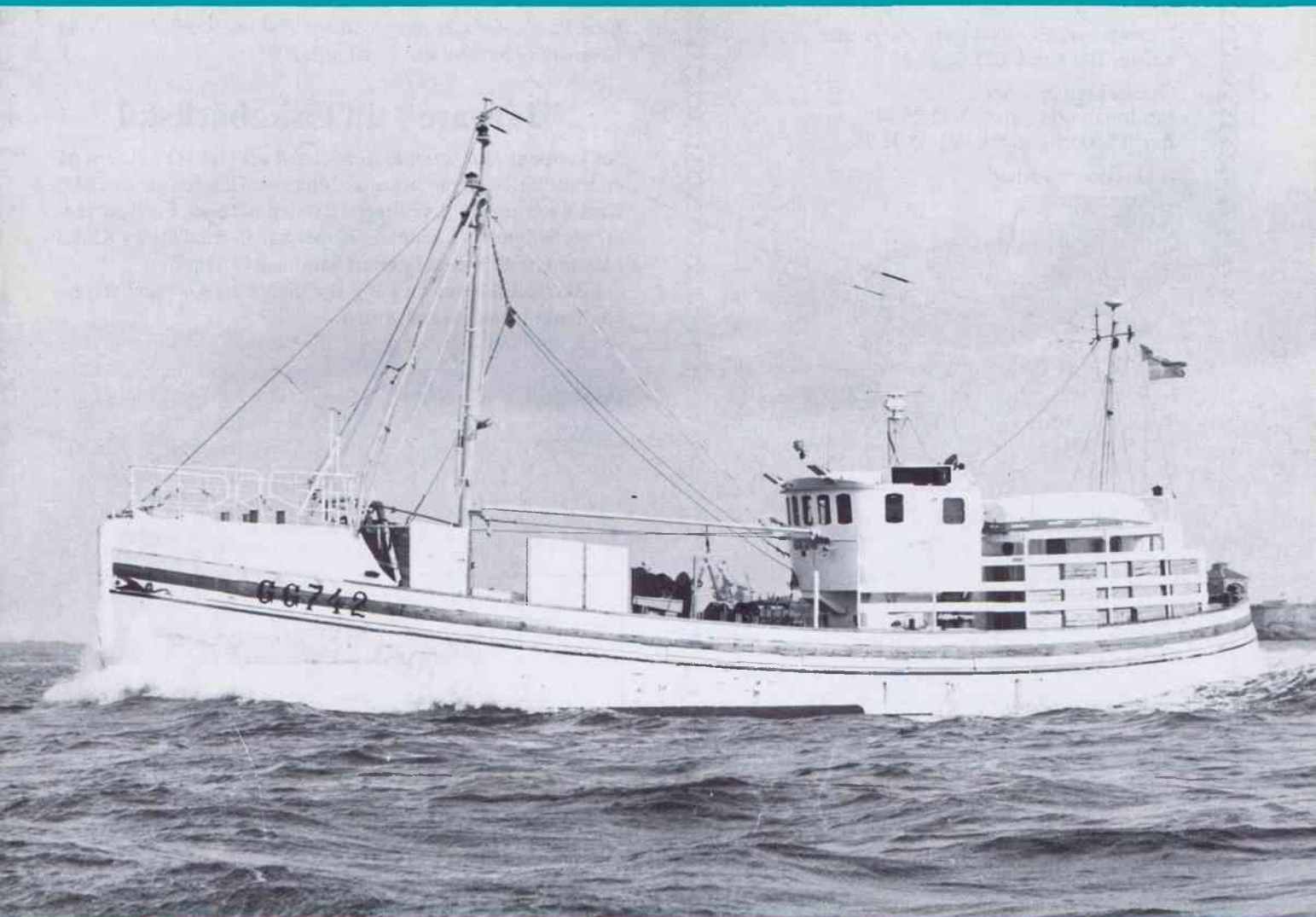


LÄNSPUMPEN

23:—





Utgiven av Västra Kretsen av
Klubb Maritim

Förening för fartygshistorisk forskning

Utkommer med fyra nummer per år.

