blev besvärlig och man fick skära isär fartyget i tre delar. Förskeppet lyftes med pontonkranen **Chapman** och drogs över älven till Röda Sten. Strax innan man var framme brast wajrarna och förskeppet lade sig på botten lite längre ut än man hade räknat med. Vraket störde dock inte trafiken på älven. Även mittpartiet lyftes men med hjälp av pontoner och drogs över älven och förtöjdes nära förskeppet. Senare skrotades denna del av **Gustaf Reuter**.

Den 25 januari 1954 lyckades bärgarna att få akterskeppet på rätt köl med hjälp av pontoner och Hammens båda pontonkranar. Därefter bogserades det

värdefulla akterskeppet med motorena till Röda Bolagets hamn vid Kusten, där akterskeppet förtöjdes långt ut vid piren.

Röda Bolaget hade lyckats att slutföra bärgningen en vecka före utlovad tid. Resterna av motortankern **Gustaf Reuter** såg inte ut mycket för världen. Sönderbrutna och förvridna plåtbitar gjorde anblicken av vrakresterna utomordentligt dystert. Inte trodde man att det skulle kunna bli ett fartyg av dem igen.

Ombyggnaden

Nästan på dagen ett år efter olyckan



Kommandobryggan blev utblåst vid explosionen och svårt skadad vid den efterföljande branden. Foto:Röda Bolaget.

återköpte Rederi AB Reut vraket från Röda Bolaget. Avtal hade träffats med Eriksbergs Mek. Verkstad och Göteborgs Varv om istandsättande av fartyget.

Arbetet påbörjades omedelbart. Förskeppet som låg ute vid Röda Sten, bogserades av pontonkranen **Chapman** till Göteborgs Varv, som då hade fått en ny bädd färdig. På bädden byggdes en ny mittsektion på ca 55 m som sammanfogades med det gamla förskeppet. Den nya sektionen blev 9 meter längre än den som gick förlorad vid olyckan. Fartygets lastförmåga ökade därför med ca 500 ton.

Inte förrän den 15 feb. 1956 var det dags för sjösättning vid Göteborgs Varv. Kl 14 på dagen startade man arbetet med tjugo man och två bogserbåtar, och först sent på natten hade förskeppet kommit i sitt rätta element. Bogserbåtarna höll älven ren från is, samtidigt som de hjälpte till och drog, medan man höll igen med slipspelet.

Några dagar senare bogserades förskeppet till Eriksberg, där akterskeppet väntade, nyrenoverat och fint, på att svetsas samman med förskeppet. Eriksberg var klar med operationen den 10 april då fartyget gick på sin andra prov- och leveranstur. Denna gång med namnet **Ingegerd Reuter**.

Dagen efter provturen skrev Ny Tid om leveransen av **Ingegerd Reuter**:

– Ett pånyttfött tankmotorfartyg kan man på goda grunder kalla f.d. **Gustaf Reuter**, som på tisdagen gick ut från Eriksberg på provtur. Med nytt namn **Ingegerd Reuter**, och med nybyggt förlängt tankparti samt helt genomrenoverat från för till akter i maskin och inredning gav fartyget provturgästerna känslan av, att det var ett nybygge.

Vid leveransen hade tankern inte Reuters skorstensmärke utan Svenska Essos, vilket bolag då **Ingegerd Reuter** gick in i timecharter för.

Det kan tyckas att tiden för reparationsarbetet blev ovanligt lång, nästan 14 månader. Det var emellertid flera olika orsaker som spelade in: en ovanligt sträng vinter, Göteborgs Varv hade inte resurser att klara av ett så stort arbete, vilket medförde att Reuters fick gå in med pengar för att få fart på jobbet.

Fartygets historia

Motortankern beställdes av ett Norskt rederi hos Ekensbergs Varv i Stockholm.



Gustaf Reuter har fått en ny mittsektion på Eriksbergs Varv. Före operationen sade man att hon var världens längsta fartyg: Förskeppet låg vid Göteborgs Varv och akterskeppet vid Eriksberg. Foto: Varvsmuseet.

Emellertid övertogs kontraktet av Red. AB Reut i Kungälv, som döpte fartyget till **Gustaf Reuter** vid sjösättningen den 18 juni 1948. Tankern var av samma typ och storlek som den i februari samma år till Red. AB Rex levererade motortankern **Lovö**.

Fartyget hade följande data: (efter ombyggnad)

| | | |
|------------------|---------|-------------|
| Reg.nr | | 9011 |
| Signalbokstäver | | SFKT |
| Längd | (76,55) | 69,17 m |
| Bredd | | 10,83 m |
| Djup | | 4,88 m |
| Bruttodräktighet | (1474) | 1296,87 ton |
| Nettodräktighet | (820) | 836,75 ton |
| Fart | (11) | 11,6 knop |

Den 12 oktober 1948 levererades **Gustaf Reuter** till Red. AB Reut i Kungälv, som omgående satte in henne i oljetrafiken.

Gustaf Reuter var inte precis ett lyckosamt fartyg. Under den svenska tiden var hon ute för flera olyckor och tillbud.

Den 15 dec. 1951 kolliderade hon med ett mudderverk som var under bogsering i Göta älv vid Lilla Edet. Bogserläpet gick av någon anledning på fel sida av älven och en kollision blev oundviklig. Sammanstötningen var så kraftig att mudderverket tog in vatten och sjönk.

På juldagen 1953 inträffade den svåra explosionsolyckan som redan beskrivits.

På olycksbåten **Gustaf Reuter** bytte man namn efter ombyggnaden 1956 till **Ingegerd Reuter**. Den 16 augusti 1957 var olyckan framme igen. Fartyget hade anlöpt Örnsköldsviks nya oljehamn då en tank sprang läck och både pumprummen och maskinrummet fylldes av 10.000 liter bensin. Lasten bestod av ca 2 miljoner liter bensin. Explosionsrisken var överhängande.

Brandkåren lyckades dock att läns-pumpa rummen och genom den insatsen eliminerade man explosionsrisken. En explosion kunde ha fått oanade följder.

Konkurrensen från de alltfler bildade



På namnvimpeln står Ingegerd Reuter. Tankern döptes om och syns här vid återkomsten till varvet efter leveransturen. Foto: Varvsmuseet.

partrederierna för oljetrafiken fick så kännbara följder för bolaget att man sålde **Ingegerd Reuter** till Bulgarien på hösten 1959. Den svenska tankern blev det första fartyget i den nya tankflotta som Bulgariska regeringen beslutat om. Dittills hade oljetransporterna ombesörjts av utländska tankbåtar. Fartyget skulle gå i oljefart mellan rumänska, sovjetiska och bulgariska hamnar. För att kunna måla namnet **Komsomoletz** på nyförvärvet fick bulgarerna punga ut med 2,5 miljoner kronor.

Den 21 oktober 1959 avfördes såldes **Ingegerd Reuter** från det svenska fartygsregistret som icke längre varande svenskt. Tankern registrerades på Nav. Maritime Bulgare, Varna. År 1970 överfördes **Komsomoletz** på Bulgarian Tanker Fleet, Bourgas.

Den 3 oktober 1971 grundstötte **Komsomoletz** utanför Mornos fyr på



Ingegerd Reuter vid leveransturen. Hemorten hade ändrats till Onsala. Som synes gick hon in i charter för Esso. Foto: Varvsmuseet.

resa Jugoslavien – Bulgarien i ballast. Tankern kom flott påföljande dag.

I mitten av juni 1976 var det slutseglat för gamla **Gustaf Reuter** som såldes

till inhemska upphuggare i Shabla. Innan dess lär hon dock ha gjort en resa till Övre sjöarna, vilket jag dock inte har fått bekräftat.

Mera om . . .

GG 423 Cilla

Cilla bogserades som ett tomt skrov till Karlstad. I Karlstad låg **Daisy**, byggd 1920 med en 75 hk J-M. **Daisy** var lustbåt. Hon hade haft bottenkänning och lyftes upp på kajen mitt emot Karlstads Varv. Samtidigt lyftes **Cilla** upp.

Daisy förlorade nu sin J-M. **Cilla** såg bra ut när hon kom upp. Amatörarbeten utfördes men något bordbyte kom aldrig till stånd. Skrovet stod helt öppet och började torka isär. Ägaren var utrustad med fästmö och intresset för **Cilla** var ej vad det varit. Enligt rykte såldes **Cilla** en gång stående på kajen.

Daisy kom i sjön men **Cilla** stod kvar. Karlstad Kommun ledsnade på vraket som stod kvar på kajen och en höst, troligen 1978, i början av september bröt en grävskopa ned **Cilla** och virket hamnade på soptippen.

Staffan Myrenberg

Svea – GULLHOLMEN

Olle Renck skriver om "udda fiskefartyg" i nummer 3 och det kan jag hålla med om. Min far talade ibland om den amerikanska skonaren som fanns på

Gullholmen. Jag kan inte minnas hur han bedömde den som passande till dörj- eller långafiske, men den var en hejare att segla.

En gång tog makrillen, som användes till agn, slut för några kuttrar och **Svea** då man befanns sig på fiske utanför Shetland. "Vi skall snart segla till Norge och skaffa agn" sade man på **Svea** och gav sig iväg. Efter några dygn var man tillbaka på fiskevattnen vid Shetland och då hade man ändå legat på kryssen

en väg.

Hon var nog en bankskonare för svärför talade om hur stor segelföring hon hade, speciellt då det stora storseglet. Hon var kanske som på fotot, en mindre bankskonare av äldre typ.

Minns jag rätt gick skepparen överbord och omkom under fiske på Nordsjön. Kanske var det därför **Svea** såldes från Gullholmen.

Sterner Johannesson



Fotot på den vackra skonaren Svea är insänt av Tomas Johannesson.

Skutsidan – frågor och svar

Det var en ”grann” bild Ni hade letat upp till Mittuppslaget till Länsumpen No 3.

Jo den skutan kände jag allt igen med en gång, för det är 1325 **Ingeborg**, som byggdes 1878 i Timmernabben för Hans Jönsson Fex i Lerhamn, mellan Höganäs och Mölle.

Hon var på 324 brt. och bör ha lastat ca 500 ton.

Såldes 1907 till A Nilsson i Helsingborg, varvid Janne Bruce från Råå blev befälhavare.

Den 25 okt 1912 bar det sig inte bättre än att **Ingeborg** strandade på Lildström vid Jylland och blev svårt skadad. Kondemnerades och togs till Göteborg där hon sedan såldes på auktion till trävarufirman Virke för 13.100 kr. Tydligt var priset med trälasten, och skutan såldes kort därpå till Joh. Alfred Norberg i Tjockö, Roslagen, för att sedan repareras. Såldes i april 1919 till J W Pettersson i Länna.

På resa från Örnsköldsvik till Stockholm med ved, var hon den 25 nov 1919 under bogsering av bogserångaren **Prins Bernadotte**, varvid bogserångaren av någon anledning styrde upp på land vid Örskår och den stackars **Ingeborg** som hade sina ankarkättingar stuckna till bogserbåten hade bara att följa efter. Skutan som tydligen på ålderns höst blivit degraderad till småfart, och kanske började bli slutseglad, började ge sig i alla fogningar, och övergavs som vrak.

Vår gamle klubbmedlem Gösta Jansson i Stockholm berättade för mig för många år sedan om att han som pojke kom ihåg att hon stod kvar hela 1920, och att strandningen hade varit så våldsam att masterna hade hoppat ur kölsvinet.

Den okända skutan i No 2 är nog trots allt 4047 **Gerd** som sedan blev **Valborg**. Jag har några foton att jämföra med, som stämmer helt med det införda i tidningen.

Jag retar mig över att jag inte kan identifiera de övriga skutorna i No 3. Jag känner så väl igen de två översta på sidan 11, och är övertygad om att jag skall ha samma foto som skonertskeppet underst.

Jag börjar dock bli ”ringrostig” och har ju trots allt över 10.000 foton av skutor att ”bläddra” i, så jag får väl låta någon med bättre minne svara. Ja detta får vara allt för denna gången.

Örjan Kronvall

□

Skutan på mittuppslaget i nr 3 är **Ingeborg** av Lerberget byggd 1878 i Timmernabben. Hon var en mycket välkänd skåneskuta och hade en skiftesrik levnad.

Ingeborg hörde hemma i Lerhamn fram till 1907, sedan Helsingborg till 1913, Tjockö till 1919 och samma år även Högmarsö och Blidö. Fartyget förliste 1919 bogserad av en bogserbåt.

Bror Malmsten

□

Nu måste jag lägga mig i skutdiskussionen angående skutan i nummer 2. Jag lägger en röst för Arne Persson att det är **Gerd** från Vänersborg som jag minns henne då hon ”seglade ute”.

Valkyrian var snarare nedriggad under kriget. Då hon hörde hemma i Oskarshamn var toppstängerna borta och bara undermasterna kvar.

Beträffande tremastskonaren i nummer 3 tror jag det är reg-nr 7746 **Erland** av Kyrkesund. Möjligen är hon omdöpt till **Gullskär** av Gullholmen för jag tror hon blev såld 1946.

Evert Johannisson

□

Tremastskonaren i nummer 3 är **Erland** från Kyrkesund.

