

17:—



VÄSTRA KRETSEN

1986:2



Utgiven av Västra Kretsen av
Klubb Maritim

Föreningen för fartygshistorisk forskning

Utkommer med fyra nummer per år.

Huvudredaktör och ansvarig utgivare:
Kristen Bång, tel. 031-26 38 38

Övriga i redaktionen:

Jan Johansson, tel. 031-12 26 14

Bertil Söderberg, tel. 031-45 91 98

Redaktionens adress:

Länspumpen

Box 421

401 26 GÖTEBORG

Årsavgift 1986: 60 kr

Postgiro 81 57 68-7

Lösnummerpris: 17 kr

Årgång 15. Nummer 55 från starten.

ISSN 0281-4242

Tryckt hos Struves, Göteborg i 1500 ex.

Lay-out: Jan Johansson, Bertil Söderberg

Omslagsbilden:

Sjötorpsbygget **Ingo** då hon hörde hemma på Källandsö. Idag har **Ingo** återfått sitt ursprungliga utseende och vårdas av Skonaren Ingos Vänner i Göteborg. Foto: Tore Granath.

Redaktionellt

Vi tackar för alla bidrag till Tidningen. Vi har fått så många svar att vi inte kan publicera alla. Men giv inte upp för det. Nya frågor dyker upp hela tiden.

Det är nästan som man önskar att man skulle göra en tidning med bara frågor och svar. Det maritima området är enormt och vetgirigheten obegränsad.

Om Du inte finner Ditt manus publicerat i detta nummer så var förtröstansfull. Vi kommer tillbaka efter sommaren!

Redaktörerna

Innehållsförteckning

- | | | |
|----|---|--------------------|
| 3 | Något om Sjötorps Varv | Ingvar Thörn |
| 7 | Vykortshörnan | Robin Holmstedt |
| 8 | Frågor-Svar-Kompletteringar | |
| 13 | Skönheter i Sundsvall på 30-talet | Lars Pettersson |
| 14 | En hamnpromenad för 40 år sedan | Dag Almén |
| 18 | Vem kommer ihåg Brandsfjord | Olle Renck |
| 20 | Varvsbolag i Landskrona | Lennart Pettersson |

Bogserbåten Herkules

Arbetena på **Herkules** har nu kommit igång på allvar efter vinteruppläggningsen. I maskin har hjälpmotorn genomgått och nu är maskinkillarna fullt sysselsatta med huvudmaskinen.

Däcksgängen har fattat skrapa och pensel vilket den nymålade skorstenen är ett synbart bevis på. Teaken på styrhytten och bryggdäcket håller på att bearbetas och ser riktigt fin ut när lacken strykes på. Den övriga däckbyggnaden skall snart återfå sin gamla bruna färg och skeppsklockan är på plats i masten, nypolerad och fin.

Den lilla skaran av idogt arbetande medlemmar har gjort ett fantastiskt arbete ombord. I månadsskiftet slet de med de luftdrivna rostknackningsverktygen och hann med mycket arbete. För att kunna utföra jobbet förhalades **Herkules** till nocken på Gullbergskajen.

Den gamla livbåten ligger på kajen och väntar på att målas. Vem kan åta sig det? Det finns mycket arbete ombord och för den som är intresserad så jobbas det på torsdagskvällar och lördagar.

Vi planerar att få igång **Herkules** till augusti och kunna gå ut vid den stora finalen i Tall Ship's Race.

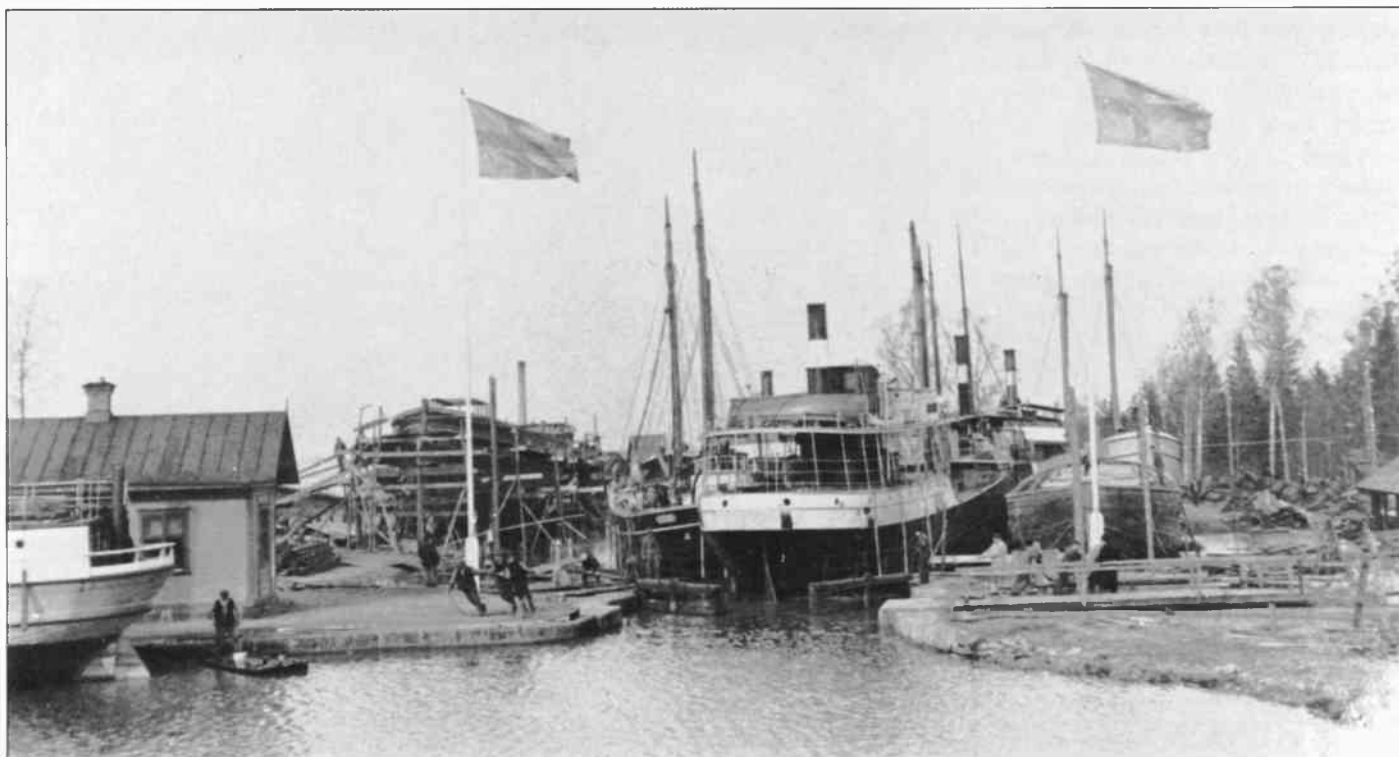
För den som är intresserad att stödja **Herkules** ekonomiskt kan man göra det genom att bli medlem i Föreningen Bogserbåten Herkules, vilket kostar 100 kr per år.

För den intresserade kan upplysningar fås av Bo Lindqvist på tel: 031-15 80 86.

Bertil Söderberg



Dävertarna till livbåten sättes på plats. Foto: B. Lindqvist.



Utdockning av vinterliggare på våren 1938. På sidorna av dockan syns fartyg under byggnad. Foto från Ingvar Thörn.

Något om Sjötorps Varv

av Ingvar Thörn

Om Sjötorps Varv kan säkert skrivas en hel bok, jag överlåter detta till någon som bättre kan styra pennan och nöjer mej med några rader om det jag minns och som berättats mej om varvet.

Det gamla anrika Sjötorps Varv anlades i samband med Göta Kanals byggnad. På platsen byggdes först en smedja vilken betjänade kanalbyggarna, på den gamla vällingklockans vindflöjel som ännu står kvar, står årtalet 1811, torrdockan byggdes åren 1820–1823 och förlängdes år 1907 för att efter utbyggnaden kunna ta emot sju kanalbåtar samtidigt.

Dockan var i första hand avsedd för reparationer av trafikanter på Göta Kanal och drevs de första åren i Göta Kanalbolagets regi.

År 1831 utarrenderades torrdockan till Johannes Larsson, Näset, Sjötorp. Detta var en man med många järn i elden, förutom jordbruk drev han även ett ölbryggeri och ölutskänkning, det berättas att öl också ingick i varvsarbetarnas löneförmåner, om nu detta kan kallas förmån.

Nu började byggandet av fartyg vid Sjötorps Varv, dock lär fartyg ha byggts

i Sjötorp före Göta Kanals tillkomst, då ju sjöfarten på Vänern har urgamla anor och Sjötorp som boplatz är nämnt redan år 1586. Till en början byggdes enklare prämar, sedan mindre slupar, men var- efter efterfrågan på lämpligt tonnage för kanalen ökade byggdes större segelfar-

tyg, bl.a. de för Vänern så karakteristiska galeaserna. År 1852 byggdes det första ångfartyget vid varvet och år 1866 det första kompositbygget.

År 1874 upprättades ett arrendekon- trakt för varvet mellan Göta Kanalbolag och Kapten P. L. Andersson, kontraktet



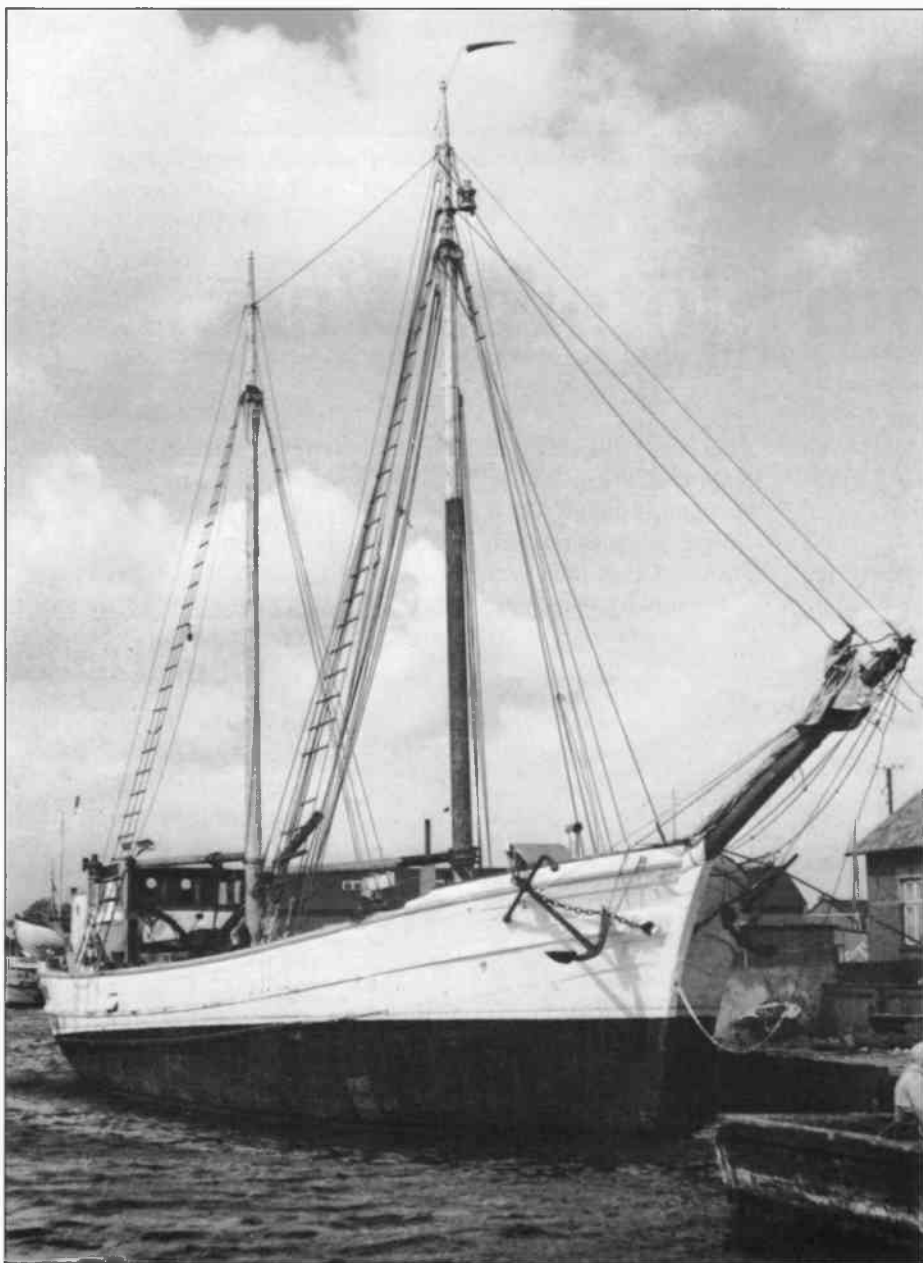
I Sjötorp användes en ovanlig metod för sjösättning av nybyggna, nämligen sidle- des. Här går galeasen **Peter** i sjön år 1949. Foto från Ingvar Thörn.

var avsett att gälla i tio år men överfördes år 1877 på Sixten Groth. Nu fick varvet ett väldigt uppsving och fartygsbyggandet ökade, där kunde vara fem å sex nybyggen på gång samtidigt. Under de följande trettio åren byggdes mer än 150 fartyg. De fartyg som inte byggdes på beställning eller såldes på stapelbadden, drevs av Sixten Groth i fraktfart några år tills dess att de kunde säljas, Groth gick även in som delägare i partrederier för att på så sätt hålla en hög produktion vid varvet. Fartygen byggdes på kanten av torrdockan, eller då inte dessa platser räckte till, på kanten av Göta Kanal, varefter fartygen sjösattes sidledes, ett förfaringssätt som alltid tillämpats vid Sjötorps Varv.

Någon form av ritningar i egentlig me-



Kanalångfartyget **Wilhelmsberg** från Säffle byggdes 1891 i Sjötorp. Här ligger hon i Lilla Bommens hamn i Göteborg. Foto från Västra Kretsens arkiv.

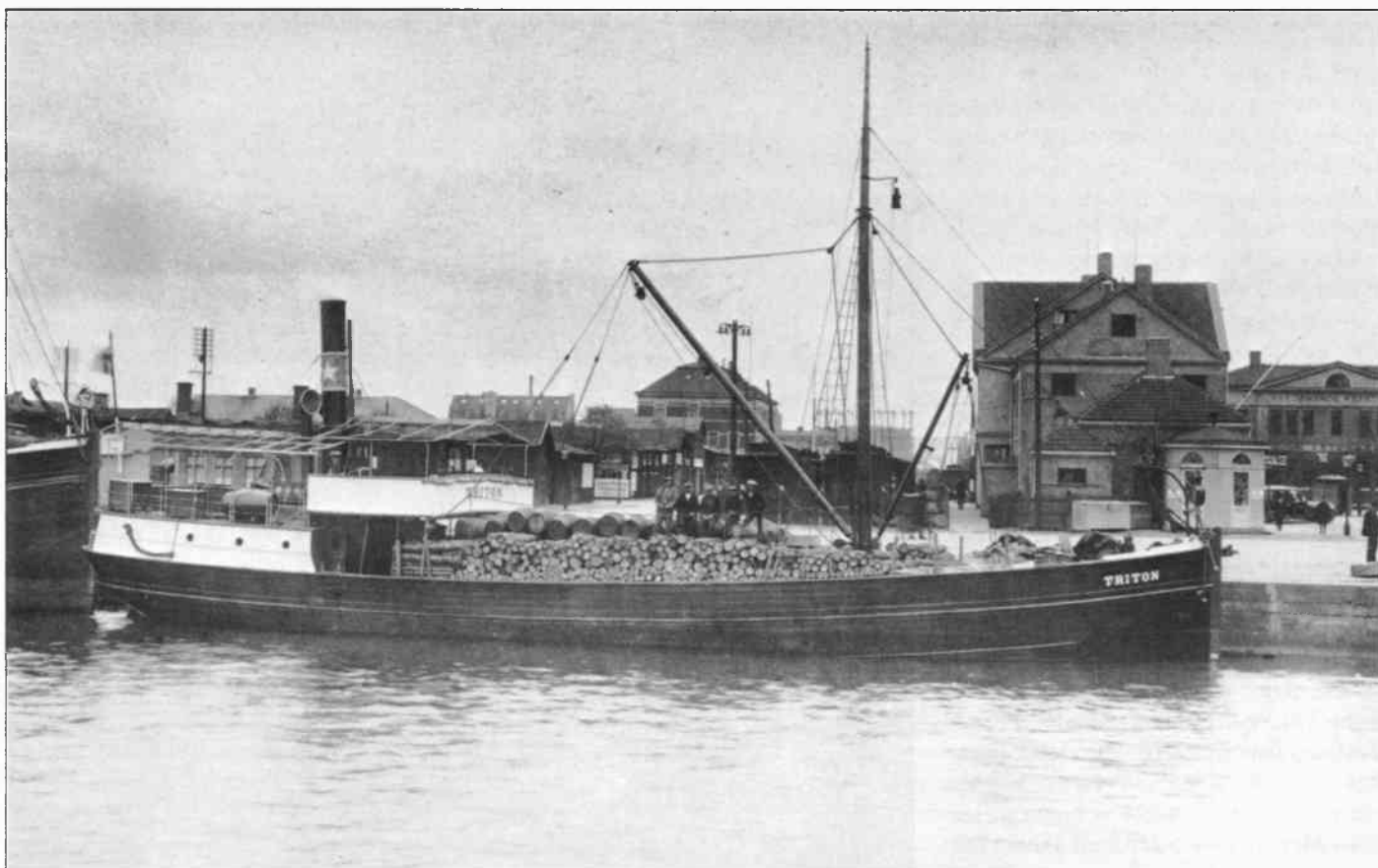


Galeasen **Gerda** av Brandstorp är en representant för den klassiska sjötorpstypen med fallande stäv och "rodret på ryggen". Foto: C-G Nyström.

ning förekom ej vid varvet till en början. Läser man i gamla varvshandlingar ser man att en fartygsbeställning, kanske från ett av handelshusen i Göteborg, kunde vara av mycket enkel beskaffenhet. Där beställdes kanske en skonare, liknande någon namngiven förut byggd, men med den önskade lastförmågan angiven, sedan var det skeppsbyggmästarens kunnighet som fick avgöra formerna, däremot kunde andra detaljer som hörde till utrustningen vara mycket noga angivna, från antalet salthyllor, den tidens impregneringsmedel, till antalet snapsglas i skepparens kajuta.