Huvudredaktör och ansvarig utgivare:
Krister 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 1988: 80 kr
Postgiro 81 57 68-7
Lösnummerpris: 23 kr

Årgång 17. Nummer 62 från starten.
ISSN 0281-4242

Tryckt hos Struves, Göteborg i 1 900 ex.
Layout: Jan Johansson, Bertil Söderberg

Omslagsbilden:

Landskronabyggda **Runö** av Donsö foto-
graferad av Göran Ohlsson utanför Långe-
drag den 13 augusti 1982.



Kari T av Stockholm blir nu **Sisu** av Fiskebäckskil. Foto Örjan Kronvall i Öresund den 18 augusti 1985.

”Järnare” till Fiskebäckskil

Nu kommer hemorten Fiskebäckskil att åter stå i aktern på en fraktbåt. Styrman Ingemar Johansson köpte i januari M/S **Kari T** som under ”kilenflagg” fått namnet **Sisu**. Fartyget seglar för Höglunds i Kalmar. Köpet har förmedlats av Klubb Maritimmedlemmen Lennart Sandinge i Lysekil.

Fiskebäckskil var en gång Bohusläns tredje segelfartygs-
hamn när orten var som störst.

1,6 miljoner gav Johansson för **Sisu**. Johansson blir själv skeppare. Närmast kommer han från jobb i Vingatank samt delägarskap i M/S **Gullmarsfjord**. Båten har köpts i fast tro att det finns en framtid för de mindre fraktfartygen.

Sisu sattes efter köpet in att frakta spannmål mellan Mälaren och Norrköping. Fartyget är dock utrustat att även gå i Nordsjöfart.

Terje Fredh

Innehållsförteckning

2	Järnare till Fiskebäckskil	Terje Fredh
3	Båtarna från Lundby	Bertil Söderberg
6	Bohuslänska Kustens flaggskepp	Janne Dahl
11	Varvsbolag i Landskrona	Lennart Pettersson
17	Götaverkens ekonomifartyg	Lennart Rydberg
20	Lisa anno 1799	John W Karlson
20	Vykortshörnan	Robin Holmstedt
22	N P Lundh – redare och sjökapt.	Lennart Pettersson
26	Frågor-Svar-Kompletteringar	

Nu är den här

**Svensk
Illustrerad
Skeppslista
1988**



Över 400 sidor med intressant läsning om svenska fartyg. Nytt för i år är fiskefartyg från 90 brt.

Pris: 123 kr inkl porto.

Sätt in beloppet på postgiro 439 50 28-6 Klubb Maritim Västra Kretsen, så kommer boken i din brevlåda.



Båtarna från Lundby

av Bertil Söderberg

I föregående nummer kunde man läsa om AB Lundby Mekaniska Verkstads hundraåriga historia. Det lilla oansenliga varvet vid Hisingens södra älvstrand specialiserade sig på bogserbåtsbyggen. Verkstaden blev vida känd för sina gedigna och stryktåliga bogserbåtar. 1890 levererades förstlingen Gustaf till Göteborgs Bogserings AB. Gustaf kom att stå modell för bogserbåtsbyggena och med smärre ändringar och

modifikationer blev konstruktionen mycket uppskattad för sina egenskaper.

Fram till 1934 byggdes ett femtiotal båtar, som med början i detta nummer och framöver kommer att publiceras i Läns-pumpen. Många av båtarna finns kvar än idag, ombyggda och motoriserade. Endast en båt Örnen, har kvar sin ångmaskin och får anses som en oersättlig industrihistorisk klenod.

1. S/S Gustaf

Byggd 1890 av järn.

Dim: 15,08×3,60×2,03 m. Brt 26,04.
Nrt 13,02.

Maskin: En 60 IHK ångmaskin.

Lundbys första bogserbåtsbygge beställdes av Göteborgs Bogserings AB. Enligt mätbrevet daterat 1890 var **Gustaf** byggd på Klink av järn och hade ingen mast.

1905 såldes **Gustaf** till L & A Andersson i Holmsund. Ungefär vid den tiden slog sig de två bröderna Andersson samman med tredje brodern Per Viktor. Bröderna ägde **Gustaf** åtminstone till 1916. Därefter sluter sig norrlandsdimorna kring Lundbybygget nummer 1.