Sterner Johannesson

Vrakeka

Sten Andersson i Kivik efterlyser ritning till en vrakeka eftersom man i en lokal förening i Kivik skall bygga en ny sådan i naturlig storlek. Vrakekan var vanligt förekommande i Hanöbukten för ca 100 år sedan. Har Du några tips, lämna dem till Sten Andersson, Västanvägen 22, 270 57 i Kivik. Telefon 0414-701 80.



Ovanstående skuta är fotograferad ingående till Jönköpings hamn på 1890-talet. Bilden är en del från ett vykort utgiven av Jönköpings Läns museum. Nu har vi fått förfrågan om vilken skuta detta kan vara. Är det någon som känner igen henne så hör av Er till redaktionen.

□

Vem vet om Agda

Vem vet något om **Agda** som ligger sjunken vid Köpmannebro? Hon var byggd 1809 i Svendborg i Danmark. Siste ägaren var G A Flygt. Förlisningen ägde rum den 25 september 1935 och hon skulle ha varit Sveriges näst äldsta båt vid olyckstillfället.

Eftersom jag är intresserad av vrakdykning har jag varit där och dykt efter henne. **Agda** är förvånansvärt väl bibehållen.

Det skulle vara roligt om någon hade lite mer uppgifter att komma med.

Björn Andersson

Till rors på Vätterns fånge

av Ragnar Magnander

Mitt stora intresse för ångbåtstrafiken på Vättern, och då speciellt på den södra delen av sjön, grundlades nog den gången, då jag som skolgrabb fick åka till Gränna och Visingsö. Passagerarangaren **Motala Express**, som ju mer än 60 år var denna del av sjön trogen, såg jag visserligen inte vid Visingsö den gången. Det skulle dröja till sommaren 1965 då jag för första gången såg denna båt i verkligheten.

Ett av de allra första vykortet i mina samlingar var ett kort från hamnen i Jönköping med **Motala Express** på. Denna "Vätterns fånge" har alltid varit något extra i mina ögon. En pampig grann ångare, som blivit den verkliga favoriten bland båtar.

Den gångna sommaren var ju varm och vacker, vilket ju för de båtintresserade inbjuder till sjöresor. Då "Expressen" under juli månad på onsdagar gjorde turer mellan Askersund och Vadstena, beslutade jag mig att åka upp till Vadstena en sådan dag. När jag satte mig i bilen denna onsdagsmorgon hade sommaren plötsligt fått nog. Mörka moln täckte himlen och regnet hängde hela tiden i luften. Men när jag fram mot 12-tiden körde ner till slottet och hamnen i Vadstena, hade ännu inga droppar fallit.

En stunds väntan på den annalkande ångaren följde, samtidigt som ett finstrillande sommarregn började. Vid horisonten kunde skönjas en tunn rökstrimma, vilken jag förstod måste komma från "Expressen".

Mycket riktigt. En stund senare kommer hon glidande med en aning slagsida och då och då med kraftig kolrök ur skorstenen. Hon är nu så nära att det börjar bli dags att ladda kameran. Ja, det är en verkligt grann syn att se båten så här. Nog är hon Vätterns Drottning alltid!

Regnet har nu upphört och solen bryter igenom varför det av det grårista nu blivit en riktig sommardag igen. Glädjande nog har hon gott om passagerare med sig vilka släpps iland, sedan man efter någon stund förtöjt inne vid slottet.

Båten gör i staden någon timmes uppehåll under vilken tid resenärerna kan ströva omkring i den pittoreska medeltidsstaden.

Jag passar på att kila ombord för att få en liten pratstund med båtens befälhavare Bertil Bergman, vilken ju även är fartygets redare. Han tycks vara ganska nöjd med dagens tur med lagom antal passagerare.

Innan det är dags för avfärd har Göta

Kanalrederiets **Diana** och **Wilhelm Tham** hunnit både anlända och avgå. Det kan således vara rätt livligt i hamnen i Vadstena. Nästan som i gamla tider.

Ja, så är det då dags att starta hemfärden mot Askersund. Man har inlett samtrafik mellan buss och båt, vilket innebär att man kan åka båt i en riktning och buss i den andra eller tvärtom. Detta gör, att jag kan lämna min bil i Vadstena och sedan taga bussen tillbaka.

"Express" är ju sedan 1980 åter koleldad, varför hon lämnar staden med ett stort rökmoln efter sig. Trots att det är lugnt och fint väder kan man inte låta bli att titta ner i maskinrummet. Här får jag svar på alla dumma frågor som all-



Ångaren *Motala Express* på väg in i hamnen i Vadstena. Foto: Ragnar Magnander.



Ångaren är sedan 1980 åter koleldad. Foto: Ragnar Magnander.



Med maskintelegrafen på "mycket sakta" lämnar båten för återfärd. Kapten, tillika redare, Bertil Bergman på kommandobryggan. Foto: Ragnar Magnander, juli 1983.

tid kommer från en intresserad men tekniskt okunnig anghatsfantast, av den trevliga maskinisten.

När jag åter vänder upp till bryggan ber rorgångaren kapten Bergman om att få gå ner i mässen. Jag tillfrågas då "om jag kan ta över en stund". Jag blir först lite överrumplad då detta är något helt nytt för mig. Aldrig har jag fått tillfälle

att styra en så stor båt, men det sägs ju, att man aldrig skall vara rädd att pröva nya saker. Därför svarar jag hurtigt "Visst, jag kan ta rodet ett tag".

Ja, så står man då i den lilla styrhytten med den stora ratten framför sig. "Express" har direktstyrning, ingen styrmaskin där alltså. Hon visar sig emellertid vara ganska lättstyrd men då

det gäller större girar eller manövrar under backning gäller det minsann att ha must i armarna. Detta allt enligt den ordinarie rorgångaren, vilken kommer in i styrhytten efter en stund. Men som han och kapten Bergman säger: "Du som är så intresserad av båten och som till och med skall skriva en bok om henne kan väl styra en stund till". När den första pirrigheten nu lagt sig tackar jag givetvis för erbjudandet. Så där står jag alltså i mer än en halvtimme, kanske var det en hel timme, bakom ratten på "Vätterns fänge".

Den kække "vanlige" rorsmannen övertar ratten då vi närmar oss skärgården i norra Vättern. Passagen genom Hammar med dess svängbara landsvägsbro ger inte tillfälle till tveksamhet för rorsmannen. Marginalerna är ganska begränsade, men för den vane rorgångaren är detta säkert inget märkvärdigt.

Vi glider nu in i den del av Vättern som inte alls liknar den övriga delen av sjön. Man skulle tvärtom kunna tro sig vara i Stockholms skärgård.

Vid sjutiden på kvällen har vi nått hemmahamnen Askersund och det blir dags för mig att taga farväl av besättning och fartyg. På kajen står bussen och väntar med vilken jag återvänder till Vadstena.

Slutseglat

av Krister Bang

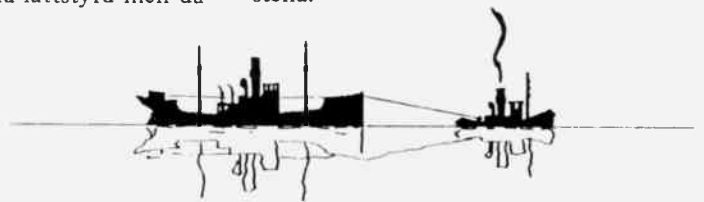
I Göteborgs Posten kunde man tisdagen den 13 september i år läsa:

"En norsk kvinna och sju andra personer saknas sedan segelfartyget **Osprey** sjunkit i en kraftig tyfon natten till fredagen". (9 september. Red. anm). "Haveriet blev känt först när en japansk besättningsman räddades på söndagen".

Att denna **Osprey** var en gammal svensk kustfarare kanske man inte reflekterade så mycket över, men icke förty hade hon långt förflutet i svenska farvatten.

Hennes vagga stod i Blekinge där hon i oktober 1937 sjösattes hos Sölvesborgs Varvs- och Rederi AB. Beställare var kapten Sven Börjesson i Sölvesborg. Namnet på denna tremastskonare blev **Gullan** och leveransen ägde rum den 27 november.

I leveransbeskrivningen hette det: "**Gullan** är en tremastskonare byggd av järn, 33,3 meter lång, 7 meter bred och



Den nyligen förlista **Osprey** som **Gullan** fotograferad av Carl-Gustaf Nyström i Helsingborg den 21 mars 1953.

3,1 meter djup. Den lastar 240 ton inklusive brännolja o.d. I fartyget har installerats en 150 hästkrafters 2 cyl June-Munktell-motor av semidieseltyp försedd med centrifugalregulator, igångsättningsanordning medelst tryckluft samt uppvärmning med snabbstartlampor. Motorn är utrustad med backapparat, har SKF: s nållager i kolvtappslaget, rullager i samtliga ramlager för vevaxeln och propellertrycklaget. Manövreringen av såväl motor som propeller sker från styrhuset på däck.

Lastrummen äro rymliga och bekväma för stuvning, lossning och lastning. Styrkabinen, liksom hytter och annat dylikt, är förlagt till akterskeppet. Inredningen är proper och trevlig och allt är gjort för att ge fartyget ett tilltalande utseende. Elektriskt ljus är inmonterat med en ASEA-generator kopplad med rem till huvudmotorn."

Efter 10 år med Sölvesborg som hemort flyttade **Gullan** i oktober 1947 till Karlshamn och övertogs samtidigt av Börjessons Rederi AB. Priset var då 28.250 kr men det rörde sig alltså bara om en intern affär.

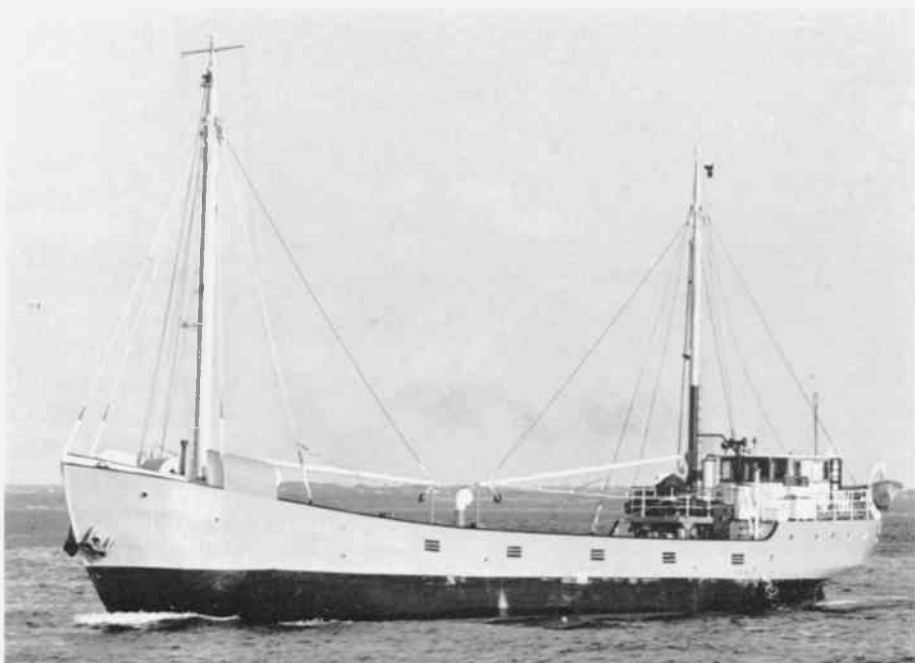
Den 18 augusti 1949 sjönk fartyget för första gången. Hon befann sig då i närheten av Kullagrundet utanför Trelleborg då hon blev påseglad av danska ångaren **Cyriel** av Esbjerg. **Gullan** gick till botten på några minuter. Lyckligtvis kunde hela besättningen räddas.

De danska bärgningsfartygen **Ole** och **Anne-Mette** av Hirtshals kom igång med bärgningsarbetet under november månad. Bärgningen blev mycket besvärlig och tidsödande och först i april 1950 kunde **Gullan** torrsättas hos Kockums. Skadorna var omfattande och ett tiotal varv räknade på istandsättningskostnaderna. Det blev Falkenbergs Varv som fick utföra arbetet och i juni 1950 bogserades hon dit.

I samband med restaurationen förlängdes fartyget med 6,85 meter och omändrades till motorfartyg. Vid återleveransen i oktober 1950 kunde hon ta med sig 315 ton åt gången.

Efter 23 år hos samme ägare såldes fartyget i mars 1960 för 250.000 kronor till ett partrederi på Donsö med Carl Olof Fhager som huvudredare. Namnet ändrades samtidigt till **Donia**.

I februari 1965 lämnade hon Väst-kusten. För 225.000 kronor hade hon inköpts av Sonny Adolfsson m fl i småländska Bergkvara. **Janet** blev det



Här syns **Janet** av Kalmar fotograferad av Tomas Johannesson den 4 juli 1967 i Kalmarsund.

nya tilltalsnamnet och hemorten sattes till Kalmar.

Sonny löste våren 1969 ut övrig delägare och blev på så vis ensam ägare till **Janet**.

I maj 1972 såldes hon av Adolfssons konkursbo för 120.000 kr till skepparen Christer Svensson i Kalmar som gav nyförväret namnet **Mia**.

I maj 1974 såldes så fartyget från Sverige till brittiska Turk Islands. Där hörde näste ägare hemma nämligen Trade Winds Ocean Academy Ltd.