På spantplanen fick nu skeppsbyggmästaren rita ut spanten i full skala varefter det gjordes mallar, han gjorde även mallar för skevar och vinklar på spant och knän som timmermännen hade att arbeta efter, och efter fullbordat arbete samlades dessa mallar åter in av skeppsbyggmästaren, skrevs på och arkiverades, för att åter komma till användning då ett liknande fartyg nästa gång kom under byggnad. Master och rundhult tillverkades i Mastskjulet som låg i anslutning till varvet, då ett fartyg skulle mastas på samlades 15–20 man, sedan var det "alle mans sjå" då masten skulle bäras till mastkranen vid varvskajen, någon annan form av transportmedel förekom ej, och efter att den sedvanliga "lyckoslanten" lagts i mastskon lyftes masten med kranens hjälp på plats.

Då ångan på 1870-talet började slå ut seglen som framdrivning var även Sjötorps Varv med, och under årens lopp byggdes där ett 70-tal kanalångare. Dessa var mestadels kompositbyggen d.v.s. trä på järnspant, oftast var de kraftigt byggda med dubbla bordgångar och



S/s Triton var en av många kanalpesar som byggdes på Sjötorps Varv. Foto från Klubb Maritim Västra Kretsens arkiv.

i storlek maximalt byggda för att utnyttja slussarnas mått. Då skrovet var färdigt bogserades detta oftast till Göteborg eller Karlstad för att få maskin och panna insatt, många sjötorpsbyggen hade Lundby- eller Wennbergsmaskiner, när maskininstallationen var klar kom fartygen åter till Sjötorp för att färdigutrustas. Som en följd av ångmaskinens genombrott kom också efterfrågan på

pråmtonnage från industrierna runt Vänern och ett 80-tal pråmar byggdes vid Sjötorps Varv, några av dessa försågs senare med motor eller ångmaskin.

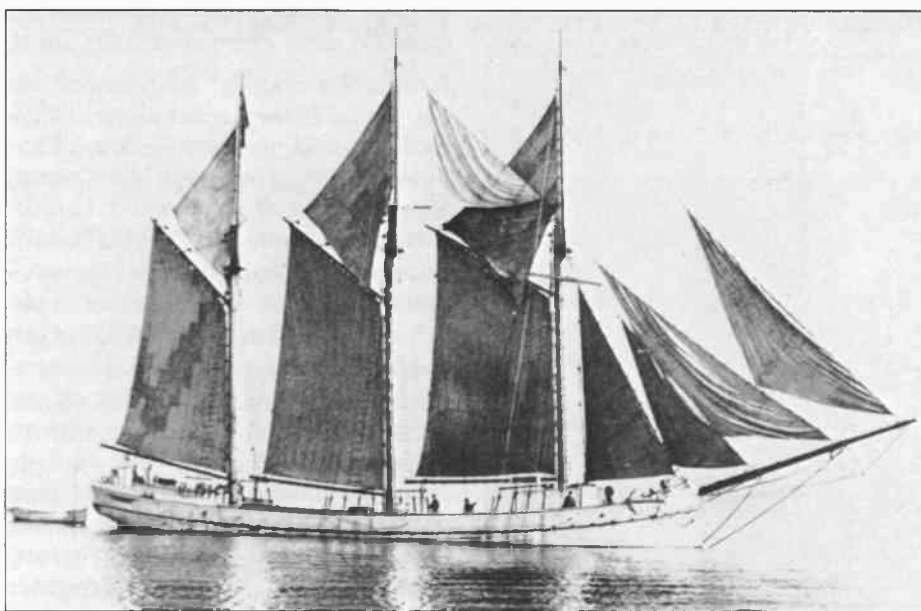
I början av 1900-talet byggdes även ett 10-tal större tremastskonter för olika skånerederier bl.a. 5152 **Lennart**, 5466 **Svanhild** och 5654 **Hildegard** för att nämna några av dem som hängde med längst. En ny typ av ångfartyg såg också

dagens ljus då 3891 **Alf** på ca. 300 DW byggdes år 1901.

Allt arbete vid byggandet skedde för hand med yxan och sågens hjälp, yrket gick ofta i arv från far till son varför yrkesskickligheten var högt utvecklad och ett sjötorpsbygge var känt för hög kvalitet, dessutom hade varvet tillgång till prima virke från eget sågverk. Även sysslan som skeppsbyggmästare gick i arv i tre generationer.

År 1905 byggdes en ny smedja och snickeriverkstad, då började även en viss mekanisering där drivkällan till en början var en ånglokomobil, från år 1912 då varvet fick elektricitet från egen generator kunde arbetsdagen till fullo utnyttjas även vintertid.

Sixten Groth avled år 1910, han efterträddes av sonen Gustav Groth som fortsatte i sin faders fotspår. Nu började segelskutorna utrustas med hjälpmotorer vilket skapade en ny yrkeskategori vid varvet då ju både maskininstallationer och motorreparationer förekom. Samtidigt fortsatte mekaniseringen och nya hjälpmedel togs i bruk, mycket blev dock vid det gamla och varvsarbetarna fick ofta ersätta hästen då transporter förekom.



Hildegard var en av de stora skutor som byggdes i början av 1900-talet. Hon är numera upplagd vid Söder Målarstrand. Foto från Tomas Johannesson.

Depressionen efter första världskriget satte sina spår även vid Sjötorps Varv, det sista ångfartyget, 6511 **Nerike** byggdes år 1921, därefter blev det glest mellan fartygsbyggena, reparationer och ombyggnader förekom dock och så småningom skulle de flesta skutor förses med styrhytt vilket gav en del arbete. År 1928 byggdes som experiment 7484 **Ingan**, en järnskuta, den fick dock inga efterföljare.

I slutet av 1930-talet tog skeppsbygget åter fart, år 1936 byggdes 8091 **Hamlet** på 200 DW, en ny typ av motorseglare ritad av Gustav Groth, den följdes i rask takt av 8154 **Lidan**, 8239 **Tidan**, 8331 **Aranäs** m.fl.

År 1943 avled Gustav Groth och ledarskapet för varvet övertogs av tredje generationen nämligen Åke Groth. Byggandet av motorseglare fortsatte och den sista i serien, 9069 **Peter**, byggdes år 1949. Under krigsåren 1942–1944 byggdes även fiskefartyg för Tyskland, dessa fick dock tjänstgöra som patrullbåtar vid minfältet.

I slutet av 1940-talet hade landsvägs-transporterna allt mer övertagit småtonnagens roll och träskutorna var dömda att försvinna, varvet fick dock beställningar på fiskefartyg från Island och Ryssland så produktionen av träfartyg kunde hållas igång till år 1952 då det sista fartyget levererades till Ryssland. Som träbåtsvarv hade nu Sjötorps Varv spelat ut sin roll och varvet förde en allt mer tydande tillvaro. År 1957 fick emellertid varvet beställningar från Sjöfartsverket och produktionen lades nu om från trä till järnbåtar, fram till år 1965 byggdes vid varvet ett 30-tal lotsbåtar för Sjö-



*Galeasen **Eken** var en av de skutor i den serie av kompositbyggen som inleddes av **Hamlet** 1936. **Eken** är numera i norsk ägo. Foto Krister Bång i juli 1975.*



***Peter** blev den sista sjötorpsbyggda skutan. Foto Tomas Johannesson 17/8 1968.*

fartsverkets räkning, men därmed var det slut på båtbyggandet under släkten Groths ledning. Under årens lopp har närmare 500 fartyg byggts vid Sjötorps Varv.

Då Åke Groth år 1976 med ålderns rätt drog sig tillbaka, övertogs varvet av Göta Kanalbolag. Varvet fick nu en välbehövlig injektion av nytt kapital och byggnader och utrustning moderniserades, en skrovhall byggdes där ett par arbetsbåtar i järn, bl.a. en för Vänerns Seglationsstyrelse byggts de senaste åren, varvet är dock avsett att göra tjänst som servicevarv för den alltmer ökande nöjesseglationen, och förutom i torrdockan finns ett stort antal platser för vinterförvaring av nöjesbåtar.

Så ännu lever Sjötorps Varv trots sina 165 år.

Vykortshörnan

av Robin Holmstedt

Vykortshörnan har i dagarna fått ett trevligt brev med bifogat vykort av Ragnar Magnander. Han är känd för sin specialité på Vätterns fånge, passagerarångaren **Motala Express** och äger en förnämlig samling av vykort med ångbåtar. Jag citerar hans brev:

”Då jag liksom vykortshörneredaktören Robin Holmstedt är en ivrig samlare av vykort med passagerarbåtar på, studerar man ju artiklarna på denna sida med extra stort intresse.

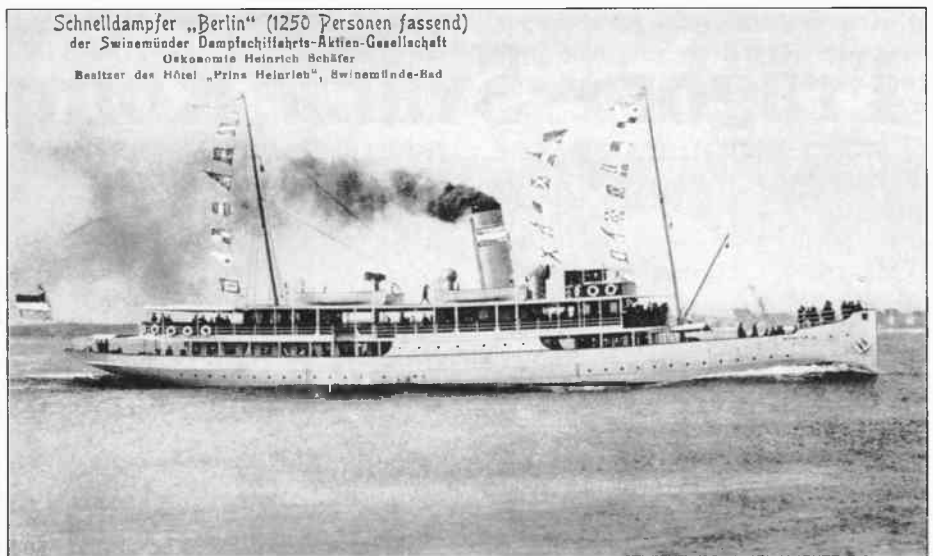
Jag har nu i nära 20 års tid samlat ångbåtsvykort och fortfarande är det lika roligt och spännande att jag vykort fastän priserna många gånger tenderar att nå en smärigräns till vad som kan anses nägorlunda rimligt.

Ur mina gömmor ber jag att få visa ett vykort som i mina ögon är lite ”utöver det vanliga”. Helst skulle jag väl ha velat visa något bra vykort på min favoritångare **Motala Express** men hon har ju redan förekommit på kort i denna tidning, så därför får det bli det gamla vykortet på den tyska passagerarångaren **Berlin** denna gång.

Detta vackra och kraftiga vykort med adressida fick jag byta till mig av en samlarkollega för två år sedan. Båtens namn saknas på kortet men det visade sig snart att identifieringen inte blev så svår. Man kunde lokalisera källan eftersom liknande kort finns publicerade i Götaverkens jubileumsböcker år 1941 och 1966 även om motiven i böckerna och på vykortet är lite olika. Fotografen hette A Clason och tog flera olika motiv under båtens provtur.

På kortet känner man igen att ön till vänster i bild är Gäveskär som inte är att ta fel på. Båten visade sig vara isbrytaren **Piotr Weliki** och beställd av Riga Börsen Kommitté. Namnet översatt på svenska blir Peter den Store d.v.s. tsaren Peter I, vår kung Karl XI:s besegrare.

Ernst Heden var själv i Riga och gjorde upp kontraktet. Det var en räddning för Götaverken som på den tiden befann sig i svårigheter p.g.a. en flyttning över älven vilket gjorde ett stort hål i budgeten. Båten gick av stapeln den 21 november 1911 och döptes av fröken Aina Almquist. Hon var varvets första dam att döpa fartyg. Båten gick på provtur den 4 januari 1912 då fotografen (för varvets räkning?) tog flera bilder. Hon



Förutom att jag tycker **Berlin** är en fantastisk vacker passagerarbåt med härliga linjer, anser jag att vykortet också är ett riktigt paradkort med fart och fläkt. Vykortet är poststämplat i Tyskland 1934 men torde datera sig till omkring 1915 då det är i s.k. litografiskt utförande.

Några ord om fartyget ifråga är väl också påkallat. Hon är av typen ”salonschnelldampfer”, alltså salongsexpressångare som trafikerade tyska östersjökusten i området utanför Svinemünde och Stettin. Ofta gjorde ångaren lust-

turer till de olika badorterna såsom Heringndorf och Sassnitz. **Berlin** var byggd 1906 och överlämnades som så många andra tyska handelsfartyg i krigsskadestånd till Sovjet 1946. Enligt Lloyds Register fick fartyget där namnet **Pestel** och återfanns därvid under ”Black Sea Sect” varför man kan förmoda att hon gick nere i Svarta havet någonstans. 1960/1961 försvinner emellertid den gamla f.d. tyska kustångaren ur registren, så antagligen skrotades hon därmed.”

Så långt Ragnar Magnander.

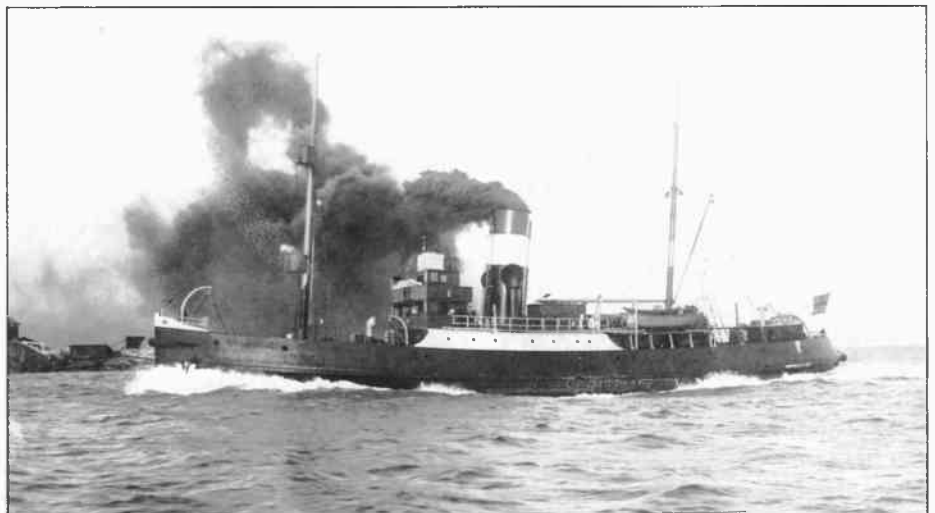
avgick till hemorten den 8 januari samma år för att tjänstgöra i Rigabukten.