AB Lundby Mek. Verkstads första bygge visade sig ha goda egenskaper som bogserbåt. **Gustafs** gedigna konstruktion blev normgivande för bogserbåtarna från Lundby. Endast med smärre ändringar stod sig konstruktionen i stort under åren som verkstaden byggde bogserbåtar.

2. S/S Hegardt

Byggd 1890 av järn.

Dim: 15,02×3,56×2,03 m. Brt 25,83.
Nrt 12,03.

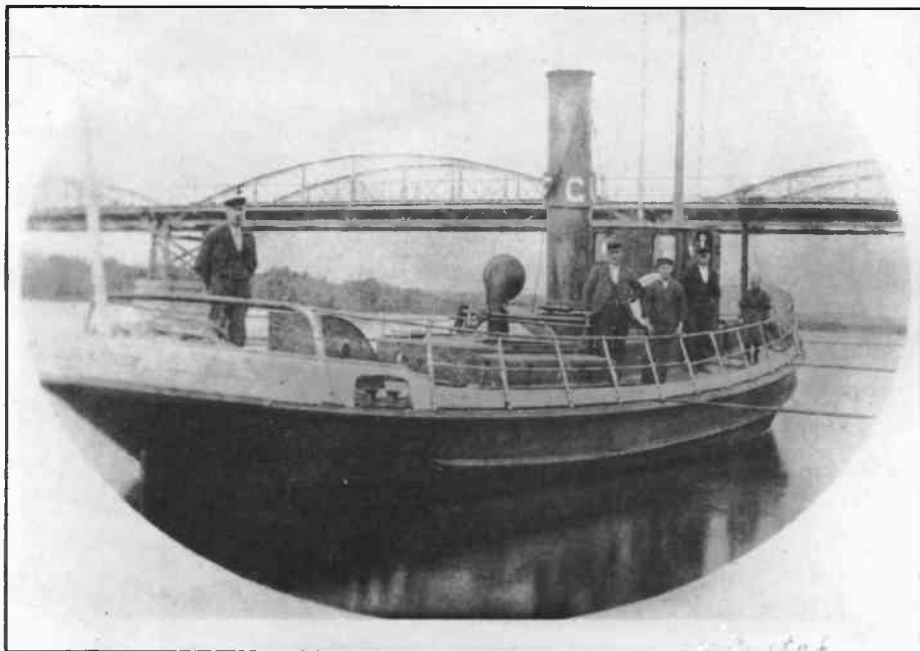
Maskin: Ångmaskin om 60 ihk. Motor insatt okänt år före 1948 (90 hk Avance). 1951 en 90 hk Bolinder.

Den 20 december 1899 skrevs kontrakt mellan AB Lundby Mek. Verkstad och G H Hegardt & Co i Göteborg om byggande av en bogserångare av samma typ som verkstaden hade under byggnad för Göteborgs Bogserings AB. Båten skulle levereras inom maj månads utgång 1890.

Bogserbåten, som i dopet fick namnet **Hegardt**, levererades den 23 augusti 1890. I likhet med Röda Bolagets båtar hade **Hegardt** namnet på ett band runt skorstenen. Båten kostade 19000 kronor att bygga.

Handelsfirman G H Hegardt & Co kom ganska snart i ekonomiska svårigheter och firman gick i konkurs 19 maj 1892. Bogserångaren **Hegardt** inköptes från konkursboet av Göteborgs Bogserings AB den 15 juni 1892 för 15000 kr. Namnbyte till **John**.

1904 fick **John** en ny ångpanna insatt och en del renoveringar utfördes av Lundby. Den 20 april 1911 såldes **John** till Skiensvasdragets Fællesflödningsförening i Skien, för 11500 kr. Övertagandet av **John** skedde i Göteborg. Norr-



Gustaf såldes till Holmsund 1905, där hon hörde hemma till omkring 1916. Vad som sedan hänt Lundbys första bogserbåtsbygge är okänt. Foto från Bengt Westin.

männen döpte om sitt nyförvärv till **Carl** efter styrelseledamoten i företaget, bruksherre H Carl Hansen. **Carl** såldes efter många år i företaget. Tyvärr har det inte lyckats att få fram när **Carl** såldes. Båten dyker upp först 1948 i registren och då i motoriserat skick med namnet **Kar** ex **Carl** byggd 1890 i Göteborg. Längden var 14,90 m, bredden 3,87 m (fender till fender), djup 2,07 m. Brt 24,96 och nrt 0.