Fartyget fördes nu till Korsör i Danmark där hon genomgick stor ombyggnad till tremastad motorsegelare.

1975 startade hon en världsomsegling och bar då namnet **Osprey** (engelska för fiskgjuse). 1977 eller 1978 hamnade hon i Hongkong men rederiet gjorde konkurs.

Hon registrerades i stället den 16 augusti 1978 på Axelson Co Ltd i Hongkong vilket bolag i sin tur avyttrade **Osprey** i november 1981 för US \$77.000 till hennes siste ägare Sumitoma Heavy Industries. Fortfarande med Hongkong som hemvist.

Det var slutligen tyfonen Ellen som sänkte **Gullan** för gott. Till hennes systerfartyg kanske vi får anledning att återkomma till så småningom.

Svaneholm under kriget

av old ship

Vad gick 7679 **Svaneholm** i för fart under kriget frågas i senaste Länsypumpen. Mina anteckningar ur dåtida SST ger följande uppgifter: anlänt 25 maj 1943 till Göteborg med fodervaror, oljefröer och diverse industrivaror (samtidigt anlände **Nagara** och **Boreland**). De hade avgått från Buenos Aires den 25 dec 1942 och anlänt Azorerna den 18 jan. Där fick de sedan ligga till 22 mars eftersom det blev stopp i lejdtrafiken. Den 5 februari 1944 anlände **Svaneholm** åter till Göteborg också denna gång från Buenos Aires, varifrån hon och **Vasa-holm** avgått den 29 dec. Denna gång bestod lasten av vete, foderkakor och

animaliska fettämnen till största delen.

Det var vad anteckningar jag hade och det kan väl antagas att **Svaneholm** gått utanför spärren före 1942.

Det sista av de fartyg som gick i lejdtrafiken försvann väl i och med att **Antigoni** ex **Innaren** (8659) högs upp i slutet av 1979. Som alltid får jag väl komma med en liten reservation om möjligen kineserna har kvar **Suecia** i kusttrafik, trots ryktena om hennes upphuggning år 1971. Men nu har det ju gått ytterligare tio år sedan någon hade observerat henne i kinesiska farvatten, så även hennes saga är väl all.

| | | | | | | | | | | | |
|------|---------|---|---|------|-----------------|-------|-------|---|------|-------|---|
| 9801 | P | | SCG 77 ex SM 7 ÖREGRUND | 1922 | Nederländerna | 425 | 363 | x | 1957 | | |
| 9802 | Ms | | Changshu ex Chiang Kiang, G D KENNEDY | 1957 | Göteborg | 7122 | 3299 | x | 1957 | 9.67 | S Br |
| 9803 | F | | ARCONA ex ARKÖ | 1957 | Hälleviksstrand | 92 | 42 | x | 1957 | | |
| 9804 | Mt | | VERITAS III | 1955 | Åmål | 45 | 28 | x | 1957 | | |
| 9805 | Ms | | Ares I ex BUENOS AIRES | 1957 | Göteborg | 8494 | 4846 | x | 1957 | 3.83 | S Pa |
| 9806 | Ms | Mariaelena T ex Costas Methenitis, San Miguel, Flores, MERCIA, SILKEN | | 1957 | Kiel | 9079 | 5263 | x | 1957 | 1969 | S Li Upphuggen Karachi 1983 |
| 9807 | Ms | | Ingse ex CARLO | 1957 | Husum | 499 | 305 | x | 1958 | 1.65 | S No Grundstött 651026 Stavangerfjorden. Vrak |
| 9808 | Ms | | Skopelos Star ex Martina, WANJA, EVA JEANETTE | 1958 | Stockholm | 2760 | 1274 | x | 1958 | 1973 | S Ge |
| 9809 | Mt | | Lezina ex Melissa, Angie, Sangara, STORA | 1958 | Uddevalla | 21992 | 12944 | x | 1958 | 1967 | S No Anl Kaohsiung 780206 för upphuggning |
| 9810 | Ms | | OFELIA | 1958 | Sölvesborg | 499 | 243 | x | 1958 | 1962 | Strandad 30/1 vid Fladdachuain, Skottland. Vrak |
| 9811 | Ms | | Issa ex CARLTON, TOFTEN | 1958 | Karlstad | 299 | 166 | x | 1958 | 9.74 | S Le |
| 9812 | Ms | | Yasnogorsk ex ARVIDSJÄUR | 1958 | Göteborg | 10677 | 4683 | x | 1958 | 6,76 | S Ru |
| 9813 | Ms | | FENIX ex ROYAL PULP | 1958 | Gävle | 499 | 290 | x | 1958 | 1974 | S It |
| 9814 | Mt | | Ionio ex Bitterfeld, SOUTHERN CLIPPER | 1958 | Malmö | 13069 | 7584 | x | 1958 | 11.62 | S DD |
| 9815 | F | | SAVONA ex HANÖSUND, MOLPE, ARAN, SILJAN | 1950 | Kalvsund | 36 | 11 | x | 1958 | | |
| 9816 | Ms | | Marie ex BEGONIA | 1958 | Göteborg | 4219 | 2451 | x | 1958 | 11.69 | S Gr Upphuggen Eleusis januari 1982 |
| 9817 | Ms | | Dims ex Movingui, Limbali, MADZY, KALMARSUND X | 1958 | Kalmar | 499 | 272 | x | 1958 | 6.74 | S Iv Strandad 820325 Chafarinas Island. Vrak |
| 9818 | F | | SÖYLAND | 1958 | Ekenäs | 91 | 31 | x | 1958 | 1960 | Kolliderade och sjönk 31 oktober i Nordsjön |
| 9819 | Ms | Pandanassa ex Fulmar Wish, Nissos Serifos, Aleppo, ALEGRIITA, Escaut, Almeria | | 1944 | Tamise | 1849 | 869 | x | 1958 | 1958 | S Ge |
| 9820 | Ms | | Epaphus ex Io, KUNGSHAMN, MARGARETA BRODIN, RHODOS, OTTO BANCK | 1958 | Landskrona | 4734 | 2578 | x | 1958 | 7.76 | S Gr Anl Kaohsiung 820420 för upphuggning |
| 9821 | Ms | | Ifafa ex Congella, Congella Too, LECKÖ, VISBORG, RÄVIND | 1958 | Marstrand | 499 | 286 | x | 1958 | 12.63 | S SA Upphuggen Las Palmas 1983 |
| 9822 | Ms | | ZB-Owl No 7 ex Owl No 7, Arcadia, SKELDERVIK | 1958 | Landskrona | 4133 | 2243 | x | 1958 | 1972 | S Cy |
| 9823 | Ms | | Arctic Tide ex TUNDRALAND | 1958 | Bremen | 3714 | 1682 | x | 1958 | 7.73 | S Ca Anl Karachi 830801 för upphuggning |
| 9824 | Ms | | Ioannis ex Oder, CECILIA FALKLAND | 1958 | Norrköping | 3210 | 1611 | x | 1958 | 8.62 | S DD |
| 9825 | Mt-Bogs | | KINNEVIK ex LIDKÖPING, PULL, Thor | 1915 | Groningen | 68 | 25 | x | 1958 | | |
| 9826 | Mt | | Da Qing 39 ex Anja, CARL GORTON | 1958 | Uddevalla | 12415 | 7123 | x | 1958 | 10.67 | S No |
| 9827 | F | | Laura Dam ex SVANESUND | 1958 | Marstrand | 109 | 43 | x | 1958 | 1959 | S Da |
| 9828 | F | | THEMIS ex KELLY, YMER | 1957 | Skredsvik | 99 | 43 | x | 1958 | | |
| 9829 | Ms | | Axios ex INGA | 1958 | Helsingborg | 2411 | 1075 | x | 1958 | 10.76 | S Ge |
| 9830 | Ms | | Elde ex Kasem Samut, TUMLAREN | 1958 | Hamburg | 3692 | 1556 | x | 1958 | 1969 | S Th Anl Chittagong 820119 för upphuggning |
| 9831 | Ms | | Homerus ex TRELLEBORG | 1958 | Helsingör | 6475 | 2335 | x | 1958 | 10.77 | S Gr |
| 9832 | Ms | | FFM-VIRIHAURE ex VIRIHAURE | 1958 | Malmö | 16097 | 9368 | x | 1958 | 5.78 | S Li Upphuggen Kaohsiung 8/83 |
| 9833 | F | | RIMMON ex TUMLAREN, VERONA I, TUMLAREN | 1958 | Landskrona | 99 | 41 | x | 1958 | | |
| 9834 | Ms | | Bagus ex Sigröd Adele, CHIQUITA | 1958 | Kalmar | 499 | 304 | x | 1958 | 4.74 | S NO |
| 9835 | F | | LAGUN | 1958 | Hälleviksstrand | 37 | 10 | x | 1958 | | |
| 9836 | Ms | | EKSUND ex ÖLANDSSUND II, Jaba | 1937 | Groningen | 199 | 93 | x | 1958 | | |
| 9837 | F | | MÅSEN AV ÖNNERED ex TABOR, CAPELLA | 1958 | Karlshamn | 25 | 7 | x | 1958 | | |
| 9838 | Ms | | Island Sun ex ATHOS, VALERIA | 1958 | Sölvesborg | 499 | 241 | x | 1958 | 3.67 | S Cy Grundstött Bahamas 681003. Vrak |
| 9839 | Ms | | Maro ex CAPELLA, Saar | 1923 | Hamburg | 141 | 79 | x | 1958 | 6.76 | S Cy Sjunken Beirut 3/81 |
| 9840 | Mt | | Gallini ex Capetan Stathes, ERATO | 1958 | Kiel | 16326 | 9516 | x | 1958 | 1967 | S Gr Anl Kaohsinung 770602 för upphuggning |
| 9841 | Mt | | Stolt Condor ex MARY BILLNER | 1958 | Malmö | 13005 | 7596 | x | 1958 | 1965 | S No Upphuggen Kaohsiung 5/77 |
| 9842 | F | | MONSUN | 1956 | Flekkefjord | 35 | 8 | x | 1958 | | |
| 9843 | Ms | | Cato ex VALKYR, Walküre, Goede Hoop II | 1916 | Woubrugge | 199 | 103 | x | 1958 | 5.66 | S Da |
| 9844 | F | | CAPRANY ex REX | 1958 | Skredsvik | 99 | 44 | x | 1958 | 1964 | Sjönk 7 oktober under fiske i Nordsjön |
| 9845 | Sm=L | | ANIARA ex BISCAYA II | 1893 | Göteborg | 16 | 5 | x | 1958 | 1971 | Upphuggen |
| 9846 | F | | Windö ex VINDÖ | 1958 | Rönnäng | 96 | 43 | x | 1958 | 1968 | S Fi |
| 9847 | Ms | | RAMDAL ex SIBA, SORNA, Lorna, West Vlaanderen | 1927 | Bolnes | 353 | 176 | x | 1958 | | |
| 9848 | F | | DROTT ex RING, DROTT | 1912 | Marstrand | 31 | 13 | x | 1958 | 1971 | Upphuggen |
| 9849 | Mt | | Thassos ex Pacifica, Stolt Pacific, Stolt Sildra, Sildra, SIGNE INGELSSON | 1958 | Göteborg | 12614 | 7303 | x | 1958 | 1964 | S No |
| 9850 | Ms | | Dhofar ex Resurgence, SINGORITA, BERMUDIANA, SINGORITA | 1958 | Neapel | 499 | 234 | x | 1958 | 1962 | S Br |