På en annan isbrytare, **Ermack**, ordnade man en tävling i isbrytning och manövrering med nylevererade isbrytare. **Piotr Weliki** visade sig i alla avseenden överlägsen och kunde faktiskt gå runt **Ermack** då de låg och arbetade i ett packisband. En befälhavare förklarade henne vara akrobat och det är vad en isbrytare egentligen skall vara: muskler och kraft.

Vykortet är försett med adressida men

är obegagnat. Korten delades troligen ut till besättningsmän, anställda och annat folk som hade med henne att göra. Götaverken gav ut flera reklamvykort för nylevererade fartyg. Isbrytarens data var 1274 brutto reg. ton och hon hade 2 st. trippellångmaskiner om tillsammans 4000 IHK vilka gav henne en fart av 14,5 knop. Längd: 102,1 fot, bredd: 50,1 fot, djup: 27,4 fot.

Hennes vidare öde och existens är inte känt. Kan någon läsare berätta vidare om henne?



Frågor – Svar – Kompletteringar



Ett ovanligt bogsersläp med reaktortankar som sjösatts och sammankopplats för transporten. Foto: T. Johannesson 7 juni 1969.

Sven-bogserare

Herr redaktör, tack för en intressant artikel om Sven-bolagets alla små bogserare. Som gammal Åhus-bo känner man ju en viss stolthet, då den välkända Åhus-bogseraren **Björn** vid köpet 1963 fick bära rederinamnet **Sven**. Men nog var hon grannare som **Björn**!

I slutet av 60-talet bodde jag i Bohuslän och vid ett tillfälle studerade jag sjöfarten genom Trollhätte kanal, varvid ett ganska märkligt följande passerade. Det var just **Sven**, som då kom släpande på ett antal reaktortankar av något slag på väg nerför från Vänern. Som broms och styrare i släpets akterände låg **Sigge**. Ett foto av det märkliga ekipaget bifogas.

Vad gäller Sven-bolagets fleetlist, så har man nog kommit ut på litet för djupt vatten vad gäller nr 16 **Svante**. I sista stycket står att hon lär ha sjunkit i Vänern 1978, men i nästa andetag påstås hon idag vara **Max av Skoghall**! Enligt alla tillgängliga källor (och även vid en titt på fartyget ifråga) så är **Max av Skoghall** identisk med ångaren **Skutskär**, byggd 1904 i Motala (RN 4342) och senare ägd av Neptunbolaget som **Castor** och därefter som **Oxen** av Mariestads hamn, innan hon 1982 blev **Max av Skoghall**. Detta fartyg har signalen SGID och mä-

ter 66 brt, men dim. är $19,83 \times 5,30 \times 2,70$ m.

En annan sak som jag skulle vilja ta upp gäller nr 13 **Sune**. I fleetlisten anges hon byggd som **Christopher Kramm**, men detta är en sanning med viss modifikation. Officiellt står det i registren **Christopher Kramm** vilket även framgår av foton av fartyget. När detta ändrades till **Chr** framgår aldrig i någon "omdöpfung". Men så kommer det intressanta i fallet. På leveransfoto (hon visar då styrbords bog) är namnet tydligt läsbart som **Christohper Kramm**. Kan någon läsare tala om ifall detta bara är en felstavning som snabbt ädnades, eller om namnet verkligen stavades så?

Tomas Johannesson

Det är alldeles riktigt som Tomas Johannesson påpekar angående **Max av Skoghall**. Uppgiften kom oss tillhanda just vid pressläggningen och en icke noggrann kontroll av uppgifterna i fråga medförde en förväxling av de båda bogserbåtarna. Således är både signalen och **Max av Skoghall** inte identiska med båt nr 16 **Svante**. Vi beklagar misstaget och undrar om någon kan tala om var **Svante** ligger sjunken i Vänern.

*Ingemar Simonsson,
Bertil Söderberg*

Åmåls skeppsvarv

Det var en vacker bild från gamla hamnen i Åmål som Länspumpen i nr 1 1986 presenterade som Åmåls skeppsvarv. Tyvärr fick jag den kärkomna utgåvan efter den 1 april. Annars kunde påståendet ha gällt som ett narri.

Bilden är från 20-talet, då Åmåls skeppsvarv under tre hektiska krigskonjunkturer byggde tre ångfartyg av trä för Nordsjöfart på spekulation. Ett av dem ses här indraget i hamnen efter sjösättningen på Örnäs, där varvet var beläget. Skrovet bogserades sedan till Göteborg, där det vid varv där fick maskineriet installerat. Fartygen namnades till **Ettan**, **Tvåan** och **Trean** för lättvindighetens skull. Det var fritt fram för ev. köpare hitta på bättre namn.

Den gamla hamnen är numer ombyggd till marina men Seglationsstyrelsen för Vänern har alltför sina fartyg och förråd där. Det ger en extra färg åt hamnen. Jeans holme som ses t.v. på bilden har skattat åt förgängelsen. Den var en rest efter hamnbassängen som grävdes på 1860-talet. De två vänerångare, som ses bakom nybygget, representerar en typ, som försvann för gott på 50-talet.

Karl-Axel Olson

S/S Mexicano blev GG 324!

Självaste Sjöfartsmuseet, som vi båtologer har ett angenämt samarbeide med, efterlyser i LP nr 1/86 oppgifter om en ståttlig ångare, som bår namnet **Mexicano**.

Man bår kanskje, som jag, vara litet till åren kommen för att omedelbart erinna sig detta fartyg, som i mitten av 30-talet låge vid Lindholmens varv i väntan på skrotningsdden. Under den dåtida depressionstiden med stor arbeidslshet, kreugerkrasch og annat elände, hade Lindholmen specialiserat sig på skrotning av äldre fartyg, både svenska og utländska. Under åren 1932–1936 hann varvet skrota 18 fartyg om sammanlagt 49.000 ton d.w., varav 16 svenska.

En dag i april 1934 anlände også Wilhelmsens gamla ångare **Mexicano** till Lindholmen – ett vackert og vlhlet fartyg, som lastade ca. 5700 ton. Hon byggdes i Sunderland 1912 för bolagets trafik på Mexicanska Gulfen. Men det blev ingen skrotning av. Da hon, som nämnts, var i gott skick, chartrades hon nämligen av ett företag, som bildats av fisk grossisterna för att tjnstgra som moderfartyg fr de svenska sillfiskarna vid Island. Ångaren, som fortfarande bår namnet **Mexicano**, registrerades som **GG 324**, og blev därmed utan jämförelse landets största fiskefartyg.

Den 1 juli 1934 gav hon sig av mot nordligere farvatten lastad med tomtunor og specialinredd för att kunna ta emot en arbeidsstyrke på ca 100 man, som hade till oppgift att sortera og salta sillen. På höstkanten återkom **Mexicano** till Lindholmen efter lossning og avrustning og ny väntan på opphugging. Men än en gång räddades hon undan skrbrnnarnas destruktiva verk. Hon köptes nämligen i januar 1935 av skrot-

handlere Leopold Glcksman, som på den tiden hade många affärer ihop med Lindholmens varv. Ångaren rustades opp og klassades i Det Norske Veritas fr oceanfart omdöpt till **Ruth** med heimort i Göteborg. Sedan bildades også ett särskilt bolag, som fikk namnet Rederi AB Ruth med dir. Glcksman som ansvarig redare.

ÄVENTYR UNDER KRIGET

S bröt världskriget ut 1939, og ångaren **Ruth** undgick inte sitt öde, utan hörde till de många svenska fartyg som krigsfrliste. Fartyget fördes da av kapten Tord E. Eiserman, som många av oss lärde känna som trafikchef og befälhavare i Trafik AB Öckerö Skärgård. Han hade tidligere gått i lngfart og var bl.a. befälhavare i de sandstrmska rederierne, som opphrde i början av 30-talet. Kanskje längtade han åter ut på de store haven, eller var det måhända de gode frtjnsterna, som lockade kapten Eiserman att mönstra som befälhavare på s/s **Ruth** mitt under brinnende krig? På nre hll fikk han oppleve sjkrigets fssor.

Frste incidenten inträffade i juli 1941, da ångaren på utgående fr Rotterdam i konvoj anflls av allierade flygplan og skadades av både bomber og kulspruteeld. Bestningen undkom emellertid oskadad, og **Ruth** kunde fortsätta sin resa till Göteborg med en välkommen last av kol.

Sämre gick det emellertid den 7 maj 1942, nr ångaren även da gikk i konvoj fr Rotterdam med kollast fr Göteborg. Hon anflls utanför Hollands kust av allierade plan og skadades svårt av bomber, varav en fll ned genom skorstenen. Fartyget övergavs, men bestningen återvände ombord, da hon såg ut att hålla sig flytande. En tillkallad

bogserbåt tog den skadade ångaren på släp, men efter 16 timmars bogsering sjönk **Ruth** allt djupare og sattes därför på grund utanför Den Helder i Holland. Bestningen övergav nu ångaren för gott og återvände välbehållen till Göteborg, sedan storm og sj brutit ned fartyget, og en bärgning ansågs lnls. Gamla **Mexicanos** de var beseglat, men inte på det sätt, som ursprungligen planerats.

Sjöfartsmuseet i Göteborg efterfrågar fler fartyg, insorterede bland okända. Kanskje kan denna frgvishet ytterligere frstrke samarbeidet med Klubb Maritim, vars medlemmar säkert med nje bidrar till att vidga kunskaperna om båtar og sjfart. Hr kommer min lille pusselbit att fras in i museets digra kortregister. Men se under namnet **Ruth** og inte **Mexicano**.

Dag Almén



Herr redaktr. Hils Sjfartsmuseet i Göteborg fra mig og takk fr foto av d/s **Mexicano**.

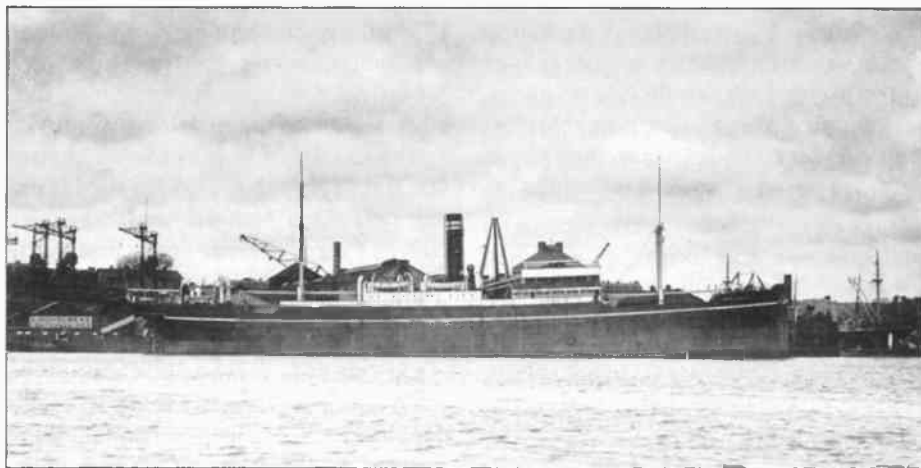
Jeg ble gledelig overrasket da jeg mtok siste nr. av Länspumpen 1/86 og fant dette bildet, eftersom jeg nettopp i disse dager var på jakt etter et foto av dette skip, knipset akkurat fra den rette vinkel, nemlig litt "forenom tvers".

Da jeg spurte etter fotos av **Mexicano** på Norsk Sjfartsmuseum, "bladde" de opp med en rikke praktfulle fotos av skipet signert Wilse & Co. (kjent Norsk fotograf). Jeg hadde selvfølgelig god lyst på flere av dem, men eftersom hvert bilde ville kste omtrent et årsabonnement på Länspumpen, mtte jeg bare resignere. Bildene viste forøvrig **Mexicano** under Brydes flagg og farger.

Wilh. Wilhemsen overtok **Mexicano** sammen med sstern **Norwega** i 1914 som begge tilhørte Den Norske Mexico Gulf Linjen, disponert av G. M. Bryde. I virkeligheten overtok W. W. hele linjen og både linjen og skipene beholdt sine navn.

Her er **Mexicanos** data: Tonnasje: 3695 brt, 5824 dw. Dim.: 364 × 46,8 × 24,8 fot. Maskineri: 3-syl. triple exp. dampmaskin på 2030 IHK. (Dickinson & Sons Ltd., Sunderland). 11 knop.

Mexicano ble levert i februar 1912 fra Sir James Laing & Sons Ltd., Sunderland, som **Mexicano** fr Den Norske Mexico Gulf Linjen (G. M. Bryde) og registrert i Kristiania (Oslo). I januar 1914 overtatt av Wilh. Wilhemsen (som



S/s **Mexicano** vid Lindholmens Varv i vntan på opphugging. Foto fr D. Almén.

altså overtok hele linjen med søsterskipet d/s **Norwega**). Helt identisk var imidlertid ikke disse to skip. **Norwega** hadde følgende data: Tonnasje: 3460 brt, 5800 dw. Dim.: 330,9 × 46,1 × 15,2 fot. Maskinen var på 1850 IHK og farten 10 knop og skipet ble bygget av Fevigs Jernskibsbyggeri, Fevig ved Arendal i Norge i 1909. Men interiørmessig var skipene ganske like og uttrykket søsterskip kan forsvares.

Mexicanos vidare skjebne som W. Wilhelmsen skip og nu registrert i Tönsberg er følgende: Seilte i W.W.s linje på Gulpen i 20 år. Solgt til AB Lindholmen-Motala, Göteborg, den 11 april 1934 til opphogning. Skipet ble imidlertid solgt til Glücksmans Metallaffär, Göteborg (Leopold Glücksman). Senare registrert på Rederi AB Ruth (L. Glücksman).

Den 5 juli 1942 utsatt for alliert luftangrep utanfor Vlieland mens underveis fra Rotterdam til Göteborg. Skipet ble så hardt skadet at det skulle synke. Senare kondemnert da reparasjon ikke ville lønne seg.

Jan Hafslund



Länspumpen ser man ju alltid framemot med store forventninger att få ta del av. Inte utan skäl för detta är ju en synnerligen läsvärd publikation för oss med intresse för sjöfart från förr och nu.

I nummer 1/1986 finns det avbildat en ångare med namnet **Mexicano** och frågan ställes om någon kan berätta om henne. Jag är lite misstänksam mot frågan. Kan möjligen den bekanta hunden finnas begravnen nånstans?

Hur som helst med detta. Att det är en norrman är ju helt klart och att det är en av Wilhelmsons 10-tals steamer är väl ganske säkert.

Efter idogt arbete i Sunderland av Sir James Laing och hans söner, kunde man 1912 i februari månad överlämna detta nybygge till beställaren i detta fall Norska Mexico Gulf Linie (G.M. Bryde) uti Kristiania stad.

I januari månad 1914 overtoogs fartyget av W. Wilhelmsen när linjen förvärvades av denne, och registrerades som vanlig i Tönsberg. Han fikk punge ut med noga räknat 892.971 kronor och 52 öre, man var noga med örena på den tiden, var man riktigt sparsam kunde man så småningom bli storredare.

Köpet var tydligen lyckat för båten behölls till i april 1934, då hon såldes till Lindholmens varv i Göteborg för skrotning.

Men alls icke så. En smart man i nämnda stad vid namn Leopold Glücksman tänkte att döper man om den gamla damen till **Ruth** och priset är det rätta så skall man väl kunna plåga ur henne några hundratusen till. Sagt och gjort. Glücksman öppnade börsen och båten var hans.