Den 1 juli 1948 såldes **Kar** av Skips A/S Ekspedit i Oslo, för 52000 kr till D/S A/S Tryg (Arne Pedersen), Hövik. På 1950-talet gick **Kar** mycket i trafik för Oslo kommun. **Kar** drog mudderprämar

och syntes ofta dragandes på kloakläktaren **O.V.K.II** på väg ut till dumpingplatsen i yttre Oslofjorden.

År 1951 fick **Kar** en ny Bolindermotor på 70–90 hk. Skepp på under 15 m är icke registreringspliktiga i Norge, vilket kan vara en anledning till att **Kar** blev mätt till under denna längd. Arne Pedersen ansökte om att få båten registrerad och 1953 erhöll **Kar** namnattest. Den 20 september 1955 inregistrerades **Kar** för första gången.

Arne Pedersen köpte 1956 en ny G M Detroit motor på 248 bhk. Motorn installerades i bogserbåten **Kobben**, men den visade sig vara för svag för



Röda Bolaget köpte **Hegardt** 1892 från det konkursdrabbade G H Hegardt & Co och döpte om båten till **John**. Foto från Sjöfartsmuséet i Göteborg.

denna bogserare. 1958 flyttades motorn över i den mindre båten **Kar**, där motorn än idag fungerar perfekt.

Den 5 juni 1973 sålde Pedersen hela sin bogserbåtsrörelse till Bukser og Bjergningsselskapet A/S i Oslo. Bogserbåtarna **Robust**, **Kobben**, **Nappen**, **Kar** och **Truls** ingick i köpet.

Kar såldes redan den 1 april 1974 för 100 000 kr till Jonassen & Östbø i Stavanger. 1977 inmonterades en G M Bedford bogpropeller om 100 hk.

Under alla år har **Kar** varit i dagligt bruk. För närvarande (2 februari 1988) är **Kar** i arbete i Vats i Ryfylke, där man bygger betongdelen till en oljeplattform som senare skall bogseras ut i Nordsjön.

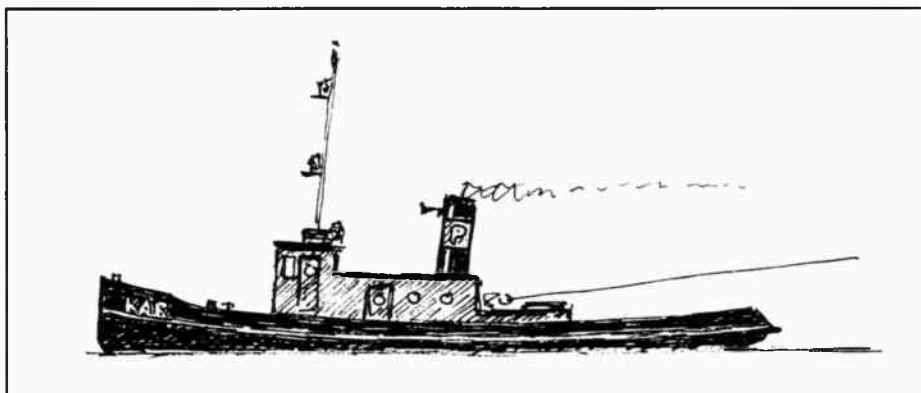
Kar har modern navigationsutrustning som VHF-radio och radar. En hydraulisk kran för tunga lyft. Styrhytten är ny, men delar av överbyggnaden är gammal. Trots motoriseringen och ombyggnad samt säkert många plåtbyten i skrovet kan man ana ett gammalt Lundbybygge. **Kar** är den äldsta kända Lundbybåten som ännu är i trafik, nästan hundra år efter det den byggdes.