| | | | | | | | | | | | |
|------|------|--|---|------|-----------------|-------|-------|---|------|-------|--|
| 9851 | F | | <u>SUNNAREN</u> ex <u>GANTHI III</u> | 1958 | Hälsö | 107 | 42 | x | 1958 | | |
| 9852 | Ms-B | | Torvik ex <u>TOR</u> | 1958 | Åmål | 96 | 24 | x | 1958 | 5.69 | S Fi |
| 9853 | Ms | | SIWA ex <u>ROTE</u> | 1958 | Stockholm | 496 | 241 | x | 1958 | 4.74 | S It |
| 9854 | F | | <u>NEPTUN</u> ex <u>HALLAND</u> | 1936 | Hälsö | 25 | 9 | x | 1958 | | |
| 9855 | Mt | | Margareta ex <u>Stolt Margareta, Anniken, MARGARETA</u> | 1958 | Uddevalle | 12205 | 7119 | x | 1958 | 11.61 | S No |
| 9856 | F | | <u>BOKOLAND</u> ex <u>KALIX, RANDI, SILVERVÅG</u> | 1958 | Marstrand | 99 | 44 | x | 1958 | | |
| 9857 | Mt | | <u>Georgios M II</u> ex <u>KRONOHOLM</u> | 1958 | Göteborg | 16696 | 9654 | x | 1958 | 6.67 | S Gr |
| 9858 | Ms | | Nhut-Le ex <u>LASPEED</u> | 1958 | Trieste | 499 | 252 | x | 1958 | 8.58 | S Vn |
| 9859 | Ms | | <u>Skyrocket</u> ex <u>Island Sea, RHODOS, OCTAVIA</u> | 1958 | Sölvesborg | 499 | 241 | x | 1958 | 3.67 | S Cy Sjönk vid Pylos 750218 |
| 9860 | Ms | | Vevosa ex <u>Godfjord, Kirsten, FJORDSKÄR, Trysfjord</u> | 1956 | Kristiansand | 199 | 101 | x | 1958 | 1.65 | S Br |
| 9861 | Ms | | Agel ex <u>Giota, Litsa, Triton, Katarina, SALOFJORD, Berkelstroom</u> | 1940 | Martenshoek | 399 | 205 | x | 1958 | 3.59 | S Fi. Rapporterad skrotad 1983 |
| 9862 | Mt | | <u>Cabo Corrientes I</u> ex <u>SVEN SALEN</u> | 1958 | Göteborg | 25779 | 15297 | x | 1958 | 11.77 | S Ar |
| 9863 | Ms | | <u>Singha Fortune</u> ex <u>PIONIER, KALMARSUND XI</u> | 1958 | Kalmar | 499 | 272 | x | 1958 | 6.74 | S Sg |
| 9864 | Ms | Anastasia G ex <u>Concordia Gleam, Fanafjell, /</u> <u>/Concordia Fana, Arawatta, CHARLOTTE, ANNE-MARIE THORDEN</u> | | 1958 | Åbo | 5566 | 3068 | x | 1958 | 12.62 | S Br Anl Karachi 800806 för upphuggning |
| 9865 | Mt | | <u>Athenian Victory II</u> ex <u>Tramontana, HONG KONG</u> | 1958 | Göteborg | 16694 | 9653 | x | 1958 | 3.71 | S Gr Anl Kaohsiung 790615 för upphuggning |
| 9866 | Ms | | Fatema ex <u>GOLDEN SKY, BEWE</u> | 1958 | Höganäs | 348 | 166 | x | 1958 | 6.76 | S Le. Sjunken utanför Libanon juli 1981 |
| 9867 | Ms | | Parnon ex <u>Titan I, SKÅNEVIK I, SKÅNEVIK, SYDVIK, TINY TIM</u> | 1957 | Beidenfleth | 311 | 139 | x | 1958 | 4.70 | S Gr |
| 9868 | Ms | | <u>Panky</u> ex <u>NOREN</u> | 1958 | Rendsburg | 2352 | 1221 | x | 1958 | 2.66 | S Ge |
| 9869 | Ms | | <u>Bris</u> ex <u>VIMMAN III</u> | 1952 | Säffle | 8 | 5 | x | 1958 | 5.66 | S Fi |
| 9870 | F | | <u>LISTER</u> | 1958 | Karlshamn | 23 | 7 | | 1958 | | |
| 9871 | Ms-B | | Henric ex <u>Cement 9, BULL</u> | 1958 | Lödöse | 170 | 0 | x | 1958 | 12.67 | S No |
| 9872 | Ms | | <u>Lefteris II</u> ex <u>Kerman, Gertrud Therese, WASABORG</u> | 1958 | Split | 9250 | 5432 | x | 1958 | 9.65 | S Li |
| 9873 | F | | <u>CARMONA</u> ex <u>ZENITH, SUNNANLAND II, PORTLAND</u> | 1958 | Hälleviksstrand | 84 | 37 | x | 1958 | | |
| 9874 | F | | <u>BORE</u> | 1927 | Karlshamn | 21 | 6 | x | 1958 | 4.78 | S Fi |
| 9875 | Mt | | Ioanna ex <u>Björghav, LEOBORG, Björghelm</u> | 1945 | Göteborg | 9917 | 5975 | x | 1958 | 2.62 | S No Grundstött 750216 utanför Split. Vrak |
| 9876 | Ms | | <u>Rock</u> ex <u>MONTEVIDEO</u> | 1958 | Göteborg | 8515 | 4825 | x | 1958 | 6.81 | S Pa |
| 9877 | Ms | | <u>Kaihua</u> ex <u>Gaoyan, Aristanax, W R LUNDGREN</u> | 1958 | Göteborg | 6630 | 3440 | x | 1958 | 7.67 | S Gr |
| 9878 | Tt | | <u>Delese</u> ex <u>My Era, Ilkon Aya, Naess Seafarer, SOYA-ELISABETH</u> | 1958 | Dunkerque | 21566 | 12990 | x | 1958 | 1961 | S Br Upphuggen Taiwan juli 1978 |
| 9879 | Ms-B | | <u>ISBJÖRN</u> | 1958 | Lödöse | 165 | 0 | x | 1958 | | |
| 9880 | Mt | <u>Elpis</u> ex <u>Elias, Anco Elias, Carbo Cougar, /</u> <u>/Anco Gunvor, SEA SPRING, ANCO SPRING, DODONA</u> | | 1958 | Venedig | 13034 | 7336 | x | 1958 | 1972 | S Li Anl Kaohsiung 830808 för upphuggning |
| 9881 | Mt | Eastland Trader ex <u>Crown I, St Andrew, SIGRID REUTER, Marie Maersk</u> | | 1948 | Haverton Hill | 10416 | 6246 | x | 1958 | 6.63 | S Pa Sjönk 680103 vis Shikda |
| 9882 | Mt | | <u>Athenian Horizon</u> ex <u>Horizon, ORION, FRANS SUELL</u> | 1958 | Malmö | 13074 | 7601 | x | 1958 | 1968 | S Li Anl Gadani Beach 820305 för upphuggning |
| 9883 | Mt | | <u>Okeania</u> ex <u>Elin Naftikos, FRITHIOD</u> | 1958 | Göteborg | 15750 | 9456 | x | 1958 | 10.69 | S Gr Upphuggen 7/71 i Santander efter haveri |
| 9884 | Mt | | <u>Theodoros C</u> ex <u>SEA SAGA</u> | 1958 | Göteborg | 22365 | 13342 | x | 1958 | 2.76 | S Gr Anl Kaohsiung 781212 för upphuggning |
| 9885 | F | | <u>SUECIA</u> ex <u>GLITTVÅG, HOLMÖN I, SAVONA</u> | 1958 | Skredsvik | 87 | 40 | x | 1958 | | |
| 9886 | Ms-B | | <u>RENÖ</u> ex <u>ERIK, ÖBBOLA, HOLMSUND</u> | 1958 | Åmål | 209 | 61 | x | 1958 | | |
| 9887 | Ms | | <u>DISTANS</u> | 1905 | Stockholm | 98 | 51 | x | 1958 | | |
| 9888 | Ms | | Zwickau ex <u>VITÅFORS</u> | 1958 | Malmö | 16183 | 9372 | x | 1958 | 5.69 | S DD |
| 9889 | Ms | | <u>Gallant Express</u> ex <u>Akbar, Georgia, CARINA</u> | 1958 | Split | 9236 | 5571 | x | 1958 | 6.62 | S No Anl Gadani Beach 820228 för upphuggning |
| 9890 | F | | <u>ALDEBARAN</u> | 1919 | Marstrand | 35 | 13 | x | 1958 | 1971 | S Fi |
| 9891 | Mt | | <u>Glorius Colocotronis</u> ex <u>Polycrusader, GUSTAF BRODIN</u> | 1958 | Landskrona | 18993 | 11416 | x | 1958 | 1964 | S No Upphuggen Spanien 1972 |
| 9892 | Ms-B | | <u>AXEL ENSTRÖM</u> | 1958 | Åmål | 283 | 76 | x | 1958 | | |
| 9893 | Ms | | <u>Mansco</u> ex <u>KOLGA, RIGEL</u> | 1958 | Oldenburg | 494 | 244 | x | 1958 | 7.65 | S Ge |
| 9894 | Ms | | <u>Lucky Star</u> ex <u>Yusra, Ghassan, Rafia, BLEKING</u> | 1958 | Höganäs | 499 | 300 | x | 1958 | 5.74 | S Le |
| 9895 | F | | <u>BURO</u> | 1958 | Landskrona | 97 | 44 | x | 1958 | 5.75 | S Ih |
| 9896 | Ms | | <u>Pliska</u> ex <u>FIDELIO</u> | 1958 | Norrköping | 4503 | 2565 | x | 1958 | 7.66 | S Bu |
| 9897 | Mt | | <u>Montan</u> ex <u>Montana, Tramontana, Mistral, OKEANOS</u> | 1958 | Göteborg | 15742 | 9436 | x | 1958 | 12.70 | S Pa Upphuggen Karachi maj 1981 |
| 9898 | Ms | | <u>Tilemachos</u> ex <u>STAR BELLATRIX, Capetan Cardamilitis</u> | 1956 | Burntisland | 6492 | 3630 | x | 1959 | 8.78 | S Gr |
| 9899 | Mt | | <u>Finatagg</u> ex <u>OLJAREN</u> | 1955 | Åmål | 47 | 28 | x | 1959 | 11.70 | S No |
| 9900 | Ms | | <u>Iman</u> ex <u>Arroi, Erria, DELFIN, SUNNANHAV</u> | 1959 | Falkenberg | 499 | 269 | x | 1959 | 12.68 | S Da |

Bogserbåtsfoton

Vidstående bogserbåtsfoton har sänts in av Alf Strömbäck.

Bilderna på **Örnen** visar henne under tre olika tidsperioder med lika många olika skorstensmärken. **Örnen** byggdes 1903 på AB Lundby Mekaniska Verkstad i Göteborg, för Seffle Kanalbolag, Seffle. **Örnen** är idag fritidsfartyg med hemort Stockholm. Hon är fortfarande ångdriven och vårdas mycket väl av ägaren Ulf Andersson. Baten syns oftast vid de ångbåtsmöten som arrangeras sommartid av ångbåtsföreningarna i vårt land.

Bogseraren **Tug** vet jag ingenting om. Likasa **Trelleborg S.J.** Jag är tacksam för vidare information om bogserarna.



Örnen vid Fittja Bro, Mälaren på 1960-talet. O B S skorstensmärket G (Lars Gustafsson) son till förre ägaren.



Denna bild är tagen på 1970-talet vid Fittja. Nu har skorstensmärket bytts till en örn i mässing på mörkblå botten. Ägare till båten är Ulf Andersson, Stockholm.



Jehanders bogserbåt Draga bunkrar ved någon gång under krigsåren. Skeppare är Gunnar Gustafsson, senare ägare till Örnen. Gustafsson står lutad över skottkärran längst till vänster.



Örnen, någonstans i Mälaren, på 1950-talet. OBS skorstensmärket GG (Gunnar Gustafsson), vilken köpte båten från Marinen efter 2:a världskriget.



Tug vid Södertälje Uthamn på 1960-talet. Skepparen hette Svensson, tidigare prämskeppare på prämen Örnen III.



Ångbogseraren Trelleborg S.J. i Trelleborgs hamn i juni 1965. O B S den öppna bryggan. Bogseraren hette tidigare Unterweser 15 och var byggd 1899 i Southampton.



Knipplabygda Roxen. Foto från Eskil Magnusson.

Familjen Magnusson och deras båtar

av Göran Ohlsson

Västra Frölunda har sedan urminnes tider varit en utpräglad fiske- och jordbruksbygd. Idag finner man där ängs och åkermark tidigare fanns höghus- och radhusområden. Under några få decennier har således en kulturbygd helt försvunnit.

Fisket som utgjorde en stor del av den utkomst som befolkningen hade i Västra Frölunda finns trots allt fortfarande kvar. Många är ju de fiskelägen där näringen helt försvunnit men i Fiskebäck och Önnered är den blomstrande som aldrig förr. Faktum är att utvecklingen har gått så långt att fiskeflottan nu tillhör den största och modernaste i Sverige.

Jordbruk och fiske

Ett typiskt exempel på den utveckling som skett i Västra Frölunda är familjen Magnusson som tidigare brukade den lilla gården Dyrsten. Johannes Magnus-

son brukade gården som binäring till fisket och de klarade sig bra på detta. Hans båda söner Eskil och Stefan Magnusson blev enbart fiskare och bröt således en tradition som familjen haft sedan generationer tillbaka. Orsaken till detta var att nya tider hade kommit så att den kombinerade sysslan jordbrukare-fiskare inte längre kunde föda fler personer i denna kustbygd.

Johannes Magnusson fiskade med flera båtar som hörde hemma i Önnered. Han hade dock inte del i någon båt under sitt aktiva liv som fiskare. Stefan Magnusson hade del i fiskebåten **Volma** från 1930 och Eskil Magnusson fick först del i en fiskebåt när de köpte **Ganler** 1936. Dessförinnan hade Eskil Magnusson sysslat med lite av varje förutom fiske. Han hade bland annat varit i tullen samt fiskat med ångrälare innan han mönstrade på jakten **Aldo** som gick med fotogen och bensin mellan Göteborg

och Halmstad. När denna trafik upphörde började intresset vakna för att åter börja fiska och de båda bröderna beslöt att anskaffa en egen båt.

Den första egna båten

Att under de dåliga åren under 1930-talet beställa en båt kanske var ett vapenspel. Men den svenska fiskeflottan bestod till stor del av äldre maskinsvaga båtar så en förnyelse var tvungen. De moderna fiskebåtarna med kryssaraktör och starka motorer hade snabbt vunnit terräng och en sådan båt beställdes vid Skredsviks varv.

De var och skrev kontrakt på båten under vintern 1936 för leverans samma sommar. Att komma till Skredsvik mitt i vintern var inte lätt och den sista biten fick de aka taxi vilket kostade 25 kronor som var mycket pengar på den tiden. Till råga på allt fick de skotta fram taxin genom snödrivorna som ibland spärrade

vägen. På sommaren fick de i alla fall sin båt som kostade 36.000 kronor. Det var Stefan och Eskil Magnusson samt svågern Börje Johansson som stod som ägare till den nya fiskebåten.