Ruth blev namnet och för enkelhetens skull även rederiets. Under dessa förut-sättninga fortsatte hon att knega fram över haven mer eller mindre lyckosamt till den 7 maj 1942 då lyckan tog slut. Ef-

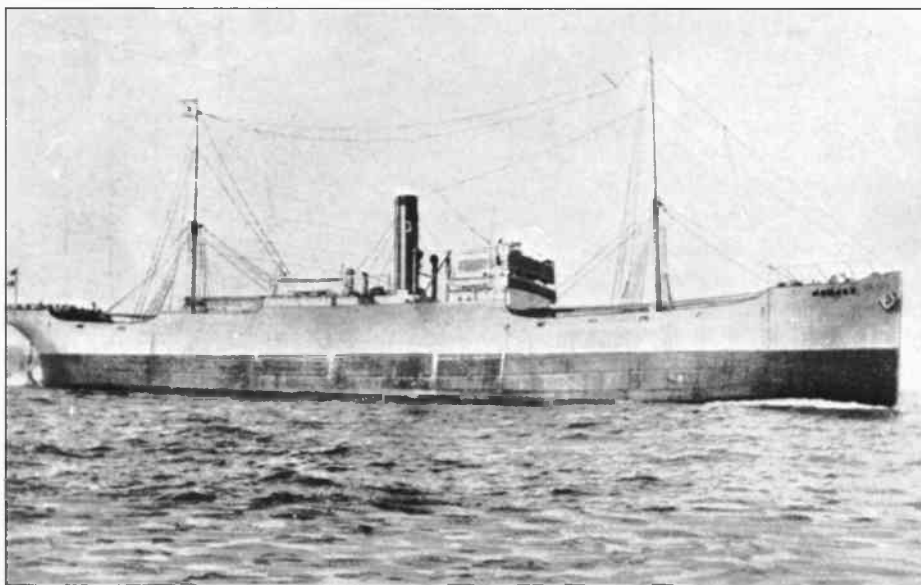
ter en alltför närgången uppvaktning av några allierade flygare, fick hon sättas på land för att inte sjunka. Skadorna visade sig vara så omfattande att reparation ansågs lönlöst så hon kondemnerades.

Data: 346 × 46,8 × 24,8 fot.

Med en triplemaskin på 2030 hästar luffade hon fram med 11 knop i gott väder och med goda kol. På sina resor kunde hon som mest släpa med sig gott 5800 ton.

Hans Inge Jönsson

Gamla ångares öden



S/s **Murjek** förliste den 11 april 1916 i Nordatlanten på resa Filadelfia-Narvik, med last av stenkol och maskingods. Redare var Red. AB Luleå-Ofoten.

Herr redaktör. Tack för Länspumpen. Ser i det senaste numret att det funnits en s/s **Murjek**, som försvann vid Fair Island under kriget. Jag visste inte att det fanns en steamboat med det namnet och vad var det för rederi? Själv var jag motorman i m/s **Murjek** i mitten av trettio-talet, hon och systerbåten **Erik Frisell** var de sista som Gränges byggde i slutet av tjugotalet. **Erik Frisells** öde vet jag inget om, men **Murjek** försvann i Nordatlanten under en lejdboatsresa, men nu var det fråga om s/s **Murjek**, vem var det?

Krister Gabrielsson



Jan A. Erikssons s/s **Ira** i Länspumpen nr 4/85 vållade mig och säkert många andra båtologer timmar av sökande i div. registerböcker.

Själv kände jag genast igen båten, men kunde inte placera den och någon

Ira som passade fanns inte i något register. Efter några timmar kom bilden av 9381 **Baltic** av Stockholm fram i minnet, den båten hade jag fotograferat i Kopparverkshamnen i ungefär samma vinkel, och då var gåtan löst. Hon såldes av skeppsredare Å. Wanander, Stockholm, 1957 till Zenith Shipping Corp., Liberia och omdöptes till **Evelyn Hope** med Monrovia, som hemort - en kort tid där-efter seglar hon som **Iri** av Monrovia, ägd av Cia. Iri de Vapores S.A., Monrovia. Bägge namnändringarna skedde under 1957. Den 7 november 1960 avgick **Iri** från Fowey och har sedan dess aldrig avhört. Antingen har Jan fått fel namnuppgift eller har gamle Tryckfelnisse varit farten.

I nr 1/86 önskar Jan även uppgifter om s/s **Woodfield**. Denna ångare levererades i februari 1917 från Northumberland S.B. Co. Ltd., Newcastle, till Woodfield S.S. Co. Ltd., London. Tonnage: 2681

NRT, 4300 GRT, 8170 DW. Söld 1933 till C. Malamos, Andros, Grekland och omdöptes då till **Souliotis**, senare såld till Hellenic Shipping Co Triton S.A., Andros, samma namn/hemort. Lloyds noterar 1951, att båten sålts till A.G. Potamianos & Bros och blivit omdöpt till **Heleni** med Caphalonia som hemort, samt att hon genomgått klassning i jan. -51. De nya ägarna hade förmodligen ingen större förtjänst med sin nyklassade men gamla båt eftersom hon strandade redan i december samma år, var/hur har jag ej kunnat få fram.

Vem kan stå till tjänst med en bra bild av **Ruth**, helst i vykortformat?

Själv har jag också ett par nötter, som jag gärna vill ha knäckta: S/S **Zabalari** fotograferad antagligen på Garonne samt en tysk ångare fotograferad före 1933 antagligen på Elbe. Första bokstaven i namnet är antagligen I eller J. Speciellt för båten är de bäge små kranarna på fördäck.

C. G. Nyström



Vi tackar även för uppgifter om **Mexicano** som senare blev **Ruth** av Göteborg och hoppas på en bild av ångaren som **Ruth**, vilket C. G. Nyström efterlyser.

Angående **Iri/Ira** så får vi nog skylla på Tryckfelsnisse.

Redaktionen

Efterfrågad skuta

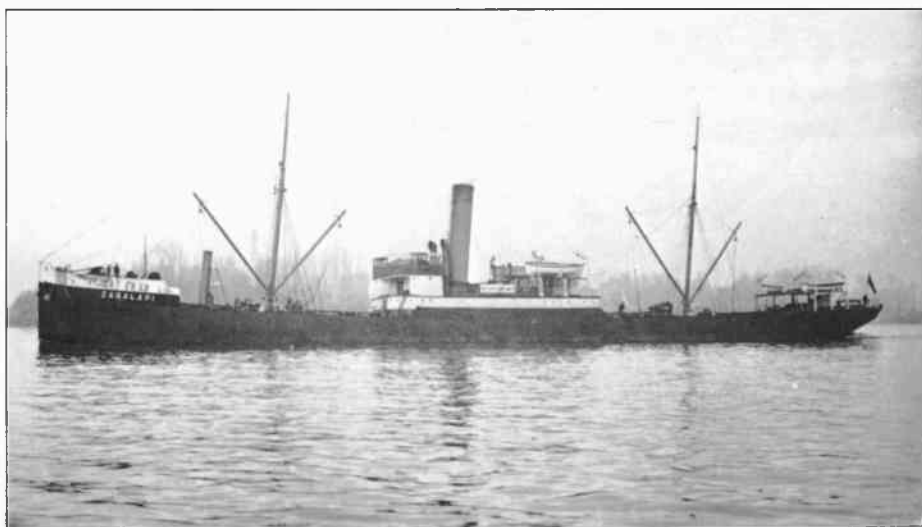
Från Jan Davidsson har inkommit tips om att Mats Gustavssons oidentifierade skuta i förra numret torde vara en slup med namnet **Svan**. Kanske kan det då vara den **Svan** som bl.a. hörde hemma på Stora Askö? Reg. nr. 2304, okänt byggår och -ort men förbyggd 1902. Kan någon bekräfta eller dementa?

Redaktionen

Kuttern John

På 50-talet asade sig **John** ifrån Tegelstrand runt våra kuster och var flitig gäst vid Kvarnen Tre Kronor vid Eriksberg. Vid Subbeberget gick hon sitt öde till mötes och sjönk. Tror det var år 1955 ev. 1956. Undrar om någon har hennes antecedentia samt tonnage och motorinstallation. En bild vore förträffligt.

Gubbenoak



Vem kan hjälpa C.G. Nyström med uppgifter om dessa två gamla steambåtar?



Böcker på frivakten

FAIR WIND, Jan Davidsson, Göteborg 1986. Boken är en samproduktion av Jan Davidsson, Stadskansliet i Göteborg och Esselte Wezäta.

Boken har skrivits med anledning av Tall Ship's race i Göteborg denna sommar. Målet för den stora kappseglingen med skolskepp är förlagd till Göteborg, där festligheterna får sin final den 14 augusti då alla skeppen lämnar staden.

Två gånger tidigare har Göteborg stått värd för Sail Training Associations seglingsevenemang, vilka varit stora festligheter för deltagare och alla åskådare som kantat hamninloppets stränder för att se på de små och stora skeppen. I år lär mängden av seglande skepp slå rekord och turister och göteborgare får en extra attraktion att se på.

Jan Davidsson har skrivit boken informativt inte bara om segelfartygen utan även om hamnstaden Göteborg och dess

utveckling från tiden då segelskeppen dominerade hamnbilden till dagens sjöfart. Givetvis har stadens pärla barkskeppet **Viking** sitt eget kapitel, likaså några av stadens tidigare storseglare.

Liksom i tidigare utgåvor av Jan Davidsson i denna intressanta genre, är bildkvaliteten av hög klass vilket ger bokens läsare en känsla av deltagande.

För segelfartygsälskaren likaväl som för den allmänt intresserade rekommenderas boken och speciellt de som beskådar evenemanget den 14 augusti i Göteborg.

Boken är på 96 sidor, inbunden och mycket rikt illustrerad i färg och svart-vitt.

Pris: 105 kr.

Boken kan köpas genom insättande av beloppet 105 kr, vilket inkluderar porto och emballage. Postgiro 439 50 28-6 KLUBB MARITIM VÄSTRA KRETSEN.

Bertil Söderberg

Bogserångaren Björnsundet

Målet för kronprinsparets besök i Ellös 12 oktober 1941 har diskuterats de två senaste numren av Läns pumpen och Egon Haglund och sign. Dag har berättat om Malöleden genom Björnsundet.

Tyvärr har ingen berättat mer om bogserbåten **Björnsundet** på vykortet än att den var sysselsatt där under farledsbygget 1935–43, då den tillhörde Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen.



Björnsundet vid Agnesberg i Göta Älv den 20 januari 1948. Foto: Curt S. Ohlsson/Bildgrupp ETT, Göteborg.

Jag träffade på **Björnsundet** i Karlskrona 1961, då hon tillhörde skeppsmaklaren Johannisson och låg upplagd i bedrövligt skick på dennes Hästövarv tillsammans med resterna av Karlskrona Ängslups AB:s slupflotta. Något år därefter blev det en stor uppreprensning på Hästövarvet. **Björnsundet** byggdes om till oigenkännlighet och blev fritidsbåt, som senare fick namnet **Kuling**. Sedan



Bogserångaren **Björnsundet**, i ett bedrövligt skick, upplagd vid Hästövarvet i Karlskrona den 17 juli 1961. Bakom syns slupen **Öradd**. Foto: Arne Sundström.



Efter ombyggnad till fritidsbåt döptes **Björnsundet** om till **Kuling**. Här fotograferad av Krister Bång 19 november 1978.

flera år tillbaka ligger den vid norra Riddarholmskajen i Stockholm, närmast järnvägsbron.

Björnsundet var byggd i Thorskog 1900 och var av "Isbjörn"-typ. Vad hon hette från början vet jag inte – kan någon ge ett svar? De som finns i Thorskogs varvs tillverkningslista detta år är **Herman**, senare **Arne** samt **Isbjörn IV** och **Isbjörn V**, de två sista byggda för Andersson och Lindbergs bogserbåtsflotta.

Arne Sundström

Tryckfelsnisses bravader

Är det möjligen den nya tekniken, som åstadkommit följande obegripliga mening i min artikel om Malöleden, som på ett ställe f.ö. kallas "Malmöleden"? Så här står det på sid. 31: "Ökad fart och hårt babords ankare." Mina vänner bland båtologerna ställer sig säkert undrande till mina maritima kunskaper? Så här skall de lyda enl. min manuskopia: "Ökad fart och hårt babords roder upphävde inte giren. Det hjälpte inte heller att fälla babords ankare."

Tacksam för rättelse i den f.ö. snygga och intressanta tidskriften.

Dag Almén

Vem intresserar sig för oregistrerade pråmar?

Gunnar Hedman hade ett trevligt inlägg i LP 1-86 om bogserbåten **Curry** och andra gamla ångare, men det framgår inte, att det rör sig om oregistrerade pråmar, vilket ju i allmänhet innebär en partiell skrotning. Fartygen har förvandlats till ett anonymt skrov, oförmöget att ta sig fram på egen hand. Många pråmar med ett intressant förflutet ligger kanske halvsjunkna i någon undangömd vrå i hamnarnas bakgårdar – men dock ej skrotade, om man nu skall hårdra innebörden av detta ord.

Vad skrotning innebär rent juridiskt, vet jag inte, men chefen för Ideals varv hade väl inte alldeles fel, när han rapporterade ett fartyg som skrotat, då det berövats överbyggnad, inredning och maskin.

Det var egentligen bara en liten brandfackla jag kastade ut, när jag skrev, att bogserbåten **Curry** kanske – som så många andra – slutade sina dagar som oregistrerad pråm. Den mera kategoriska bildtexten på sid. 27 i LP 4-85 har inte jag författat, då det hela bara var en gissning – tydligen en berättigad sådan.

Vad som döljer sig bakom gamla pråmar och vrak runt våra kuster, kan måhända bli ett nytt, intressant ämne i LP. Själv är jag inte kapabel för uppgiften, men kanske pråmspecialisten Gunnar Hedman är villig att försöka fylla denna lucka i båtologins mångskiftande verksamhetsområden?

Dag



Namnet Curry än en gång

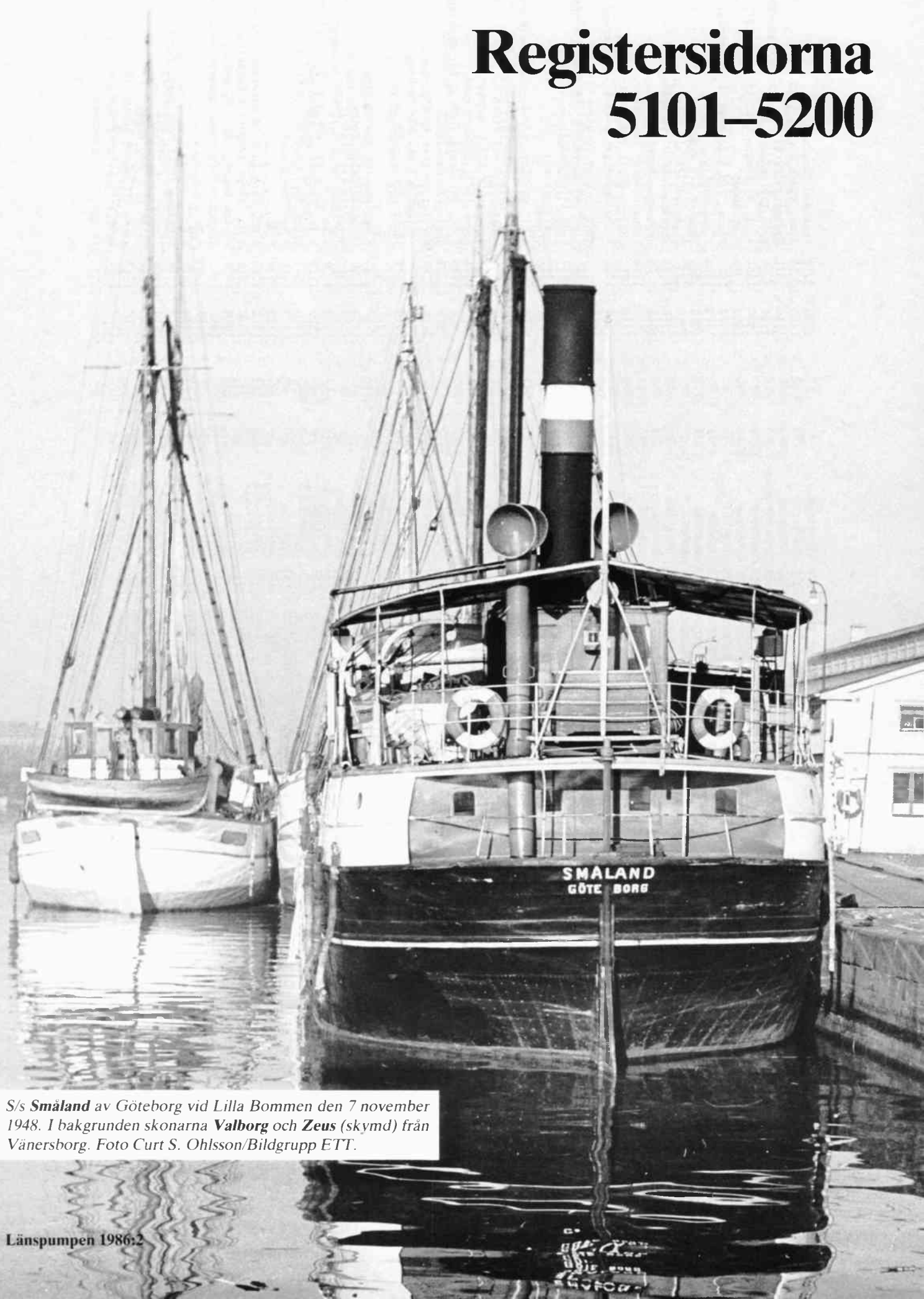
Till Dag Alméns och Gunnar Hedmans funderingar betr. namnet **Curry** vill jag gärna erinra om att den gode landshövdingen tillhörde släkten Treffenberg adlad av Karl XI redan 1687.