Fortsättning följer.

ETT TACK TILL båtologerna Bernt Fogelberg, Pål Ulsten och Bengt Westin samt Norsk Sjöfartsmuseum i Oslo och Sjöfartsmuséet i Göteborg, för uppgifter på Lundbybåtarna.



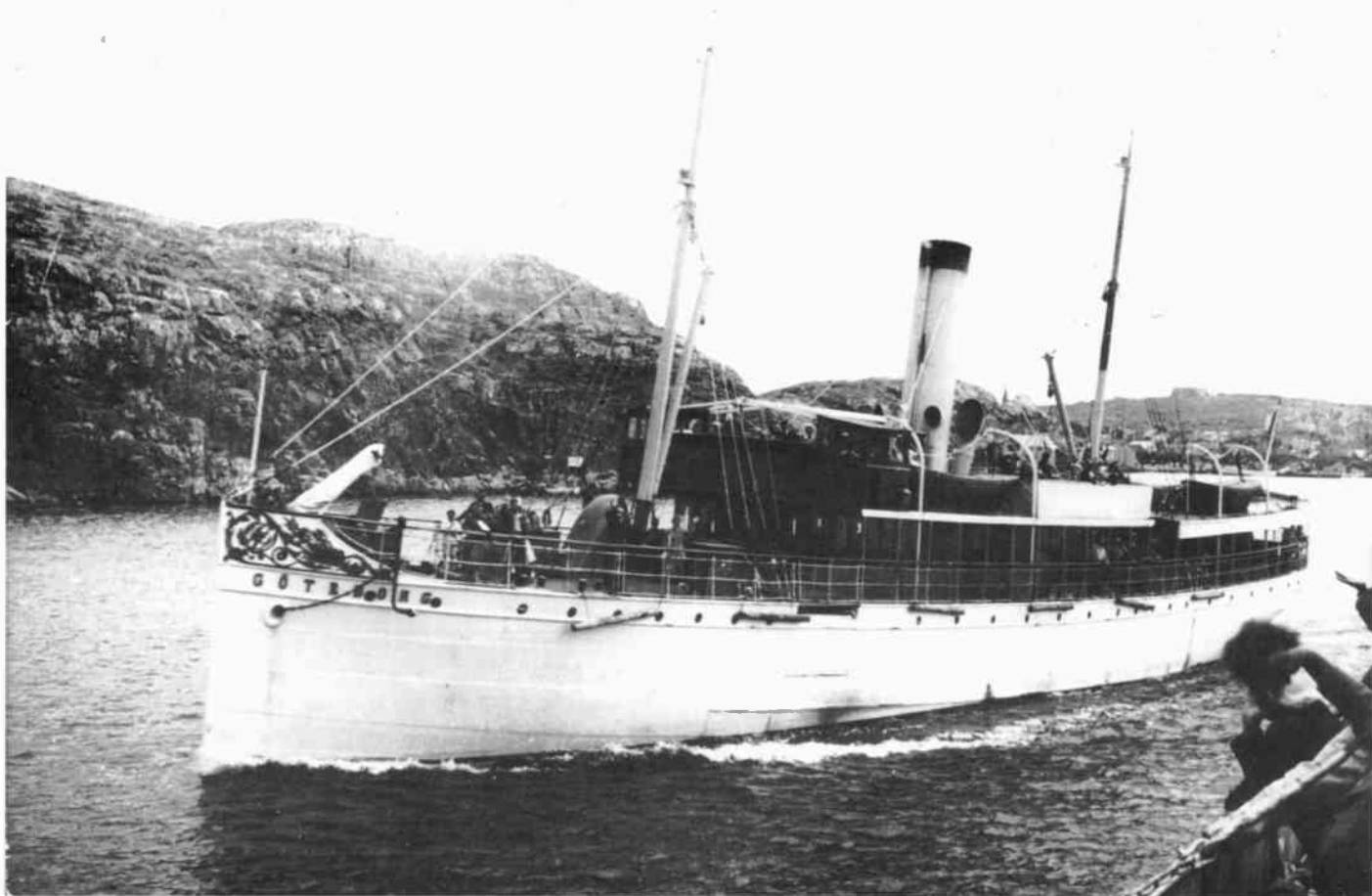
*När **John** såldes till Norge fick hon namnet **Carl**. Här fotograferad i Norsjön vid Skien. Bild ur boken Skiensvassdragets Fælles flödningsforening gjennom 50 Aar.*