Namnet på baten var länge en hemlighet och det var ännu inte riktigt bestämt när båten hämtades vid varvet. Man pratade om att ge båten namnet **Ganlet** efter en havsvik söder om Önnered men till slut så fastnade man för **Ganler**.

Den första resan som **Ganler** gjorde gick nu inte så bra utan de fick endast 10 kronor i förtjänst per man.



Eskil Magnusson i mässen på Roxen (3). Han avled 1981 i en ålder av 77 år.

Ganler i kronans tjänst

När andra världskriget bröt ut hade den svenska marinen inte tillräckligt med fartyg för att skydda våra kuster. Detta var man väl medveten om och hade sedan lång tid planerat att mobilisera

ett antal civila fartyg. Bland dessa fanns ett 60-tal fiskebåtar och **Ganler** kom att tillhöra de båtar som mobiliserades. Fiskebåtarna kallades för Hjälpvedettbåt typ II och kom att spela en något undanskymd men viktig roll under andra världskriget.

Ganler mobiliserades den 10 maj 1940 och inställelseort var Ekensbergs varv utanför Stockholm. Den levererades av ägarna själva för ombyggnad till hjälpvedettbåt.

Lastrummet byggdes om till bostäder i och med att besättningen utökades. Den bestod av fartygschef, minstyrmän, två svepförmän, fyra svepmatrosar och två motormän. Själva den militära utrustningen bestod av en luftvärnskanon, en luftvärnskuispruta samt två sjukbombsfällare. Dessutom byggdes akterskeppet om för minsvepning och det fanns sveputrustning och dimbildare ombord.

Ganler kom att tillsammans med fem andra fiskebåtar tillhöra 24 vedettbåtsdivisionen inom Stockholmseskadern och hade nummer 244. Den ersättning som ägarna fick var 500 kronor i veckan under de första åren.

Mot slutet av kriget blev **Ganler** minsprängd och sjönk. Olyckan betraktades som ett totalhaveri men båten blev bärgad och införd till Ekensbergs varv. Den återlämnades där i havererat tillstånd till ägarna den 26 september 1945.

Den första Roxen

Då **Ganler** gjorde tjänst som vedettbåt

förfogade familjen Magnusson inte över någon båt. Det var naturligtvis besvärligt för många fiskare vars båtar blivit mobiliserade men en del av dem fick göra sin beredskap ombord på den egna båten. Andra var anställda av marinen kriget igenom och då vanligtvis som motormän för de var ju väl kända med den egna båtens maskin. Så var även fallet med Eskil Magnusson och han fick göra sin beredskap ombord i **Ganler**. För övrigt var **Ganler** den enda båten från Önnered som blev mobiliserad.

Under de första krigsåren var man



Stefan Magnusson

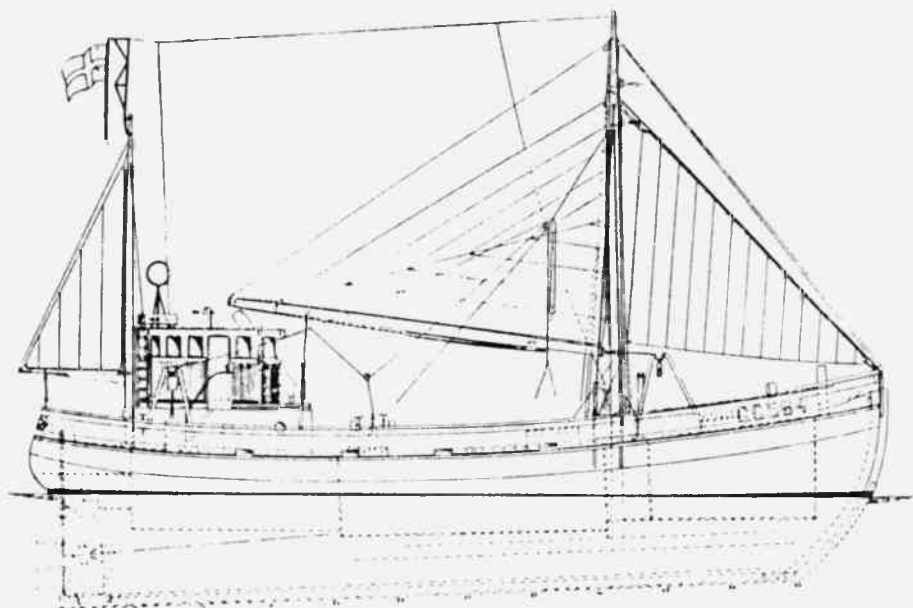
utan båt och eftersom kriget såg ut att dra ut på tiden beslöt man sig för att skaffa en annan båt. Man beställde således en ny båt hos Peter Peterssons varv på Hälsö. Den levererades på nyåret 1943 och fick namnet **Roxen**. Det var Eskil och Stefan Magnusson som ägde båten tillsammans med fadern. Johannes Magnusson var inte med och fiskade utan var passiv delägare i båten på grund av att det måste vara minst tre delägare för att erhålla fiskerilån.

Just namnet **Roxen** har också sin egen historia. När **Ganler** blev mobiliserad och skulle lämnas över till kronan valde man att gå genom Göta Kanal till Stockholm. Under resan genom kanalen passerade man sjön Roxen och de tyckte att det var så vackert där att de beslöt sig för att om de i framtiden skulle ha någon ny båt så skulle den få namnet **Roxen**.

Även distriktsbeteckningen som **Roxen** fick har sin egen historia. Den första båten i Önnered som hade GG 564 var fiskebåten **Thage** och den fick detta redan 1913. Sedan den första **Roxen** fick övertaga det numret har även de andra båtarna haft det. GG 564 finns således fortfarande kvar i Önnered.



Ganler som vedettbåt under kriget. Akterskeppet är ombyggt för minsvepning. Foto från Eskil Magnusson.



Roxen (2)

Tva båtar

Då kriget tog slut fick de tillbaka **Ganler** från kronan. Båten var i ett mycket dåligt skick och kunde betraktas som vrak. De fick således full ersättning för båten från kronan och vid demobiliseringen bogserades **Ganler** till västkusten av några andra båtar från samma division. Man lät nu reparera **Ganler** vid Svenningssons varv på Öckerö och fick tillbaka henne i skick som ny.

Man hade nu två båtar och eftersom familjen var stor med många släktingar behölls två båtar. Stefan och Eskil Magnusson fiskade nu med var sin båt men ägde dem gemensamt.

Då **Ganler** var något mindre än **Ro-**

xen beslöt man sig efter några år att skaffa en något större båt. De köpte en äldre fiskebåt från Hönö som hette **Nordic**. Det var då som Eskil Magnussons två äldsta söner Bertil och Kurt kom med på allvar. De hade då varit med och fiskat under några år. Bertil Magnusson började redan 1941 på **Tärno** fran Önnered under de år som familjen inte hade någon båt.

Nu fiskade Eskil Magnusson tillsammans med sonen Bertil på **Roxen** och Stefan Magnusson med brorsonen Kurt på **Nordic**. Så var det under många år och på flera olika båtar.

Nordic var byggd redan 1933 och således 10 år äldre än **Roxen**. Hon var

en mycket bra båt, lättdriven och fin i sjön. Båten hade kunnat stå som prototyp för framtida fiskefartyg. Hon var snabbare än **Roxen** trots att de hade samma maskin och var ungefär lika stora.

Fömyelse

Efter att ha haft **Roxen** i några år beslöt man sig för att skaffa en ersättare. Det blev en betydligt större båt som byggdes vid Knippla Skeppsvarv. Den fick övertaga namnet **Roxen**.

Även **Nordic** ansågs vara för liten och ersattes något senare av den fem år gamla **Sunnanland** som inköptes från Åstol.

När 1950-talet gjorde sitt inträde stod familjen Magnusson väl förberedd med två moderna fiskebåtar. Fisket bedrevs i stor utsträckning på Nordsjön och de kunde vara borta i flera veckor i sträck. Man landade fisken i Hull och Aberdeen samt i tyska hamnar. Det var mycket besvärligt att ligga ute på Nordsjön och ofta fick de ligga inblåsta många dagar i sträck på vintrama. Trots de långa resorna försökte de i alla fall landa fisken i Göteborg var tredje vecka för att komma hem.

Mot mitten av 1950-talet bytte både **Roxen** och **Sunnanland** styrhytt vid Önnereds varv. 1957 bytte man maskin i **Roxen** vid Svenningssons varv på Öckerö just hemkomna från torskfiske i Östersjön. Efter maskinbytet satte man igång med att fiska sill och det har man hållit på med sedan dess.

Mot slutet av 1950-talet lag **Sunnanland** vid Nya Varvet och var inhyrd av Marinen. Man hade nu endast en båt och den var ganska gammal varför man beslöt sig för att skaffa en ny båt.

Ståltralare

Nu när de skulle ha en ny båt så hade det kommit några ståltralare till den svenska fiskeflottan. Erfarenheterna av dessa var ringa så det var ett vägspel att ge sig in på ståltralare. Sören Pettersson i Skårhamn hade beställt ett par ståltralare vid Göteborgs varv och man beslöt sig för att inköpa en av dem. Det skulle visa sig vara rätt trots allt prat om hur odugliga de var och hur dåliga sjöbåtar de skulle vara.

De fick sin nya **Roxen** levererad 1960 och hade dessförinnan sålt sina två andra båtar. Från och med nu skulle familjen Magnusson endast ha en båt efter att ha haft två båtar i 15 år. Detta



Ståltrålaen Roxen (3) i Göteborgs fiskhamn i början av 1960-talet. Foto från Göran Ohlsson.

berodde på en generationsväxling och att Stefan Magnusson inte hadnågra söner som tog över. Eskil Magnussons båda andra söner Göte och Sture var nu med som delägare. 1967 gick Stefan Magnusson iland och hade redan på ett tidigt stadium sålt sin del till de övriga. Nu var det endast Eskil Magnusson och hans söner som ägde **Roxen**. Eskil Magnusson gick iland några år in på 1970-talet men följde med intresse sina söners värv.

1968 lämnade man Nordsjön för gott och började fiska i Kattegatt. Detta hade några fiskebäcksbåtar börjat med några år tidigare och det skulle visa sig vara rätt. Nordsjöfisket försvann nu några år senare helt och hållet. Fisket efter sill förekommer numera längs svenska västkusten samt i Östersjön.

Man lät också göra stora förändringar på sin båt under årens lopp. 1968 förlängdes den och bytte maskin vid Halmstads varv. 1974 sätte man på en helt ny överbyggnad och styrhytt på Källandsö. Man hade nu en fin båt men mot slutet av 1970-talet tänkte man på förnyelse.

Den nuvarande Roxen

Under många år var de så kallade Neptunusträlaren eller "östtyskarna" som de också kallades mycket vanliga. Familjen Magnusson höll ögonen öppna efter något stort och de bestämde sig för 120 fotaren **Susi Ann** från Bornholm som var av den större typen som byggdes för Handelsagenturen Neptunus.

Den var ett tiotal år gammal och hade fiskat räka vid Grönland som dansk. Båten var bra med en maskin på 1200 hästkrafter. Dess yttre var dock minst sagt vanvårdat och den såg anskrämlig ut när den uppenbarade sig på Donsö varv i oktober 1978. Det var till och med en Donsöbo som yttrade följande till de nyblivna ägarna:

– Den har Ni väl gett en miljon för också...

Efter en del arbeten på varvet började de fiska på årsskiftet 78-79. Under sommaren lät de sedan sandblåstra och måla båten som nu visade sitt rätta utseende. Båten har moderniserats ytterligare under åren och det finns sillsorteringsmaskin på däck samt ett transportband i lastrummet för fiskelådor så att de slipper tunga lyft. Sommaren 1983 lät man göra lastluckan större samt sätte på en hydraulkran för att underlätta lossning. **Roxen** är nu en fin representant för den svenska silltrålarflottan.



Den nuvarande Roxen vid Donsö varv just efter övertagandet. Foto Göran Ohlsson i oktober 1978.

Önnered

Önnered är beläget någon kilometer om den stora fiskhamnen Fiskebäck. Innan Fiskebäck fick sin nuvarande hamn fanns det två bryggor. Dessförinnan låg båtarna till ankars i den oskyddade viken. Önnered är däremot en gammal naturhamn med skyddat läge. På grund av det begränsade utrymmet blev det aldrig mer än en brygga. Eskil Magnusson var mycket intresserad av att få behålla hamnen i Önnered trots hot om flyttning. Han var en av drivkrafterna att få en ny kaj i hamnen som byggdes om för några år sedan.

Som mest fanns det 14 båtar i Önnered men det avtog under åren. Under 1950-talet låg där 5-6 båtar men när storleken på båtarna ökade minskade antalet på grund av utrymmesbrist. Familjen Magnusson hade alltid sina båtar i Önnered, också de som hörde hemma i Fiskebäck.