Det var två bröder med efternamnet Curry, som härstammade från Polen och vilka belönades av kungen.

En och annan ättling har sedan fått förnamnet som en liten hägkomst här-om.

Sven Möllestad

Registersidorna 5101–5200



S/s **Småland** av Göteborg vid Lilla Bommen den 7 november 1948. I bakgrunden skonarna **Valborg** och **Zeus** (skymd) från Vänersborg. Foto Curt S. Ohlsson/Bildgrupp ETT.

5101	S	JOHN ex Noe	1876	Bideford	87	65	1910	5.29	Strandad Hävringe.
5102	SM	Kaja ex YNES	1910	Sa Garn	59	38	x 1910	10.58	S Da. Sjönk Åhus 771205
5103	SS	KONUNG GUSTAF V	1910	Göteborg	3389	1126	x 1910	1971	Upphuggen Ystad
5104	SM	THEA	1891	Timmernabben	145	114	x 1910	6.54	Pråm Karlshamn
5105	MS	Rut ex BOFORS, SMÅLAND	1910	Sjötorp	229	95	x 1910	1962	S Fi. Ej längre handelsfartyg 1975
5106	S	VICTOR ex Nicolas Victor	1899	Bologne	68	40	1910	1916	S utlandet
5107	S	SPERO ex Pink	1875	England	71	55	1910	1917	Brann 31/5 Nordnorge. Kondemnerad.
5108	S	ALFHILD ex Alfred	1879	Assens	44	36	1910	1930	S utlandet
5109	S	OLGA	1893	Anklam	36	31	1910	1911	Förlist 4/4 vid Hela
5110	S	MORGANA	1894	Söbben	27	21	1910	1937	Strandad 3/3 vid Hittarp
5111	S	MASCOTTE ex Bjarne	1885	Galmpton	89	70	1910	1922	Strandad 28/10 vid Trave
5112	SM	SNÖVIT ex SNOWWHITE, SOFIA, Rescue	1883	Devonshire	92	63	x 1910	1.60	Upphuggen Bovallstrand
5113	S	LOUIS	1910	Viken	145	123	x 1910	1964	Bränd utanför Trelleborg
5114	S	GOTLAND ex Bonden	1888	Grimstad	350	306	1910	1912	Förlist 26/11 vid Sturkö
5115	SS	Valun ex Martin Krpan, Sirob, RINGÖ, FALKEN	1910	Göteborg	325	175	x 1910	2.53	S CR. Upphuggen 1973 i Jugoslavien
5116	SS	NORRSKÅR ex SANDHAMNS EXPRESS	1910	Göteborg	246	153	x 1910		
5117	S	FLORENCE ex Florence Heneage	1887	Grimsby	60	36	1910	1924	Sjönk 19/10 Guövik. Upphuggen 1925
5118	S	TÄRNAN	1901	Varaldsö	45	34	1910	1925	S No (Stavanger)
5119	S	GUNNAR	1904	Bergen	83	63	1910	1914	S No
5120	SS	NYTTIG	1900	Bonässund	42	27	1910	1920	Slopä
5121	SM	Tienhaara ex ALMA, Freya	1876	Svaneke	38	25	1910	1.41	S Fi. Förlist 29/9-41 vid Landskrona
5122	S	EDITH ex Samaritan	1886	Brixham	52	37	1910	1924	Strandad 11/9 vid Lettland
5123	MS	ELLY ex Wally, AVANCE NO 17	1909	Ljusne	87	56	1910	1916	Sänkt 23/10 vid Råfsö
5124	S	CETONIA	1881	Rye	71	28	x 1910	1921	Grundstött 25/10 Jacobstad
5125	MS	WALEN ex HVALEN	1907	Strömstad	42	28	x 1910	1942	Sjönk 16/11 SO Marstrand
5126	SS	Inkeri Nurminen ex MARIE	1892	W Hartlepool	1897	1385	x 1910	1935	S Fi. Anl Grays 21/3-53 för upphuggning
5127	SS	GALEON ex GALION, HAFSTEN, Alassio	1883	Sunderland	1225	772	x 1910	12.53	Upphuggen Gateshead
5128	S	PRISCILLA	1890	Galmpton	64	23	1910	5.29	Förlist pr Stettin-Köpenhamn
5129	S	OCEAN ex Forsöget	1889	Brixham	60	35	1910	1934	Förlist 5/3 utanför Varberg
5130	SS	HASTING	1910	Helsingborg	982	701	1910	1917	Sänkt 14/6 utanför Brest
5131	S	AINA	1910	Sjötorp	90	71	x 1910		
5132	SS	KANHOLMEN ex TOR I	1910	Göteborg	295	213	x 1910	11.52	S England för upphuggning
5133	S	NOBEL ex RESCUE	1894	Brixham	57	35	1910	1.30	Strandad Oslofjorden
5134	S	THERMUTIS	1888	Brixham	90	67	1910	1911	Strandad 1/1 vid Vinga
5135	S	AGRA	1877	Grimsby	77	60	1910	9.29	S No
5136	S	SVANEN ex Kurits, Courage	1887	Brixham	44	30	1910	1919	S Ic. Förlist på vägen dit
5137	SS	ATLAND	1910	Sunderland	5348	3625	x 1910	1943	Sjönk 25/3 utanför Skottland
5138	S	Otto ex NIL DESPERANDUM	1883	Rye	60	40	1910	1916	S No (Trondheim)
5139	S	MINNIE	1892	Galmpton	54	35	1910	1930	S No
5140	SS	Adine ex Blus, FAMA, Stalheim	1890	Sunderland	2235	1172	1910	12.15	S No. Torp 13/3-18 engelska ostkusten
5141	SS	Sandvik ex ELFSBORG	1910	Kristiania	600	439	1910	1915	S No. Sänkt 27/3-17 i Nordsjön
5142	SS	LISA	1910	Lödöse	240	118	1910	1912	Avick Danzig 28/1. Ej avhörd
5143	SS	OSSIAN ex VALPEN, HARALD, Brunsnis, Mediterraneo	1892	Sunderland	1815	1324	x 1910	1941	Flygtorp 15/4 tyska nordsjökusten
5144	SS-B	Styrbjörn ex Atlet, STYRBJÖRN	1910	Göteborg	167	42	x 1910	9.63	S No
5145	S	ALFA	1907	Mandal	66	49	1910	1916	S No
5146	S	ARGUS	1894	Grimstad	575	505	1910	1916	Strandad 19/11 Peterhead, Skottland
5147	SS	GRÄSÖ ex VIKING	1910	Stockholm	251	160	x 1910	1984	Förlist 3/8 Biscaya
5148	SS	SIR ERNEST CASSEL ex Ernest, SIR ERNEST CASSEL	1910	Hebburn	7711	4443	x 1910	1941	Sänkt 16/4 Azorerna
5149	SS	Vaika ex GULLBORG	1910	Kristiania	671	437	x 1910	1.48	S CR. Upphuggen Brügge 1953
5150	SS	BROFJORD ex SVEN STURE, IRMA, Beamish	1883	South Shields	1244	728	x 1910	9.52	S Belgien för upphuggning

5151	S	HELGE ex Ane Cathrine	1889	Kolboda	39	31	1910	1926	Strandad 23/7 Kåsehuvud
5152	SM	LENNART	1910	Sjötorp	143	100	x	1910	1971 Förstörd Venezuela genom kriget
5153	SS	FRIDLAND	1910	W Hartlepool	4960	3441	x	1910	1918 Torp 7/2 Doggers Bank
5154	S	OCEAN	1895	Risör	400	344		1910	1914 Strandad 19/9 Vlieland
5155	SS	EDDA	1910	Göteborg	535	337		1910	1917 Sänkt 28/1 Nordsjön
5156	SS	CONSTANZA ex FREDRIKSHOLM, KAJA, Garnet	1890	Dundee	1608	1009	x	1910	1919 Minsprängd 19/10 Kattegatt
5157	S	OLGA ex Kolgata	1904	Gutmansbach	312	277		1910	1913 Strandad 17/1 Casablanca
5158	S	FLID ex H Grohmann	1893	Oskarshamn	262	234		1910	1915 S Da (Köpenhamn)
5159	MS	ASEA N:O 12 ex CGN N:O 1, TB 14 BENG	1875	Ekensberg	37	27		1910	?
5160	SM	ANNE MON ex ROALD, BRIS	1910	Strömstad	42	28		1910	
5161	S	Juni 3 ex Runa II, RUNA, Search	1878	Rye	56	38		1910	1917 S No
5162	MS	ALLY	1910	Viken	42	21		1910	1934 S No (Ålesund)
5163	S	REX ex GRIMSBY	1868	Klostersande	60	39		1910	1917 S No (Trondheim)
5164	S	SOKRATES	1891	Varaldsö	68	51		1910	1916 S utl
5165	MS	Skandia ex SCANDIA I, Viking	1906	Fevig	37	30		1910	1910 S No (Tromsö)
5166	MS	KRONAN	1910	Strömstad	42	21		1910	1920 Strandad 19/12 Morups Tånge
5167	SS	Mardu ex BORE	1910	Campbeltown	1328	902	x	1910	3.54 S CR. Anl Rotterdam 3/2-61 för upphuggning
5168	S	ELNA	1910	Södra Garn	90	70	x	1910	1916 S Da. Förlist 30/8-19 vid Rönnskär
5169	SM	IDA ex Mathilde, Rensina	1898	Waterhuizen	126	97		1910	1931 Förlist 4/12 Nynäshamn med man o allt
5170	SS	ANNA GRETA ex Holmlea	1891	W Hartlepool	1764	1292		1910	1914 Avgick Hull 16/12. Ej avhörd
5171	SM	GERDA	1910	Crafoords Slip	51	36		1910	1.47 S No
5172	SS	Aragonia ex Hilde Hugo Stinnes, AXEL JOHNSON	1910	Göteborg	4038	2621	x	1910	1921 S Ty. Upphuggen Hamburg 1/32
5173	S	POLMA ex Enigheden	?	Marstal	35	30		1910	1914 Upphuggen
5174	S	REGULUS	1897	Hainasch	447	389		1910	1920 S utlandet
5175	S	DAGMAR ex Sleipner	1868	Fjeldberg	63	39		1910	1921 Präm
5176	S	ESTER ex Fri	1858	Hull	62	39		1910	1921 Förlist 5/11 utanför Oxelösund
5177	S	MAYFLOWER	1893	Galmpton	55	22		1910	1917 Sänkt 2/7 Nordsjön
5178	SS	JÖNKÖPING	1910	Göteborg	196	116	x	1910	10.56 Skrotad Kållandsö
5179	S	FRED	1886	Risör	273	241	x	1910	6.35 Kondemnerad
5180	SS	Egle Z ex LONA, Therese, Torridon	1889	Sunderland	1804	1353		1910	1.50 S It. Upphuggen 1954 i Savona
5181	S	MATCHLESS	1885	Sussex	79	53		1910	3.17 Söld utlandet
5182	S	HAUTOR	1905	Varaldsö	60	37	x	1911	1920 S No
5183	S	LAURA	1887	Asker	41	35		1911	1912 S Da (Thisted)
5184	S	ALPHA ex Appleby	1886	Grimsby	81	59		1911	1926 Sjönk 6/11 Middelgrundsfortet
5185	SS	Carlton ex Marina, GUSTAVSBERG, GUSTAFSBERG	1911	Oskarshamn	1405	973	x	1911	1935 S Fi. Anl Hemixen 23/12-59 för upphuggning
5186	S	LANCASTER	1883	Grimsby	78	29		1911	1917 Sänkt 30/6 på Nordsjön
5187	P	TB 231 ex TB 331 LÖSING, LÖSING, OLLE	1910	Norrköping	128	120		1911	?
5188	S	MAURITZIA ex Caroline	1871	Marstal	154	134		1911	1914 Strandad 10/9 Ölands norra udde
5189	SS	BLIDÖSUND ex EXPRESS II, BLIDÖSUND	1911	Göteborg	234	144	x	1911	
5190	SM	GERDA ex Pearl	1875	Rye	74	37		1911	1955 Sjönk 26/10 utanför Tylön
5191	S	BOY ERNEST	1886	Lowestoft	58	42		1911	9.42 S No
5192	SS	BRAGE ex Tanke	1902	Hoboken	767	466	x	1911	1946 Strandad 23/2 Gårdby, Öland
5193	S	FRIDHEM ex Peder Lund	1889	Vestnes	35	24		1911	1938 Sjönk 11/7 Pigbådan
5194	S	MAORILANDS ex Fulda	1876	Glasgow	930	870		1911	1920 S Br för upphuggning
5195	SS	Arkadia ex Marja-Liisa Nurminen, Liisa, Juliette, Camden, EDENOR	1911	Sunderland	1452	1048		1911	1.15 S Br. Struken ca 1956 i Finland
5196	SS	ASTA ex LARNACA, FINGAL, Forest, Allende	1883	Yarrow	1623	1150	x	1911	1927 Sjönk 15/12 vid May Island
5197	S	SVEA ex Karen	1909	Lindstöl	118	99	x	1911	1943 Sjönk 15/8 i storm i Östersjön
5198	S	DAGA	1911	Landskrona	90	69		1911	1919 Kantrad i Östersjön
5199	S	VERA ex Victoria	1868	Nysted	95	79		1911	1917 Sprang läck 23/11 Kalmarsund. Kondemnerad
5200	MS	TRIO ex Tjörve III	1903	Fevig	72	49		1911	1919 Förlist 1/5 Kalmarsund

Kompletteringar till registersidorna

Några små kompletteringar till de senaste registersidorna:

5206 hette ursprungligen **Sunbeam**, och fick namnet **Charles-Yvonne** vid försäljning till Belgien. Som norsk fick hon namnet **Skarholm I** och fanns kvar åtminstone 1947.

5208 Kristine såldes till Runö, Estland.

5210 Viken blev svensk redan 1910 och seglade första året som **Audax** av Grundsund.

5225 Orsas exnamn stavades **Cairndhu**.

5226 Benefaktor hette **Benefactor** tills både skutan och namnet försvenskades 1911. I Norge blev hon 1938 **Arktur** av Molde, 1948 **Verge** av Ålesund, och 1966 döptes hon om till **Odd Radi**. 1977 såldes hon till Västtyskland.

5232 Flora hette till en början **Tolfvan**.

5250 Advena var ett skonarskepp på 473 brt, 424 nrt, byggt av trä 1888 i Arendal, och inköptes av ett partrederi i Kalmar.

5261 Puck inregistrerades som prām, 83 brt, 76 nrt. 1913 blev hon motoriserad.

5287 Florabell fick namnet omstavat och omstuvat två gånger utan att någon egentlig förändring skedde: Som engelsk

hette hon **Florabell**, som svensk alltså **Florabell** och som norsk **Flora Bell**.

Olle Renck



5223 Klaran avfördes i januari 1939 som upphuggen.

5228 Göta blev prām omkring 1915. I sistnämnda års skeppslista finns hon inte. K.O. Matson har berättat för mig att han hittat henne i Västerås hamnjournaler från och med 1915 som prāmen **T.M.A.B. No 3**. Förkortningen skulle uttydas Västerås Tegel & Murbruks AB. Hon återkommer sedan i hamnjournalerna till och med 1921, men är sedan borta.

5253 prāmen **Erik** förlorades inte 1924 utan det var då man anmälde till fartygsregistret att den förlorats, vilket skulle skett omkring 1914 utanför Oxelösund. Vid samma tillfälle förlorades även prāmen **Herman**.

5255 Herman. Se ovanstående.

5256 Elin såldes i november 1924 för 15.000 kronor till skibsreder Nicolay Volckmar i Kristiansund, Norge.

Tack för den tjugiga bilden på **Sonja!** Hoppas på fler sådana.

Old ship

5231 Bill ex **Biggan** har även hetat **Immanuel**.

5232 Flora har även haft namnet **Tolfvan**.

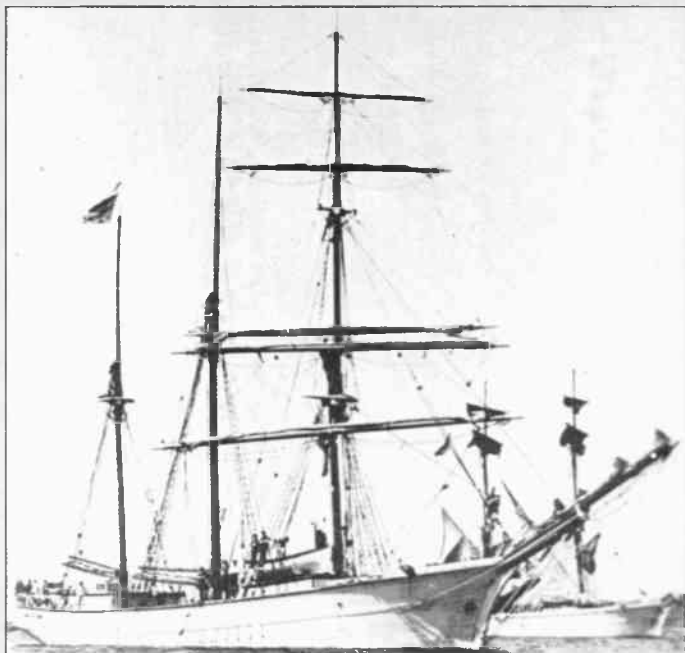
5250 Advena var ett skonertskepp byggt 1888 i Arendal av A.H. Friisö. Hon mätte 473 brt, 420 nt och var byggt av ek och fur. Vid förlisningen vid Shetlandsöarna i januari 1912 gjorde hon sin första resa med Kalmar som hemort. Kaptenen hette Fredriksson. Endast två man räddades vid förlisningen. – Jag saknar bild av henne, kan någon bidra med foto?

5291 Dorkas ex **Wega** ex **Wega I** har även hetat **Hanne** ex **Inga** ex **Örnen** ex **Elise Marie**.

5295 Enligt mina anteckningar är **Anna** ex **Leon** byggt 1894 i Ribnitz. Där emot finns det en **Anna** ex **Anna Onarheim** som är byggt 1875 i Onarheim, Norge. Kan en förväxling ha skett?

Jag passar på att ge en eloge till artikelförfattarna över Bogserbolaget Svens bogserbåtar. Registreringsnumren är här förtjänstfullt angivna. Enligt min mening vore det önskvärt att alla artiklar och bilder över svenska fartyg alltid försågs med registreringsnummer.

Holger Magnusson



5179 Skonertskeppet **Fred**.



5189 s/s **Blidösund**. Foto: Ragnar Magnander.

Gustaf af Fiskebäckskil

Vem vet ödet med skonerten **Gustaf** af Fiskebäckskil. Låg de första krigsåren upplagd i Gullmarsfjorden. Byggt år 1874 i Björneborg. Reg. ton 178.72.

Från och med 1903 var hemorten Skaftö med J. E. Franke, Stockholm, Amandus Ödman, Evensås och Johan August Ödman, Skaftö som redare. Befälhavare var sjökapten Julius Johansson, Östersidan och Johan Oskar Andersson, Sälvik.

Såldes på auktion 8/2 1905 till Viktor Johansson, Gullholmen. Såldes 1906 till Ole Marinius Nilsen, Drammen. Vad hände sedan?

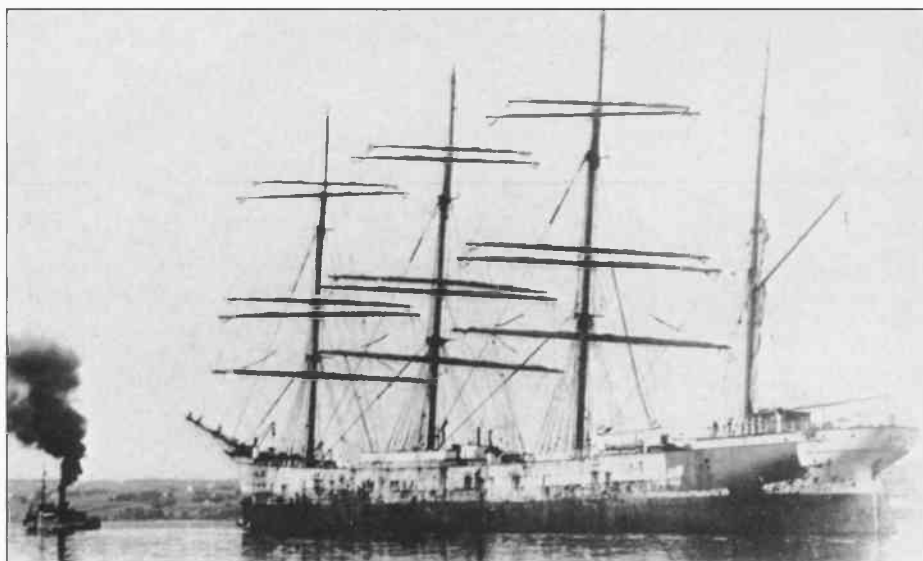
Terje Fredh



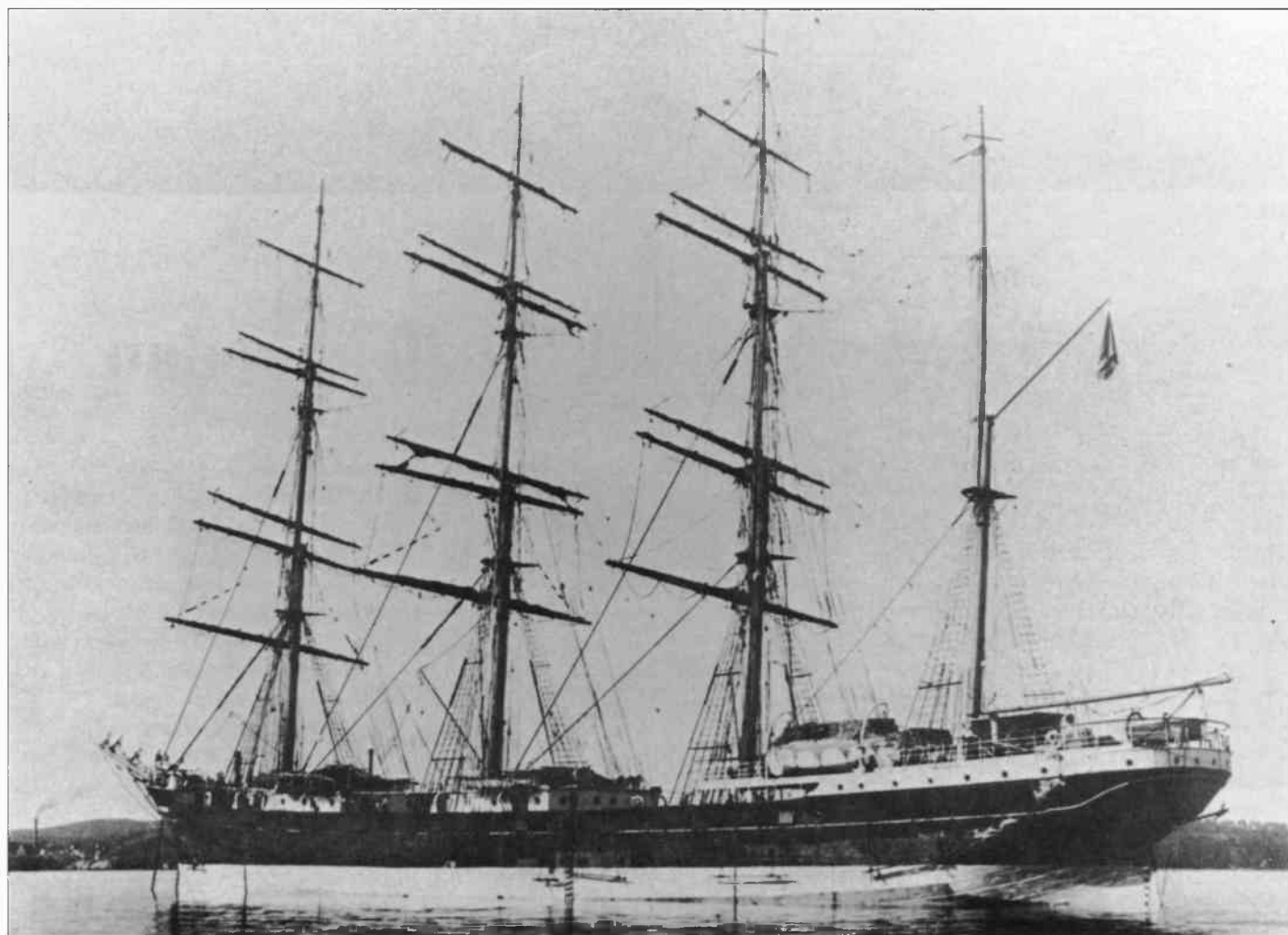
Skönheter i Sundsvall på 30-talet

Från Lasse Pettersson har vi fått nedanstående två granna foton på barkskeppen **C. B. Pedersen** och **Lawhill**, som är tagna i Sundsvalls distriktet på 30-talet.

C. B. Pedersen var nog sista gången i Sundsvall då fotot togs år 1937 och **Lawhill** var det sista segelfartyget som bogserades i sundet.



Hjälparen II bogserar barken **Lawhill** genom Alnösundet. Foto från L. Pettersson.



Göteborgsbarken **C.B. Pedersen** ligger och lastar virke vid Myrnäs Sågverk på Alnö. Hon hade först lastat vid Mofvids Sågverk längre upp på Alnö. Efter att ha lastat klart sattes seglen och sakta gled hon iväg och försvann. En grann syn att beskåda.



BILD 1.

En hamnpromenad för 40 år sedan

Text och foto Dag Almén

Den, som under kriget fotograferade i den avspärrade och väl bevakade hamnen, betraktades som en synnerligen suspekt figur. Det var därför säkrast att låta bli. F.ö. ägde jag på den tiden endast en billig lådkamera, som jag snart tröttnade på. Någon ny blev det inte förrän 1946, då jag köpte en Ikoflex med Novarobjektiv. På 50-talet bytte jag ut den mot en liknande, men med det bättre Tessarobjektivet – en kamera, som jag har kvar än i dag.

I mitt gamla fotoalbum hittade jag några sidor hamnbilder, som nu är drygt 40 år gamla. De är smått historiska, då de speglar en epok, som aldrig kommer tillbaka. Ingenting är sig likt i dag, utom möjligen älvens lortiga vatten. Ju mer jag studerar fotona, desto in-

tressantare blir de. Samtliga togs söndagen den 24 mars 1946, då hamnen till trängsel var fylld av fartyg av olika typer och storlekar. Alla fick inte ens plats vid kaj, utan måste lasta och lossa vid bojarna på älven eller avvakta sin tur på redan. Måndagen den 25 mars, som benämnes Marie Bebadelsedag, var helgdag på den tiden, varför många fartyg måste tillbringa dubbelhelgen i hamn.

Sverige var naturligtvis i hög grad beroende av kol, som i huvudsak kom från England. Då både Polen och Tyskland ännu var lamslagna av kriget, hämtade vi en stor del av denna viktiga vara ända från Virginia i U.S.A. Hit skickade man naturligtvis inte små nordsjöångare av den traditionella typen. I Sannegårdshamnen låg sålunda just då Ostasiats

Travancore om 7350 tdw samt Broströms **Holmialand** om 9200 tdw och lossade amerikanska kol. **Holmialand**, som levererades från Kockums i februari 1946, återkom nu från sin jungfruresa. Besättningen hade säkert ett hårt jobb med att vaska vitfärg efter sådana laster som de vackra fartygen egentligen inte var avsedda för.

Men låt mig få presentera de åtta hamnbilderna med början vid Träpiren:

BILD 1. Rexbolagets **Runmarö** har förtöjt vid bojarna omgiven av skutor, som ser ut att fylla ångarens lastrum med diverse obestämbara varor. Vid Masthuggskajen i bakgrunden ligger rader av fartyg – de flesta ångdrivna. **Runmarö**

flankeras av skärgårdsbåtarna **Ärlan** t.h. och **Styrsö II** t.v., båda vinterupplagda vid Träpiren.

BILD 2. Är tagen vid Skeppsbron, när fraktskutorna ännu var i farten. I bakgrunden de upplagda skärgårdsbåtarna **Ärlan**, **Styrsö II** och **Danafjord**. Vad den s.k. "stänkan" heter, vet jag tyvärr inte. De var sparvar i tranedans bland alla gamla fina ångbåtar och inresserade mig föga på den tiden.

BILD 3. Utanför Masthuggskajen låg Isbrytarna med nr. **III** och **II** med pampiga **Göta Lejon** i mitten. I bakgrunden Svenska Amerika Mexiko Liniens m/s **Tidaholm**, som kommit från Florida med bl.a. apelsiner i lasten. Hon fick förtöja vid Flackets bojar av brist på kajplats. På tisdagen den 26 förhalade hon till Stigbergskajen, när **Drottningholm** avgått. Fartyget ovanför **Göta Lejons** akter är sannolikt Transatlantics **Kanangoora**, som just då reparerade vid Götaverken. Vad den något sjabbiga ångaren i förgrunden heter, har jag däremot ingen aning om.

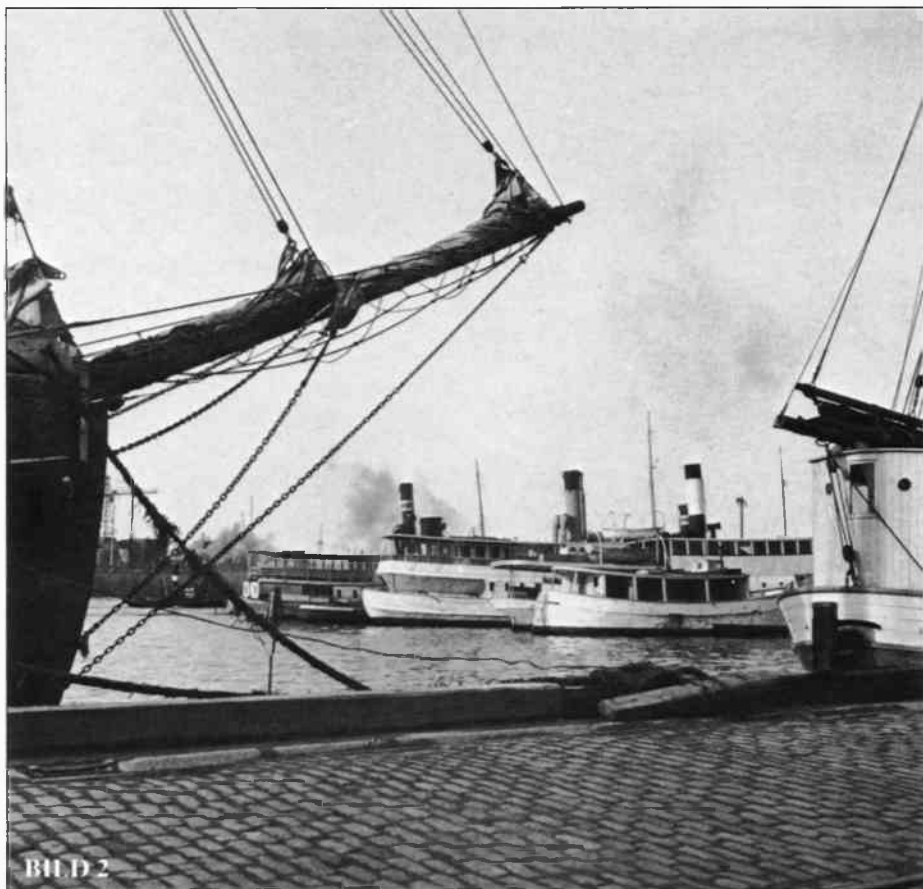




BILD 4

BILD 4. Svenska Lloyds **Hispania** och en pråm av den öppna modellen får utgöra förgrund till Transatlantics **Mangarella**, som kommit från Baltimore med 6600 ton koks för Oxelösund. P.g.a. minfaran var man hänvisad till Falsterbokanalen. **Mangarella** låg emellertid för djupt för denna led, varför 1000 ton av lasten måste lossas. Det är det man håller på med här med hjälp av en pontonkran och ett antal pråmar av samma sort, som ses i närbild i förgrunden.