Vid Önnereds brygga ligger nu endast **Roxen** och **Nordic**. **Nordic** är en stalträlare och en sentida ättling till den **Nordic** som familjen Magnusson ägde. Ytterligare en båt hör hemma i Önnered och det är **Ganler**. Denna **Ganler** ägs av Kurt Magnusson tillsammans med sonen Levi Magnusson och Hans Fhager. **Ganler** är identisk med **Roxen** från 1960. Även namnet **Sunnanland** finns i Fiskebäck och det är en modern stalträlare som också fått ära namnet efter den första **Sunnanland**.

Det låter nästan som mer än en tillfällighet att de båtnamn som familjen Magnusson haft fortfarande finns kvar i Västra Frölunda.

1. Ganler 1936 - 1947

Registreringsnummer: 8142

Signalbokstäver: SEXP

Maskin: 2 cyl June-Munktell semi-diesel på 120 HK.

Brutto: 40,44 Netto: 13,52

Längd: 16,40 Bredd: 5,77 Djup: 2,28

Byggd 1936 av Bröderna Olssons varv i Skredsvik av ek och fur på uppdrag av Stefan Magnusson (hr), Eskil Magnusson och Börje Johansson i Önnered.

Ägarna hade lika delar i båten som fick namnet **Ganler** (GG 495)

1947 den 20 juli. Söld för 69.000 kronor till Oskar Svensson (hr), Karl Svensson, Olof Karlsson och Albert Svensson på Hasslö med 1/4 var. Namnet **Ganler** behövs (KA 343).

1950 den 5 maj. Söld för 68.000 kronor till Gustaf Svahn (hr), Allan Svahn och Victor Svahn i Bua i Halland. De hade lika del i båten och namnet behövs även denna gången och ny distriktsbeteckning blev VG 37.

1961 den 15 mars ombildades partrediet enligt följande. Allan Svahn avstår sin del i **Ganler** till Gustaf Svahn genom byte med Gustaf Svahns tredjedel i fiskebåten **Van-**

ja. Därefter överlämnar Gustaf Svahn en av sina 1/3 i **Ganler** till sina söner. Sönerna köper samtidigt framlidne Victor Svahns del i båten. Partrederiet fick nu följande sammansättning. Gustaf Svahn 5/15 delar och sönerna Stig, Bertil, Ingemar, Arne och Kjell Svahn 2/15 delar var i båten.

1962 den 23 januari säljes **Ganler** till Kalvsund som bytesbåt. Köpare var Gösta Olsson, Morgan Olsson och Reinhold Samuelsson. Kalvsunds fiskarna sålde då sin båt **Eksjö** till familjen Svahn i Bua då de väntade leverans av trälaren **Brandenburg**. Samma dag och för samma köpesumma 125.000 kronor sålde de **Ganler** vidare till Käringön. Köpare där var Harry Sjöberg (hr), Karl-Arne Grunden, och Morgan Melin med en tredjedel var. Nytt namn blev **Rånäs** (LL 340).

1977 juni. Sald till Sigvard Carlsson på Källö-Knippla som i sin tur sålde båten till finska köpare.

Stor oklarhet råder vad som har hänt med **Rånäs** efter försäljningen. Vissa uppgifter tyder på att hon sjön i Östersjön 1977. Hon blev inte införd i det finska registret och är ej heller avförd ur det svenska registret. Uppgifter om vad som har hänt med **Rånäs** ex **Ganler** önskas.

2. Roxen (1) 1942 - 1948

Registreringsnummer: 8563

Signalbokstäver: SMJR

Maskin: 2 cyl June-Munktell semi-diesel på 150 HK.

Brutto: 57,43 Netto: 23,61

Längd: 19,19 Bredd: 5,86 Djup: 2,76

Byggd 1942 på Peter Peterssons varv på Hälsö av ek och fur för fiskarna Stefan Magnusson (hr), 1/3, Eskil Magnusson 1/3, och Johannes Magnusson 1/3 i Önnered. Fiskebåten fick namnet **Roxen** (GG 564).

1945 den 30 oktober. Johannes Magnusson skänker sin del i **Roxen** till sina söner, Stefan och Eskil Magnusson, som nu blir hälftendelägare.

1948 den 16 november. **Roxen** säljes via Sigvard Carlsson på Källö-Knippla till ett fiskelag i Fiskebäck med följande sammansättning. David Josefsson (hr), Allan Josefsson, Arthur Emanuelsson, Josef Johans-



Ganler som nybygge. Observera att endast brädgången är vitmålad. Detta var mycket vanligt förr. Foto från Stefan Magnusson.

son och Börje Johansson alla med en femtedel var i båten. Köpeskillingen var 110.000 kronor och nytt namn blev **Rossvik** (GG 584).

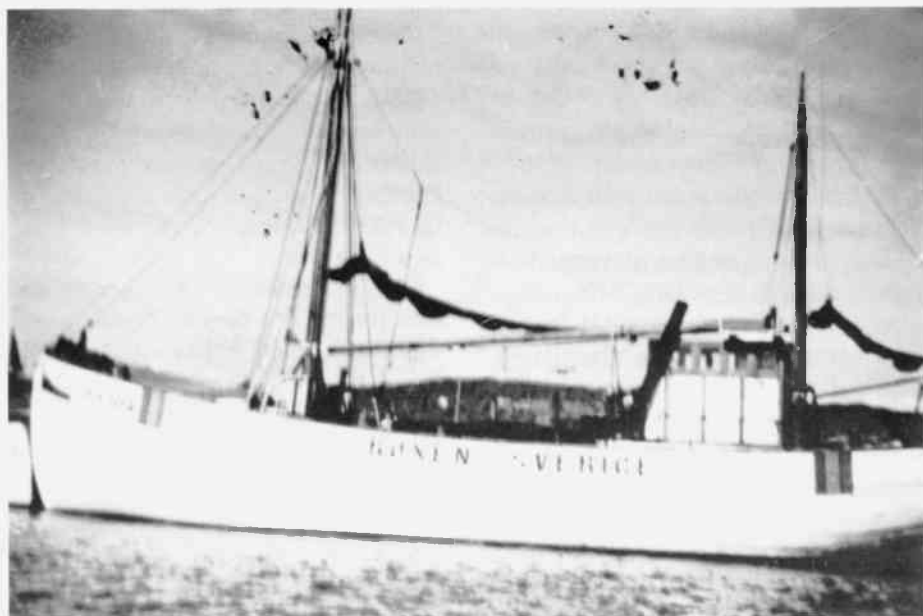
1955 den 12 juli. Skiftas partrederiet i och med att Josef Johansson och änkefru Betty Johansson säljer sina andelar i **Rossvik** till de tre övriga för 10.500 kronor styck. Allan Johansson dog den 7 april 1953. De övriga har nu lika delar i båten.

1960 den 17 november säljes **Rossvik** för 125.000 kronor till fiskaren Karl Håkan Holmström, Pernå, Altaskär, Finland. Båten fick be-

hålla sitt namn och den finska distriktsbeteckningen blev Soumi-218. Huvudredaresysslan varierar mellan olika personer inom familjen Homström som bestod av far och 4 söner. 1960 står Ivar och Göran Holmström som ägare.

1962-1966 var Ivar Holmström redare. 1967-1969 innehade Håkan Holmström sysslan. Hela tiden med Altaskär som hemort.

1969 köper Sauli Lillberg, Pyttis, Koukusaari (Krokö) **Rossvik** och behåller namn och fiskerinumner. 1973 blev dock numret ändrat till SF-77.



Roxen (1) vid Önnereds brygga någon gång under krigsåren. Foto från Eskil Magnusson.

1975 Grundade Sauli Lillberg tillsammans med sina två äldsta söner Veikko och Taisto Lillberg Koukusaaren Kalastus Oy (Krokö Fiskeri AB) vilket övertog redarsysslan. Samma år blev **Rossvik** plastad och fick en ny maskin på 400 HK.

1983 januari köper Sauli Lillbergs två yngsta söner Ari och Pekka Lillberg **Rossvik** och registrerar henne på bolaget Lillbergin Troolipojat Ky (Lillbergs Trälpojksars Kommanditbolag). Namnet ändrades nu till **Rossvik Senior**.

3. Nordic 1947 - 1950

Registreringsnummer: 7944

Signalbokstäver: SEWL

Maskin: 2 cyl Munktell semi-diesel på 150 HK

Brutto: 56,40 Netto: 23,61

Längd: 19,20 Bredd: 6,12 Djup: 2,60

Byggd av AB Gustafsson & Söners Varv i Landskrona av ek och fur. Fiskebåten beställdes den 31 oktober 1932 för leverans den 15 april 1933. Köpare var Rickard Olofsson (hr) och Astor Olofsson på Hönö med hälften var. Köpesumman var 16.000 kronor och fartyget fick namnet **Nordic** (GG 270).

1947 den 20 oktober såldes fartyget för 84.000 kronor till Stefan Magnusson (hr) och Eskil Magnusson med hälften var. Ny hemort blev Fiskebäck men namnet behölls (GG 270).

1950 den 30 juli såldes **Nordic** till Styrö. Köpare var Ingvald Kjellberg (hr), Fritz Kjellberg och Wilhelm Kjellberg som tecknade sig för var sin fjärdedel medan Rolf Kjellberg och Harry Kjellberg stod för var sin åttondel. Priset vid försäljningen var 90.000 kronor. Namnet på båten var fortfarande **Nordic** (GG 270).

1961 den 4 januari meddelas att huvudredaren sålt sin fjärdedel för 25.000 kronor till Karl Zander Kjellberg som därvid övertog huvudredarsysslan. Redan den 1 augusti samma år såldes dock **Nordic** för 120.000 kronor till Bennet Bengtsson (hr) och Thure Bengtsson i Hörviken. Nytt namn blev **Nordia I**.

1963 den 11 juli såldes hon för 100.000 kronor till Ture Henriksson (hr), och Bjarne Olsson på Smögen vil-



Nordic på väg ut ur Göteborgs fiskhamn. En mycket vacker båt. Foto från Göran Ohlsson.

ka ändrade namnet till **Hasselon** (LL 278).

1964 den 1 januari överenskoms med Bengt Akervall (hr) och Henry Karlsson i Hamburgsund om en försäljning. Priset hade nu stigit till 135.000 kronor, vari ingick fiskeriredskap för 1000 kronor. Båtens namn ändrades nu till **Stjärnö** (SD 872).

1971 den 16 juni befann sig fartyget under räktrålning NV Skagen då hon kl 12.15 fick motorstopp efter en kraftig smäll. Man lyckades inte starta motorn igen och de tre ombordvarande kunde höra hur

vattnet strömmade in utan att kunna se någon läcka. Man begärde assistans och redan kl 13 var trälaren **Örnen** av Hamburgsund och **Oberon** från Heestrand på plats. Man började bogsera **Stjärnö** mot Skagen och man begärde hjälp med ytterligare pumpar via radio. Kl 14 kom en dansk helikopter till undsättning med två bensindrivna pumpar. Den ena fungerade dock bara några minuter innan den stoppade och inte kunde igångsättas igen, medan den andra överhuvud inte gick att starta, då startsnöret var ur funktion. Kl 15.30 övergav besättningen **Stjärnö** och gick ombord på **Örnen** och låg kvar tills **Stjärnö** omkring kl 16.30 sjönk ca 25 nautiska mil NV Skagen.

4. Roxen (2) 1948 - 1960

Registreringsnummer: 9024

Signalbokstäver: SEXZ

Maskin: 2 cyl Skandia semi-diesel på 210 HK 6 cyl June-Munktell diesel på 360 HK (efter 1957)

Brutto: 76,44 Netto: 33,13

Brutto: 78 Netto: 36 (efter 1955)

Längd: 22,08 Bredd: 6,13 Djup: 2,69

Byggd 1948 av Sigvard Carlsson på Källö-Knippla av ek för Eskil Magnusson (hr) 3/8, Stefan Magnusson 3/8 och Bertil Magnusson 2/8 i Önnered och fick namnet **Roxen** (GG 564).

1960 den 12 juli. Söld via Sigvard Carlsson till Uno Korneliusson (hr)



Nordics förlisning. Ett unikt foto tagit av Jan-Åke Johansson på Oberon då Stjärnö sjunker.

5/12, Nils Johansson 5/12 och Anders Johansson 2/12 på Hönö Röd för 350.000 kronor. Nytt namn blev **Klondyke** och distriktsbeteckningen blev GG 305.

1963 den 8 maj. Inköpt av Sigvard Carlsson, Källö-Knippla för 300.000 kronor. Vidaresåld den 5 oktober för 330.000 till ett partrederi i Bleket på Tjörn med Albert Sandberg (hr) och John Sandberg som hade hälften var i båten. Nytt namn blev **Oregon** (LL 479).

1965 den 27 januari. Såld på exekutiv auktion för 241.000 kronor till Vilgot Johansson 1/3, Knut Verner Henry Vernham 1/3 och Erik Adolf Edström 1/3. Ny hemort blev Skärhamn.

Den 31 december 1965 såld för 235.000 kronor till Torild Olsson (hr), Raymond Olsson och Gilbert Olsson med en tredjedel var i båten. **Nolsö** (LL 635) blev det nya namnet med hemort Väjern.

1968 den 1 september. Torild Olsson säljer sin del till de två övriga för 60.000 kronor. Ny huvudredare blev Gilbert Olsson.

1978 maj. Raymond Olsson säljer sin del till bröderna Stefan och Roland Olsson som får 1/4 var.