BILD 5. Så har vi hunnit fram till det s.k. Haket, där Masthuggskajen övergår i Stigbergskajen. **Mangarella** utgör huvudmotivet med sin fullastade kokspråm vid sidan. Om det varit kol, hade den säkert sjunkit. Vid fallrepstrappan ligger en liten kombinerad bogser- och transportbåt, på vilken det står **Eriksberg**. Skutan vid Haket är mig obekant, medan den stora ångaren vid Lindholmen är desto mer känd. Det är Norska Amerikalinjens 28 år gamla passagerarångare **Stavangerfjord**, som får sig en välbehövlig renovering efter krigsårens tjänst som logementsfartyg för tyskarna i Oslo och Trondheim. Hon anlände till Göteborg den 10 febr. och avgick inte förrän den 25 maj till Oslo för att den 31 maj göra sin första fredsresa till New York.

BILD 5

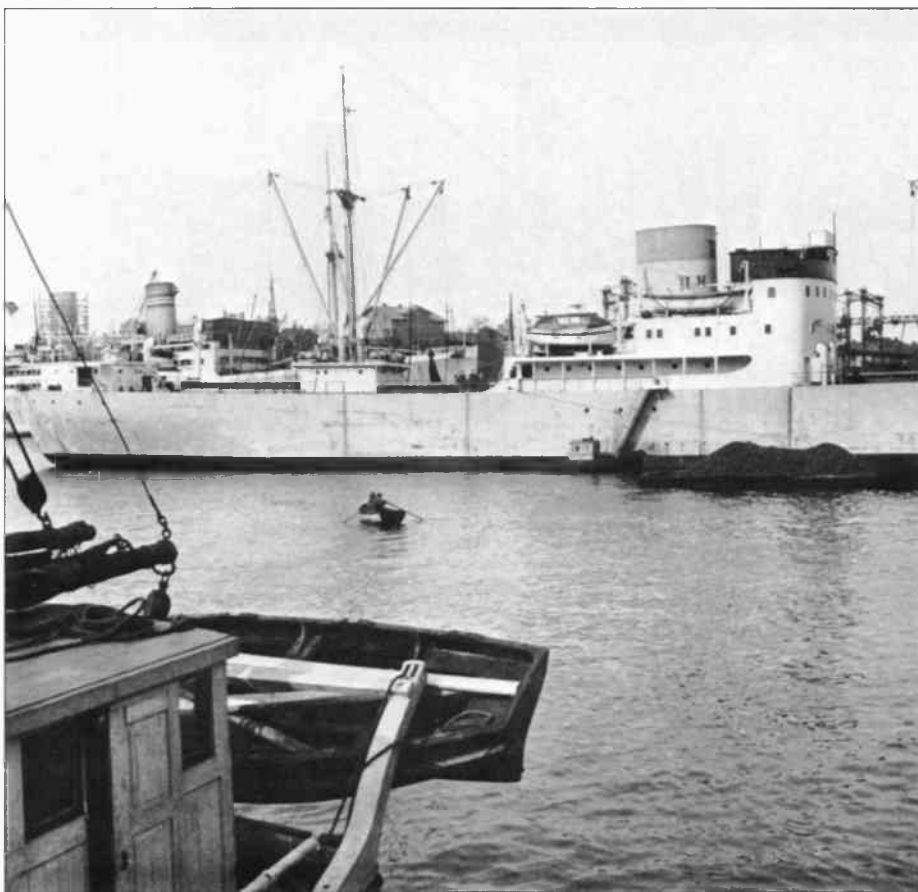


BILD 6. Ett par sjömän bättrar på den svarta kryssaraktern på Wilhelmss gamla motorfartyg **Tiradentes** av årgång 1922. I bakgrunden **Mangarellas** mera välformade kryssarakter och vid Lindholmen har man nyligen sjösatt ångaren **Uden** för Ahlmarks.

BILD 7. Innehåller mycket av intresse. **Drottningholm** gör sig beredd att avgå till New York den 26 mars på sin första ordinarie resa till New York efter kriget. Hon var absolut fullbokad. Många judiska flyktingar från Tyskland, som fått en fristad i Sverige, fortsatte till U.S.A. för att börja ett nytt liv i det stora landet i väster.

Från Sjömanstornet har man en fin utsikt över hamnen. **Stavangerfjords** karakteristiska akter tar man inte fel på, och i torrdockan ligger Tore Ulffs nybygge **Diana** för bottenmålning innan leveransen den 29 mars. **Färjan 7** är sannolikt på väg att börja sin tjänst vid Fiskhamnen, och m/s **Kronprinsessan Ingrid** i sitt ursprungliga skick har ännu inte

börjat sin ordinarie trafik på Frederikshavn. Efterkrigspremiären skedde först den 23 maj, då danskarna mötte upp i stora skaror för att fira det populära fartygets återkomst till broderlandet.



T.v. ser man rader av gamla kolångare i Sannegårdshamnen. De är svåra att identifiera, men ytterst ligger i varje fall Ahlmarks **Visten**. Längst in reser sig över berget en ljus mast, som sannolikt tillhör någon av de i inledningen omnämnda "kolbåtarna" **Holmialand** eller **Travancore**.



BILD 6

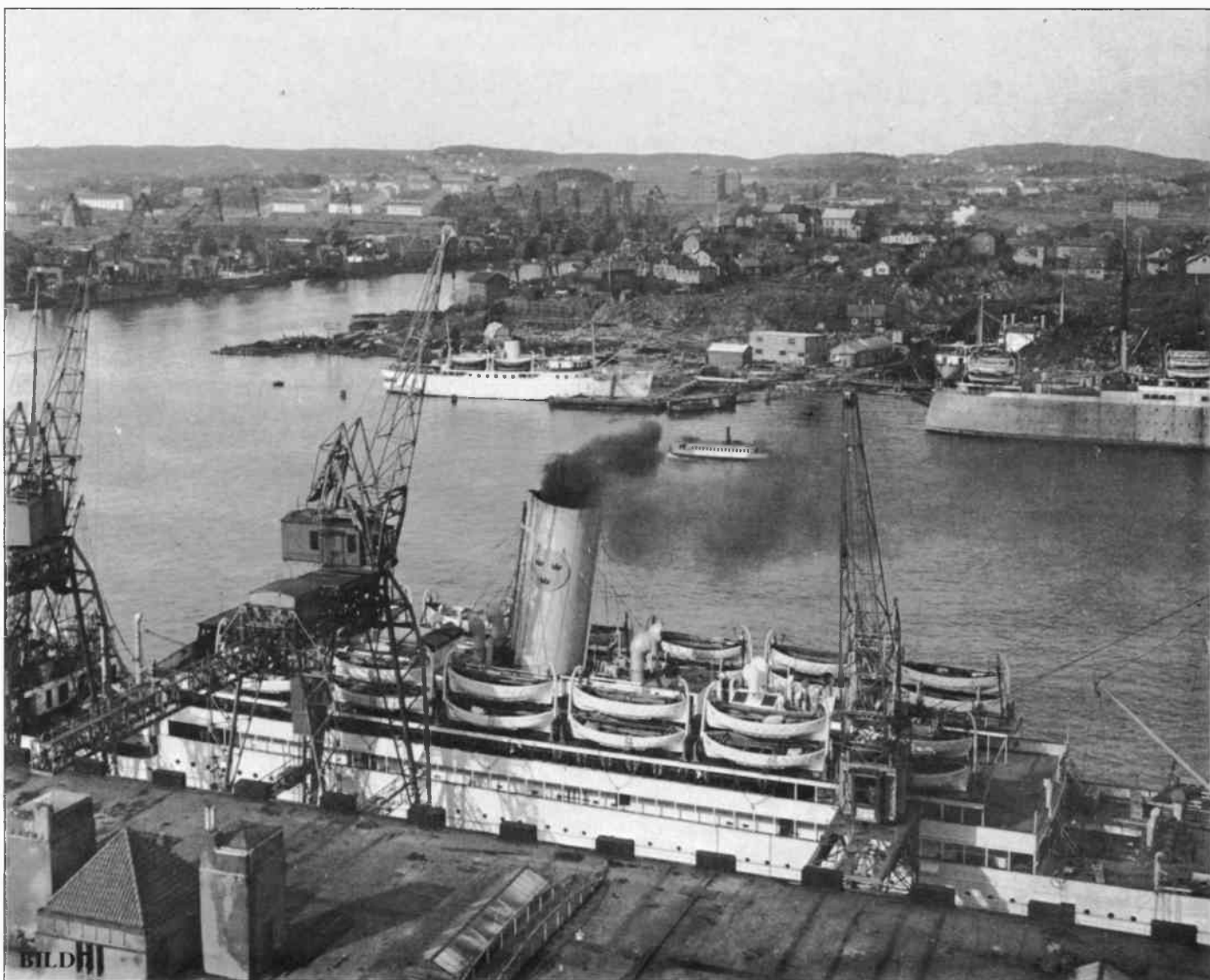




BILD 8. Vid fiskhamnspiren ligger motorseglaren **Donia** av Donsö levererad av Karlstads Varv i juli 1938. Det är en numera utdöd fartygstyp, som under närmare 40 år hade en separat avdelning i Sveriges Skeppslista – Segelfartyg med

hjälpmaskin. År 1961 såldes hon till Skärhamn, riggades om och klassificerades som motorfartyg. Skutan bredvid är väl också en motorseglare av äldre modell, vars namn jag inte kan tyda. Hur många master har hon? Det är inte så lätt

att avgöra. Vem kan hjälpa mig att identifiera henne?

På älven kilar den lilla ångslupen **Hilda** och vid Lindholmen skymtar man två fartyg, som presenterats på föregående foton.

Vem kommer ihåg Brandsfjord?

av Olle Renck

Brandsfjord var en liten tankbåt som gick på Göta Älv åren 1952-1966. Historien om henne börjar för ganska länge sedan och ganska långt bort.

Låt oss till en början förflytta oss till norska Sörlandet. Där ligger, mellan Risør och Arendal, en liten plats som heter **Lyngør**. Förr fanns där många segelfartyg, men numera lever orten främst på

sommargäster och turister.

Lyngørs kontakter med omvärlden skedde i gamla dagar sjövägen. För ändamålet byggdes 1884 vid Kristiansands Mek. Verksted en liten ångare som fick det passande namnet **Lyngør**. Hon mättes drygt 70 brt.

Lyngør knegade trofast på ruten mellan Arendal och Risør ända fram till and-

ra världskrigets utbrott. Då såldes hon till Bergen och fick ett nytt namn, lokalt präglad liksom det tidigare: **Øyarodden**. Överbyggnaden utvidgades, så att brutotonnaget kom att ligga strax över 100.

1946 var det slut på fartygets passage-rarfart. Det såldes av sitt rederi, A/S Askøy Bilfergeselskap i Bergen, till fru Ruth Nygaard i Oslo. Efter något år

döpte hon om sitt förvärv till **Runy**, namnet förmodligen bildat av begynnelsebokstäverna i hennes eget namn.

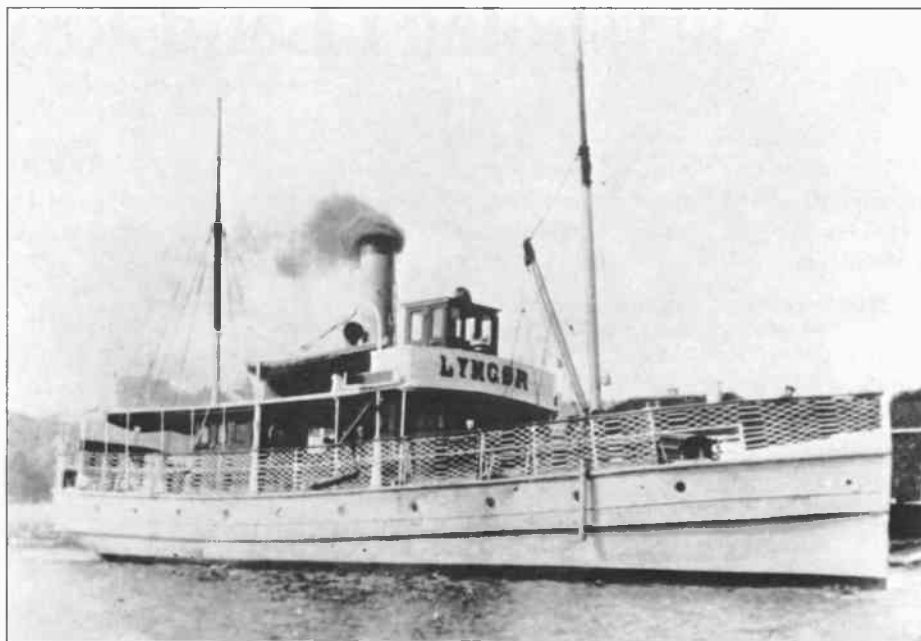
Efter ännu något år, 1948, lät fru Nygaard bygga om sin gamla passagerarångare vid Bohus Varv till tankmotorfartyg. Bruttotonnaget reducerades i samband därmed till ungefär det ursprungliga, drygt 70. Utseendet var däremot radikalt förändrat, såsom framgår av bifogade foton. **Runys** dödvikt torde ha legat någonstans mellan 80 och 100 ton.

Jag vet inte mycket om fartygets tid som norsk tanker. En sagesman säger sig minnas att hon gick på Göta Älv redan som norsk, vilket hon inte borde ha gjort eftersom inre fart är reserverad för svenska fartyg. Resultatet tycks dock inte ha varit så bra. 1952 gjorde nämligen fru Nygaard konkurs, och **Runy** såldes till Sverige.

Runys svenske köpare var flyg- (trafik-) ledaren Gösta Bergelin vid Västgöta flygflottilj på Sätenäs. Han gav henne namnet **Brandsfjord**, och hemort blev Tun vid södra delen av Vänern. Hennes huvudsakliga sysselsättning kom att bli att transportera flygbensin till flygflottiljen.

Om jag inte minns fel, var det **Brandsfjord** som på sin tid väckte en del uppseende och rabalder, sedan myndigheterna upptäckt att hon den första svenska tiden gått i trafik utan att ha svenskt certifikat eller några andra officiella papper. Men detta rättades naturligtvis till.

1955 såldes **Brandsfjord** till ett partrederi i Göteborg med skepparen Arnold Helmer Olsson som huvudredare och även befälhavare ombord. Han behöll henne i ett decennium och sålde henne



Ångaren **Lyngör** gick på rutten Arendal–Risör. Foto från Norsk Sjöfartsmuseum.

därefter, d.v.s. 1965, till Torsten Johansson på Ringön, som 1966 anmälde att hon var upphuggen.

Borta på Lyngör har man nu bildat "Lyngör-klubben", som ägnar sig åt hembygdsforskning över ett vidsträckt fält. Självklart är därvid ångbåten **Lyngør** av stort intresse, sedan hon i mer än ett halvt sekel ombesörjt ortens reguljära förbindelser med stora världen. Sedan man fått klart för sig att båten hamnade i Sverige på gamla dagar, har man kontaktat Klubb Maritim för att få hjälp.

Lyngör-klubben söker föremål från **Lyngør/Brandsfjord** som kan ha tagits till vara och som kan härledas till just

detta fartyg: skeppsklocka, kompass, ratt, namnbräda, varvsskylt eller annat. Man söker vidare ritningar på fartyget, foton etc. Sist men inte minst vill man ha uppgifter om hennes tid som tankfartyg under både norsk och svensk flagg: hennes trader och laster, besättningen och livet ombord, eventuella haverier, trubbel med olika myndigheter, etc. etc.

Har Du något att bidra med så kontakta Läns pumpens redaktion. Det är inte bara borta på Lyngör som man vill veta mer om denna lilla tanker. Men Du kan också vända Dig direkt till Lyngörklubbens kontaktman Peter B Oeding, Jerveveien 8 C, N-0386 Oslo 3.

Till salu

Båtologen:

1960: 1
1965: 3
1969: 7
1970: 1,3,4
1971: 3,4,5,6
1972: 1,2,3,4,5,6
1973: 1,2,3,4
1974: 1,2
1978: 4,5,6
1979: 1,2
1980: 6
1981: 1,2,3,4,5,6

Några ex. lite def.

Säljes i klump till högstbjudande.

Terje Fredh,
Gränsgatan 16
453 00 Lysekil

Läns pumpen:

1973: 4
1976: 3
1977: 1,2,3
1978: 2,3
1979: 1,2,3,4
1980: 1,3

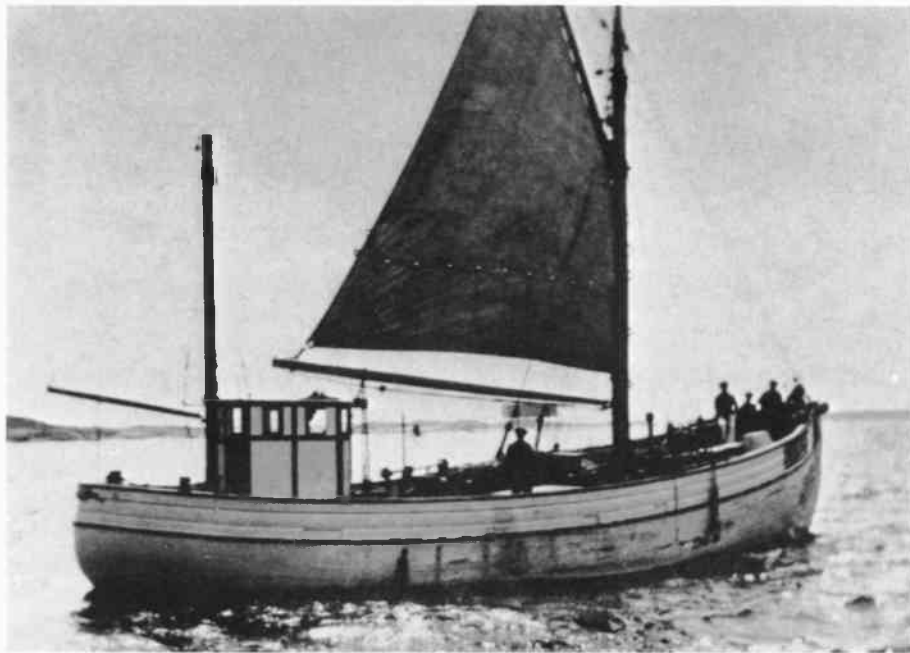


Som svensk kusttanker gick gamla **Lyngör** fram till 1965 då hon såldes till skrot. Foto i Göta Älv i början av 1960-talet av Bo Malmbrink.

Varvsbolag i Landskrona (del 5)

av Lennart Pettersson

Med detta nummer börjar vi genomgången av Gustafsson och Söners Varv i Landskrona. Varvet byggde mest fiskebåtar och vi kommer att presentera dem i nybyggnadsordning. Som beställare anges den person som enligt Olof Hasslöfs uppteckningar anges i varvets nybyggnadsjournal. Ofta anges en av personerna i ett partrederi som beställare medan en annan officiellt utsågs till huvudredare.



Beltana från Hönö var först med kryssarakter. Foto genom Dag Edvardsson.

Nybygge nr 1.

Detta var en livbåt för 30 man. Den levererades 1923 till Hugo Persson för ett av hans rederier.

Nybygge nr 2.

Detta är hittills okänt.

Nybygge nr 3.

7082 **Beltana** var ett fiskefartyg om 58 fot. Hon sjösattes den 4/2 1924 och byggdes på beställning av Albert Johansson-Lisborg på Hönö. **Beltana** såldes i december 1929 till Mr. M Baker bosatt i Grimsby uti England. Köpeskillingen var 1.650 pund vilket då motsvarade 29.700 kronor. Normalt var Grimsby leverantör till Sverige av f.d. fiskefartyg.

Nybygge nr 4.

Det galeasriggade fiskefartyget **Salonia** om 60 fot och på 51 brutto respektive 25 nettoton sjösattes den 17 maj 1924 och fick vid leveransen till James Johansson på Hönö reg.nr 7174. Huvudredare i partrederiet var Karl Gustaf Johansson. 1935 flyttade hon till närbelägna Fotö där Martin Sigfrid Abrahamsson tog

hand om henne. Hand om henne tog också 1941 Jönköpings Motorfabrik, Berg & Johanssons mek Verkstad, Hönö m.fl. Låter som fordringsägare i fartyget. I maj lyckades man sälja fartyget till O. Tovsen i Kragerö, Norge. Finns det någon läsare som känner hennes vidare öde?

Nybygge nr 5.

Den tredje trälaren som sjösattes 1924 var 7170 **Zentora**. Hon sjösattes den 13 september och var på 48 brutto, 19 netto och mättes till 60 fot. Beställare var Karl Johannesson på – gissa var? – jo Hönö. Under sin långa tid på Hönö ändrade huvudredarna namn några gånger. I maj 1930 kom Karl Alexander Karlsson. 1936 August Hansson och 1951 blev Olof Sörensson huvudredare sedan August avlidit. I januari 1953 kom hon till Smögen där hon bland andra ägdes av Karl Olof Rödström. I november 1964 såldes hon till Glommen där Yngve Willy Johansson m.fl blev nya lyckliga ägare. I oktober 1966 fick **Zentora** sin sista fiskande ägare då Bengt Arne Kjellberg m.fl. på Styrso tog hand om henne.

Våren 1970 blev hon Hönö-båt på nytt då Kent Owe Andersson i Göteborg lät registrera sitt nyinköpta fritidsfartyg där. I december 1977 blev Sven-Erik Thalinson i Göteborg lagfaren ägare och namnet ändrades i samma veva till **Zentora af Göteborg**. I november 1985 lämnade hon Sverige såld för SEK. . 120. 000 till Vestfold Froskemannsen-ter i norska Tönsberg.



Zentora utrustas vid Gustafsson & Söners Skeppsvarv 1924. Foto från varvet.

Nybygge nr 6.

Detta var en livbåt åt okänd beställare. Efter denna beställning noteras inte smärre båtar i nybyggnadsjournalen.

Nybygge nr 7.

James Johansson på Honö stod som beställare även för detta fartyg (jfr **Salonia** nybygge 4) som sjösattes den 13 juni 1925 då givandes namnet **Tallona**. Hon var på 63 fot, 47 brutto – och 15 nettoton. Detta fartyg registrerades inte förrän 1933 då hon efter drivning och motorbyte fick ett partrederi med Georg Konstantin Johansson, Honö som officiell ägare. I februari 1950 toverogs hon av Folke Nilsson m.fl. på Styrö-Tånge. Sedan oktober 1961 hör **Tallona** hemma på Sturkö först med Per Helge Ingvar Fredriksson som huvudredare och från 1978 Karl-Gustav Fredriksson.



***Zentora** var välhållen även som fritidsbåt. Foto Krister Bång 7 juli 1976.*



*Från provturen med **Tallona** 1925. Foto från Gustafsson & Söners Skeppsvarv.*

Hon fiskar alltjämt och har fiskenummer KA 15.

Nybygge nr 8.

Bertha, ett 50 fots fiskefartyg på 31 brutto- och 19 nettoton sjösattes den 17 september 1925. Staten förärade henne reg.nr 7244 i dopgåva. **Berthas** beställare var Andreas Lorentsson m.fl. på Donsö. I augusti 1942 såldes hon till Ernst Ivar Bengtsson i Träslövsläge som efterträddes året därpå av J.L. Ludvigsson som huvudredare. Som hallandsbåt fick hon namnet **Liana**. 1948 tog Svan-te Nilsson i Hallö vid Karlshamn över. Man behöll sitt fartyg tills i november 1972 då hon blev lustfartyg hos Bengt Lindén i Kalmar men hon såldes redan 1974/75 till Sideby i Finland där hon ånyo blev fiskefartyg med nummer SF 447. Något år senare blev hon struken ur de finska listorna.



***Tallona** av Sturkö är ännu i fiske med samma ägare sedan 1961. Hon blir dock snart till salu då ägarna har ett nybygge på gång vid Smögens Plåt och Svets. Här har Robert Johannesson fångat henne vid Ekenabben den 30 juli 1974.*



Brittana av Öckerö var också byggd 1925. Foto genom Dag Edvardsson.

Gustavsson. I juli 1959 försäljs **Brittana** till AB Trål OY, Öja, Finland men blir åter svensk 1965 när Eric Lindfors i Enånger börjar fiska med henne. 1969 går hon in i luståldern i samband med att Carl-Olof Andersson i Norberg tar över. 1970 säljs hon två gånger. Först till AB Sturea på Lidingö och sedan till Lars Yngve Nilsson i Stockholm. I mitten av 70-talet tar Per Thomas Stövling i Stockholm över för att i november 1978 sälja fartyget till den nuvarande registrerade ägaren Rolf Wahlberg i Saltsjöbaden. Hon heter sedan dess officiellt **Brittana af Saltsjöbaden**.

Nybygge nr 10.

Den första motorsegelaren sjösattes den 22/4 1926. Hon döptes till **Maj** och var på 58 brutto, 39 netto samt lastade ca 95 ton. Stavningen **May** förekommer också. Varvet anger S. Göransson på Råå som beställare och skutbibeln Carl Albert Andersson. Säkert är att hon registrerades som nr 7274 och att skutan skatteskrevs i Alabodarna. 1942 såldes **May** till ett partrederi Anders Theodor Jonasson på Råå. Omdöpt till **Libertas**. Jonassons sålde sin frihet 1945 tillbaka till Alabodarna. Johan Arvid Theodor Truedsson blev ny huvudredare för **Majvi** till år 1952 då Gustaf Axel Wikström i Hunnebostrand köpte henne. Efter att ha fått maskinhaveri sjönk **Majvi** utanför Ugglarp den 28/4 1955.

Nybygge nr 11.

Det av Hjalmar Johansson i Fisketången beställda fiskefartyget **Aina** på 64 fot, 50 brutto och 23 nettoton sjösattes den 24/7 1926. 7291 **Aina** förliste i mars 1933 under snurrevadsfiske i Nordsjön. Hela besättningen, 6 man, omkom.

Nybygge nr 12.

Tolvan var en lotsbåt som år 1926 levererades till Höganäs.

Nybygge nr 13.

Wasa sjösattes den 22/10 1926. Beställare var Mauritz Olsson på Donsö. Officiell redare var Emil Karlsson. Olsson, som var skeppare, övertog sedermera även officiellt redarskapet. I juli 1947 blev Karl Evald Andersson i Glommen redare för att i juli 1951 efterträdas av Gösta Erland Mattsson. **Wasa** såldes i maj



År 1926 byggdes en lotsbåt till Höganäs. Denna blev varvets nybygge nr 12.



GG 61 **Vasa** av Donsö går i sjön den 22 oktober 1926. Foto från varvet.

1955 till Jarl Alexius Johansson på Resö. Johansson döpte om sitt fartyg till **Göta 1**. I maj 1959 blev hemorten Styrösö-Tången då Johan Herbert Kjellberg köpte **Göta 1**. Han tyckte att **Resö** var ett passande namn. Sista ägaren var Hans Olov Love Wahlberg i Skatan som köpte i april 1962. 1964 rapporterades **Resö** vara förstörd. 7308 **Wasa** var på 52 fot.



I artikeln om Varvsbolag i Landskrona i LP nr 4-1985 behandlades bl.a. tremastskonaren **Gunborg**. Eftersom fartyget under en tid hörde hemma i "mina trakter" vill jag gärna fylla ut historiken om **Gunborg** lite.

1944 såldes **Gunborg** till Alsviken står det. Med denna ort menas Alsvik på Yxlan som stavar sitt namn i obestämd form. Namnet är f.ö. känt redan på 1200-talet under namnet Alinsvik.

C.E. Johansson var befälhavare uppger man. Han hette i själva verket Carl-Emil Andersson och var bördig från Bleket på Tjörn. Han hade seglat runt kusterna och till slut hittat sin hustru, Astrid Linnéa, i Roslagen. Därav kom det sig att Carl Emil slog sig ner i Roslagen.

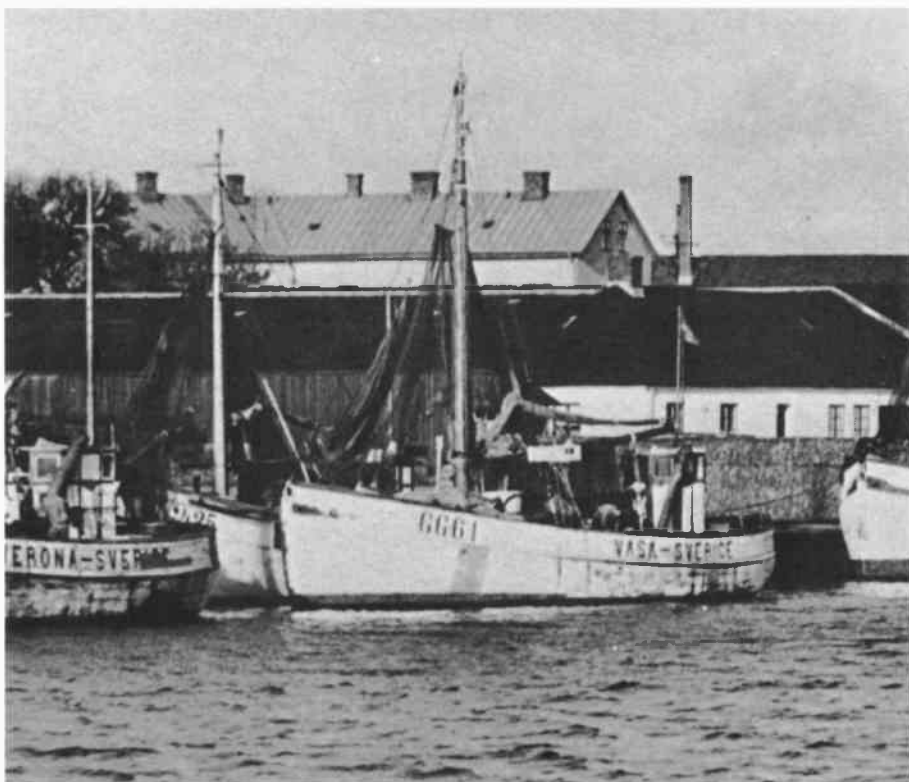
Hustrun var förresten syster till Bertil J. Österman som gick under namnet "Tavastprinsen". Han hade vissa "affärer" ihop med Bremer på Västkusten f.ö.

Carl Emil hade flera bröder som också hade skutor. Bröderna och fadern bodde kvar på Tjörn och de var till dessa som **Gunborg** överläts 1945.

Bröderna Andersson hade delar i många skutor med olika hemorter. Vad jag har kunnat finna var det 4308 **Beatrice**, 2866 **Borgö**, 7426 **Elisabeth**, 5324 **Fride**, 7767 **Marie**, 6651 **Najaden**, 5466 **Svanhild**, 5694 **Svithiod**, 8168 **Ulla** och 5737 **Veritas**. Ägarförhållandet i dessa skutor var många gånger ganska krångligt.

Så till sist en fråga. Flera av bröderna Anderssons skutor kom sedermera att hamna hos Axel Fredrik Andersson i Härnösand. På något sätt hör tjörnbröderna ihop med denne norrländske storredare. Finns det någon som kan reda ut om det fanns något släktförhållande?

Bo Wiklund



Vasa med nationalitetsbeteckningar i Falkenberg. Detalj ur ett vykort.

RN 3734 **Emma**, galeas, byggd 1900 på Gustafssons Varv i Landskrona. Hade Karlshamn som hemort några år och för ca 10 år sedan var ägaren Eva Loberg, Karlshamn, i Halmstad och fick foto av en tavla och beskrivning för att rigga upp sin skuta i ursprungligt skick. Jag såg aldrig **Emma** under den tiden hon hörde hemma här i Särö. Därför åkte jag till Karlshamn för fem år sedan, bara för att mötas av beskedet att man var på

semesterresa i Västervikstrakten. I fjol hade jag åter tillfälle att besöka Karlshamn, ringde för säkerhets skull Eva Loberg som då sade, att man inte hade orkat med den gamla skutan och sålt henne till Kalmar på våren. Till nya ägare, som bedömdes ta väl hand om 84-åringen och där hoppas jag äntligen få se henne till sommaren.

Sperling Bengtsson



Galeasen **Emma** från Färjestaden i Uppsala när hon ännu var i fraktfart.



*Transatlantics m/s Mangarella lossar koks på redan utanför Lindholmens Varv i Göteborg, den 24 mars 1946.
Foto: Dag Almén.*

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

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