1982 i augusti. Stefan Olsson säljer sin 1/4 i **Nolsö** till Roland Olsson för 55.000 kronor.

5. Sunnanland 1950 - 1959

Registreringsnummer: 8737

Signalbokstäver: SMQI

Maskin: 2 cyl Skandia semi-diesel på 180 HK

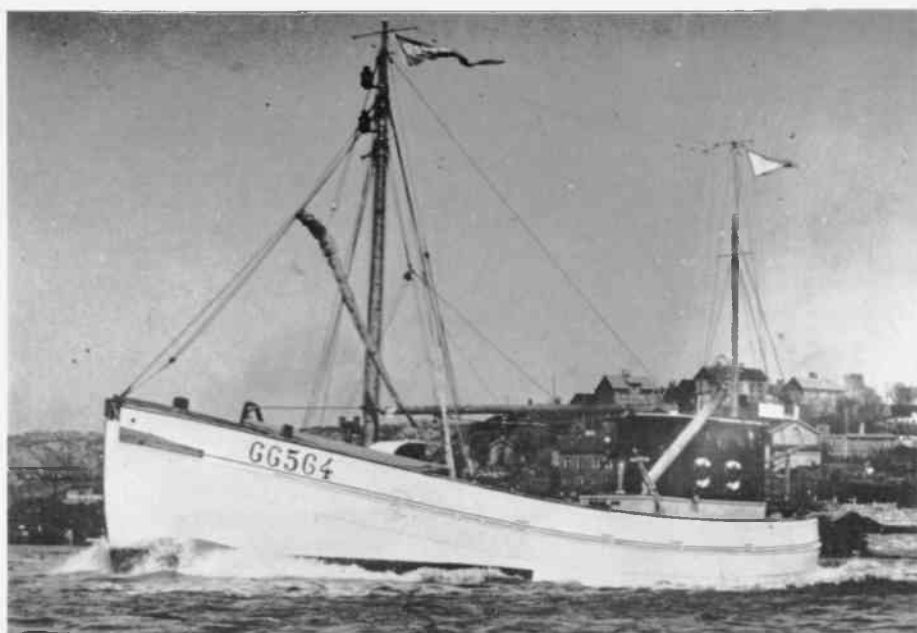
Brutto: 61,64 Netto: 20,20

Längd: 19,77 Bredd: 6,07 Djup: 2,66

Byggt 1945 i Hälleviksstrand av Oskar Augustssons Sönder av ek och fur till ett pris av 93.000 kronor. Köpare var ett partrederi på Åstol med följande sammansättning. Oskar Mattsson (hr), Knut Mattsson, Torsten Mattsson och Charles Mattsson med en fjärdedel var i båten. Nybygget fick namnet **Sunnanland** (LL 733).

1946 den 7 december. Partrederiet ändrar sammansättning då Torsten Mattsson säljer sin del för 25.000 kronor till Lars Anders Larsson på Åstol.

1950 den 4 augusti inköper Stefan Magnusson i Fiskebäck **Sunnanland** till ett under bildande part-



Roxen (2) just levererad från varvet. Fotograferad i Göteborgs hamn. Foto från Skandiaverken.

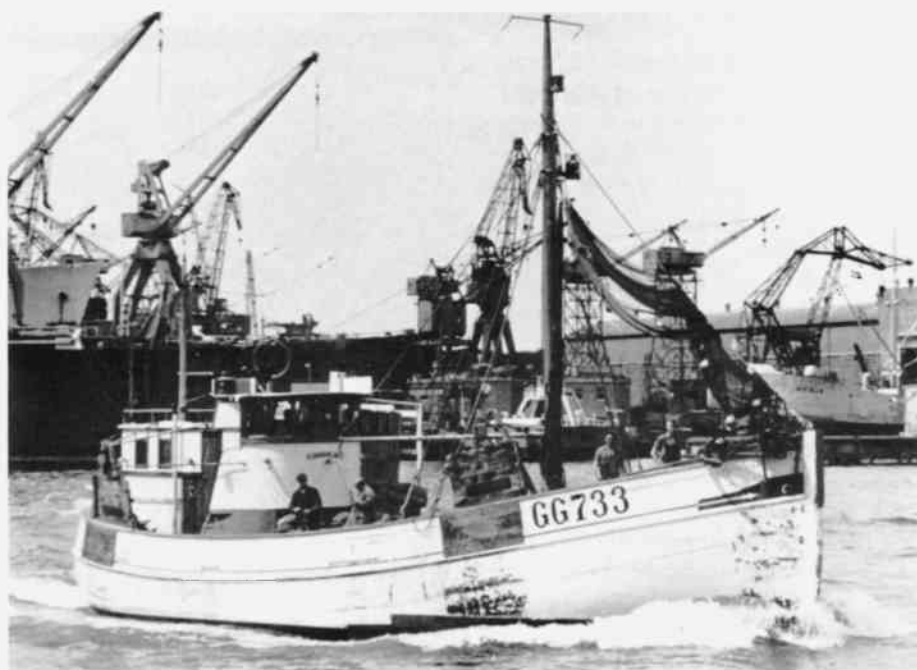
rederis räkning för 142.000 kronor. Den 18 november 1950 anmäldes rederiets sammansättning vara följande. Stefan Magnusson (hr) 3/8, Eskil Magnusson 3/8, Bertil Magnusson 1/8 och Kurt Magnusson 1/8. Som Fiskebäcksbåt fick hon behålla namnet **Sunnanland** (GG 733).

1959 den 17 januari såldes båten till ett annat fiskelag i Fiskebäck för 188.500 kronor. Köpare var Daniel Axelsson (hr), Åke Johansson och Bengt Svensson som alla hade en tredjedel var i båten som

också fick behålla namnet Sunnanland (GG 733).

1960 den 28 april avyttrad till ett rederi på Klädesholmen med Karl Bernhard Axelsson (hr) 1/4, Albin Theodor Lundberg 1/4, Bror Oskar Pettersson 1/4 och Ivan Leander Lundberg 1/4 som delägare. Köpeskillingen var denna gången 215.000 kronor och nytt namn blev **Brattö** (LL 397).

1965 den 22 april. Såld till Sigvard Carlsson på Källö-Knippla för 148.500 kronor som i sin tur genast säljer båten vidare till ett



Sunnanland fotograferad i Göteborgs hamn mot slutet av 1950-talet. Foto från Göran Ohlsson.

fiskelag på Smögen för 200.000 kronor. Köpare på Smögen var Ake Carlsson (hr), Gunne Olsson och Loyd Stranne med en tredjedel var i båten. **Brattö** fick behålla namnet och distriktsbeteckningen var också LL 397 som Smögen-trälare.

1967 den 9 oktober lämnade **Brattö** Smögen vid 7-tiden på morgonen för att fiska råka på Egersundsbanken. Efter sex timmars gång upptäcktes rök från maskinrummet och innan man hann vidtaga släckningsåtgärder var hela maskinrummet övertänt. De tre ombordvarande lämnade då fartyget med tanke på explosionsrisken. Efter ungefär en timma blev de nödställda i livbåten upplockade av en annan fiskebåt. Något senare inträffade två kraftiga explosioner och vid halv åtta tiden på kvällen sjönk **Brattö**. Olyckan inträffade 50 distansminuter väst Hällö.

Byggd av Nya AB Göteborgs Varv i Göteborg av stål och levererad i augusti 1960. Beställare var Eskil Magnusson (hr), Stefan Magnusson, Bertil Magnusson, Kurt Magnusson och Göte Magnusson med en femtedel var i båten. Namnet blev **Roxen** (GG 564) och hemorten sattes denna gången till Göteborg fast hemmahamnen var Önnered. Den 21 december 1960 säljer Stefan Magnusson sin del i **Roxen** till de fyra övriga för 106.725 kronor.

1967 den 10 mars köper Sture Magnusson en femtedel i **Roxen** för 105.336 kronor.

1977 överläter Eskil Magnusson sin del till de övriga och Sture Magnusson blir huvudredare.

1978 i oktober. Sald för 1.350.000 kronor till Levi Magnusson (hr) och Hans Fhager med hälften var. Hemorten blev nu Önnered och nytt namn blev **Ganler** (GG 464).

1981 i december köper Kurt Magnusson 2/6 i **Ganler** för 322.000 kronor.

lau. Hade varvets byggnadsnummer 3226 och var en av de sista trälarna som Handelsagenturen Neptunus lät bygga på spekulation för svenska fiskare. Vid övertagandet den 18 april 1969 fick fartyget namnet **Desiree** och inköpspriset var 722.500 kronor.

1969 den 14 augusti säljer Handelsagenturen Neptunus **Desiree** för 1.832.268:50 kronor till Bornholm. Köpare var fiskeskipper Birger Kristian Pedersen i Nexø. Nytt namn blev **Susi Ann** (SE 14). Under den korta svenska tiden låg **Desiree** upplagd på Björkö i väntan på försäljningen.

1978 i oktober blev fartyget åter igen svenskt. Det var Göte Magnusson (hr), Sture Magnusson, Kurt Magnusson, Bertil Magnusson och Sven Magnusson som inköpte henne för 2,1 miljoner kronor. Nytt namn blev **Roxen** (GG 564) och hemorten Önnered.

1981 i december säljer Kurt Magnusson sin del i **Roxen** för 624.500 kronor till de fyra övriga.



Roxen (3) efter förlängningen. Numera har hon en annan överbyggnad och är scheltermäddad. Foto Tomas Johannesson.

6. Roxen (3) 1960 - 1978

Registreringsnummer: 10058
Signalbokstäver: SICP
Maskin: 7 cyl Skandia diesel på 540 HK
8 cyl Hedemora diesel på 920 HK
(efter 1967)
Brutto: 113 Netto: 40
Brutto: 144 Netto: 58 (efter 1967)
Längd: 24,79 Bredd: 6,42 Djup: 3,32
Längd: 29,79 (efter 1967)

7. Roxen (4) 1978 -

Registreringsnummer: 11065
Signalbokstäver: SHGC
Maskin: 8 cyl NOHAB Diesel på 1200 HK
Brutto: 183 Netto: 72
Längd: 35,41 Bredd: 7,38 Djup: 3,19
Fartyget beställdes den 12 mars 1966 av Handelsagenturen Neptunus AB (Frank Barlind) i Göteborg på det östtyska varvet VEB Rosslauer Schiffswerft i Ross-

Veritas VII ex Nero

Jag äger numera **Veritas VII**. Under sista kriget var **Veritas VII** rekvirerad av kronan och var stationerad i Klagshamn och gick på bevakning upp till Fintrännen. **Veritas VII** var inte utrustad med "kanoner" men besättningen hade k-pistar. Nu är frågan hur länge **Veritas VII** var inmönstrad och vilka andra fartyg som ingick i eskadern?

Finns det några fotografier på fartyget med krigsmålning? Jag är intresserad av kopior.

Veritas VII ingick i Veritas-flottan som sålde oljor för Alfred Olsen i Köpenhamn. **Veritas VII** var stationerad i Kalmar, **Veritas IX** var på Koster men var höll övriga till och vilka båtar dolde sig bakom Veritas-numren? Vem kan berättat mer historia kring dessa fartyg?

Till sist. Jag letar efter ett foto av GG 674 **Nero** av Hönö (1916 oktober - 1920 maj). Det finns väl ingen av Läns-pumpens läsare som har ett dylikt? Jag hoppas att en dag kunna skriva ihop **Veritas VII:s** hela historia.

Staffan Myrenberg



Flottans inspektionsfartyg *Fujiyama*. Foto ur *Stellan Bojeruds samlingar*.

Sveriges vackraste örlogsfartyg

Den 7 oktober 1939 utkom generalorder nr 631, som löd: "Ångjakten **Fujiyama**, som jml Kgl. Maj: ts bemyndigande mottagits av KMF såsom gåva skall såsom örlogsfartyg benämnas inspektionsfartyg och bibehålla namnet....". Samma dag tilldelades fartyget MDO (Ostkustens Marindistrikt).

Den 1 juni 1939 hade bankdirektören m m K.A. Wallenberg avlidit i en ålder av 85 år. Änkan, fru Alice Wallenberg, donerade makens ånglustjakt till försvaret.

K.A. Wallenberg hade år 1898 inköpt fartyget, som var byggt 1895 av J. Reid & Co, Glasgow, Skottland. **Fujiyama** var inregistrerad i KSSS som nr 148 och hade ofta använts som stabsfartyg vid bl a Sandhamnsregattorna. Hon hade dimensionerna 35,50 x 5,54 x 3,00 meter samt framdrevs av en ångmaskin, som uppgavs prestera förvånande futtiga 44 IHK. Hon uppges mätt 171 metriska ton.

I örlogstjänst utrustades **Fujiyama** med en 37 mm kanon M/98 B på fördäck och en 8 mm luftvärnskulspruta M/36 på styrhyttstaket. Av fotografier att döma hade hon även en militär strålkastare, sannolikt en 40 cm parabolstrålkastare typ Schuckert G/40, vilket i så fall även innebar att hon måste haft en generator ombord. Man får väl gissa att

en ånglänsump även ingick bland hjälpmaskinerna.

Något kraftfullare tillskott till folkförsvaret var nu knappast **Fujiyama** och hon hade få gangtimmar under beredskapsåren. När den förstärkta försvarsberedskapen avblästes varen 1945 blev hennes lott inaktiv väntan på den utrangering, som skedde den 13 juni 1947. Då hade hon trots allt tjänat Kungl. Flottan i nära åtta år.

Men vad blev det sedan av detta vackra fartyg? Och känner någon till mer detaljer om hennes karriär före hösten 1939? Kanske finns det mer tekniska uppgifter om henne?

Själv tycker jag i alla fall att **Fujiyama** tillhör de vackraste örlogsfartygen – varför inte Sveriges vackraste?

Stellan Bojerud



TILLÄGG

På grund av korrekturfel har i min artikel i LP 2/1983 sidan 11 bortfallit:

313 Norman (GG 56) (ex **The Norman**), 231 brt, 450 IHK, 1908 North Shields.

Stellan Bojerud

Medelpads sjöhistoriska förening

är en förening som verkar lokalt i Sundsvallsområdet sedan den 6 november 1982. Föreningen verkar för att bevara Sundsvall/Timråområdets maritima historia.

Föreningen har sitt ordinarie möte första måndagen i varje månad. Nästa klubbmöte blir i klubbstugan vid Fagerviks båthamn. Då kommer båtologerna Bengt Westin och Jan Häggström från Ådalen att redogöra för sitt forskningsarbete. Därefter följer en båttur med ms **Olofsfors**.

Föreningen har också offentliga möten på Sundsvalls museum. Vid de senaste höll Bo G Hall från Stockholm ett bildföredrag över ämnet "ångbåtarnas Ådalen". Cirka 75 personer deltog och Hall sålde åtskilliga exemplar av sin bok om passagerarbåtarna efter Ångermanlands och Medelpads kuster.

De som vill veta mer om vår förening kan skriva till Medelpads Sjöhistoriska Förening, Box 821, 851 23 Sundsvall.



RÄTTELSE

I förra numret av denna tidning skrev jag en artikel om tankbåten **Ekerö**. Tyvärr visade det sig, att den innehöll en felaktighet, vilken jag gärna skulle vilja ha tillrättalagd. Jag skrev nämligen, att Rederi AB Öckerö tank sommaren 1978 försattes i konkurs. Detta var icke korrekt. Bolaget såldes i december 1975 till Novator (Staffan Persson), vilket i sin tur sålde bolaget vidare till Nils Ove Senor. Det var med denne sistnämnde som ägare, som bolaget gick i konkurs. De forna tankbåtsredarna hade således inget med denna konkurs att skaffa. 1978 hamnade **Ekerö** hos Rederi AB My, vilket sedan överlät fartyget till partrederiet A Stålby och B Carlsson, med Stålby som huvudredare.

Jag får således passa på, att be tankbåtsredarna Eliasson, Martinsson och Alexandersson ute på Öckerö om ursäkt för denna min felaktiga beskrivning av förhållandena, vilket alltså härmed tillrättalägges.

Ragnar Magnander

Svar till Alf Dyne

Då undertecknad också håller på med släktforskning (mycket intressant) så känner jag mig kallad att svara på din fråga.

Libau

Ångfartyg, byggd 1890 av Göteborgs Mek Verkstad, Göteborg för Ångfartygs AB Tirfing, Göteborg.

Tonnage: 331 brt, 224 net, 450 tdw.
Reg.nr. 1895

1906, 12 december, såld till Svenska Cementförsäljnings AB, Malmö.

1921, 25 oktober, såld för 45.000 kronor till Rederi AB Egon, Malmö.

1944, 29 juni, kl 22.55 minsprängd utanför Sassnits på resa Göteborg - Stettin.

Freja ex. Elisabeth

Ångfartyg, byggd 1884 av Eriksbergs Mek Verkstad, Göteborg för G A Philipsen, Köpenhamn.

Tonnage: 450 brt, 277 net.
Reg.nr. 2816

1895, 21 september, inköpt på auktion i Köpenhamn för 34.750 kronor av Ångbåts AB Ferm, Kristinehamn, omdöpt **Freja**.

1914, 28 januari, såld till Ångfartygs AB Pallas, Göteborg, omdöpt **Capella**.

1915, 12 juli, anm. inköpt av Rederi AB Capella, Stockholm.

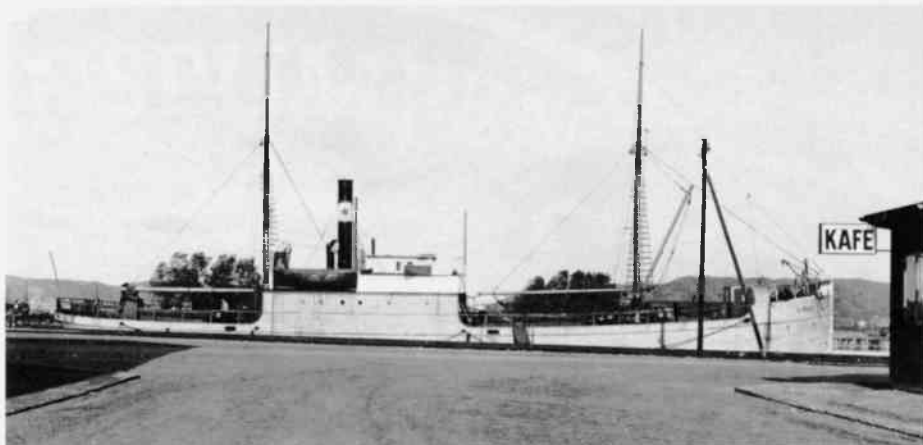
1915, 25 oktober, ca kl 12.30 prejades av en Tysk torpedbåt, som satte prisbesättning ombord, varefter fartyget infördes till Swinemünde. Var på resa Köpenhamn - Raumo.

Karl Osterman

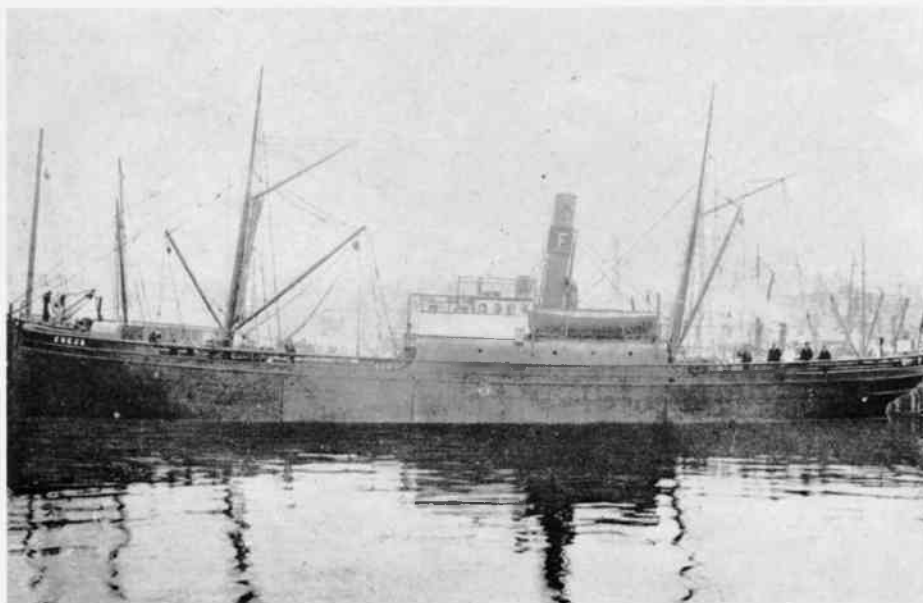
TILL SALU

BÅTOLOGEN

Komplett från starten 1963 till och med 1982 säljes till högstbjudande dock lägst 1100:- kr. Svar senast den 15 januari 1984 till Klubb Maritim Västra Kretsen, Örjan Hellertz, Box 12322, 402 43 Göteborg.



S/S *Libau* vid Gullbergskajen i Göteborg, troligen på 1930-talet. Foto ur Västra Kretsens fotoarkiv.



Så här såg den efterfrågade ångaren *Freja* ut. Foto ur Krister Bångs samlingar.

Varven vid Skredsvik, Studseröd, Klingeröd och Olofsborg

För en del år sedan hade vi i Länsumpen en artikelserie om Djupviks varv på Tjörn. Nu planerar vi att avhandla varven vid Skredsvik, Studseröd, Klingeröd och Olofsborg.

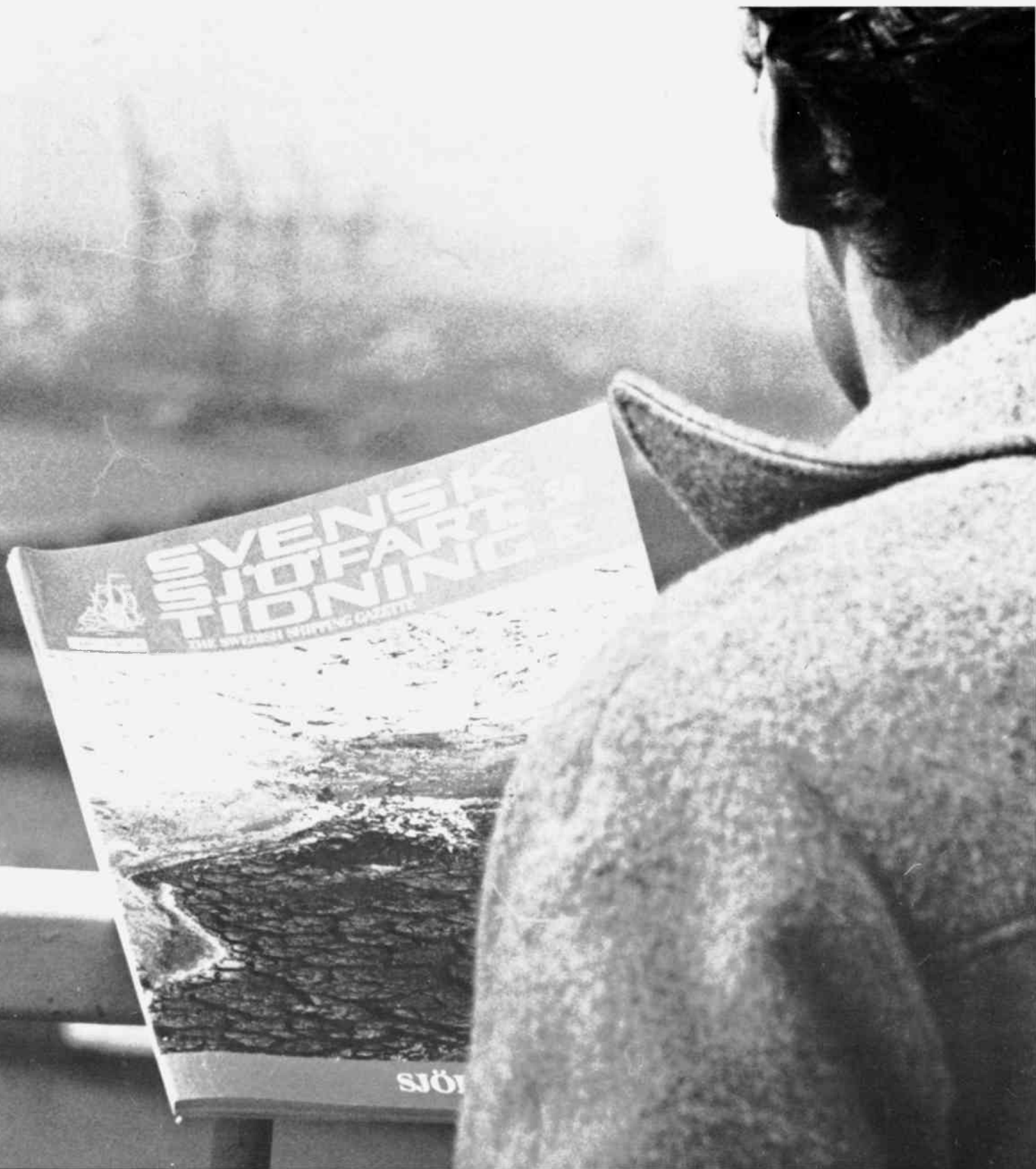
Beträffande artikelserien om Djupviks varv så hade vi tillgång till en stor mängd kontrakt. Så förhåller det sig tyvärr inte med varven vid Skredsvik. Vi ber därför läsekretsen om hjälp med uppgifter om båtar byggda vid ovan nämnda varv. De byggde båtar där från slutet av 1800-talet fram till 1960-talet och vi vill försöka göra en så komplett historik som möjligt. Vi är särskilt in-

tresserade om uppgifter på båtar byggda där i början på seklet samt de båtar som byggdes för Island och Sovjet. Dessutom är vi intresserade av vilka som beställde båtarna och vilka maskiner de var utrustade med. Skulle någon ha full historik över någon båt tar vi tacksamt emot det.

Hör av Er till:

Edmond Bäck
Herman Janssonsgatan 7
415 07 Göteborg
Tel. 031 - 26 71 06

Länspumpen
Box 421
401 26 GÖTEBORG



Visst finner man en skön blandning av nostalgi och historia i Länspumpen. Men när Du söker senaste nytt om fartyg och sjöfart så finns det inga alternativ. Det finns bara en

SVENSK SJÖFARTS TIDNING

där Du även finner den populära avdelningen "Kring Kajutlampan".