*M/S **Kar** som Pål Ulsten minns den från Osloffjorden på 1950-talet. Svart skrov med vitt bälte, brun överbyggnad, svart skorsten med ljusblått band med vitt P för Pedersen. Teckning: Pål Ulsten, Stavanger.*



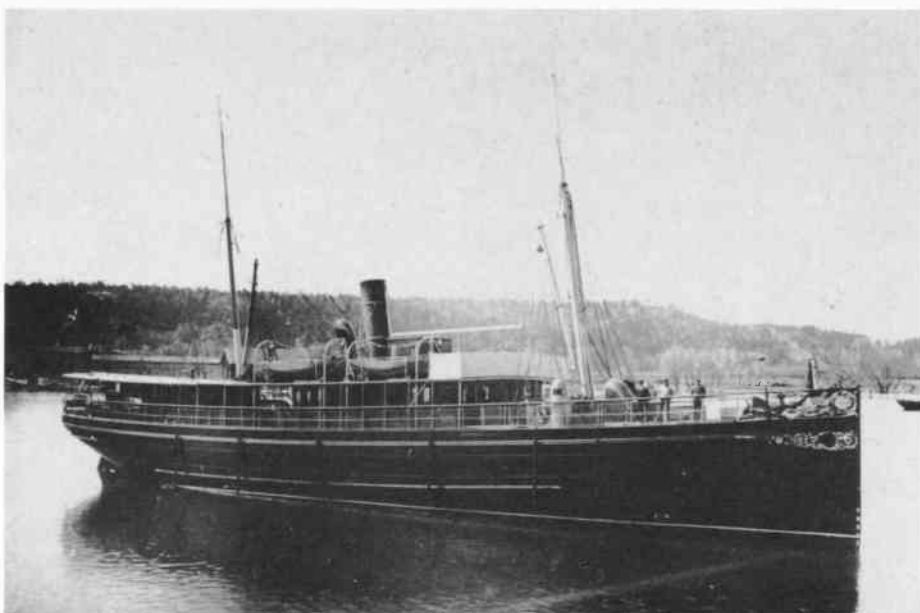
***Kar** som den ser ut idag under arbete i Vats. Foto från Pål Ulsten.*



Kustångaren **Göteborg** på sin färd utmed kusten strax norr om Gravarne. Hon möter **Oslo** när Dag Almén tog bilden 20 juli 1949.

Bohuslänska Kustens flaggskepp

av Janne Dahl



Leveransfoto av S/S **Göteborg** byggd vid Bergsunds Varv. Observera det granna ornamentet i fören med namnet mitt i. Foto från Sjöhistoriska Muséet, Stockholm.

Ångbåtsaktiebolaget Bohuslänska Kusten bildades år 1876. Bolaget hade sitt säte i Uddevalla och fick en livslängd på 73 år då nedläggningsbeslutet togs 1949.

S/S GÖTEBORG

Ett tjugotal båtar seglade under rederiets flagg under dessa år. Rederiets flaggskepp var passagerarångfartyget **Göteborg**. Fartyget beställdes på Bergsunds Varv i Stockholm för köpeskillingen 190 000 kr. Längden var 45,31 meter och bredden 7,67. Ångmaskinen utvecklade 700 hk, vilket gav en fart av 13,5 knop. Inredningen var påkostad med mjuka mattor, guldöverdragna lister, blyinfattade fönster och arton sovhytter. För dem som ville bada ombord fanns badhytter både för varma och kalla bad. Oljemålningar i salongerna tillsam-

mans med snackspel bidrog till att resenärerna skulle trivas. Piano fanns inte, men ansågs ej vara någon brist!

Den 30 maj 1891 anlände S/S **Göteborg** till Uddevalla och var naturligtvis ett utflyktsmål för stadens flanörer.

Göteborg sattes in på linjen Göteborg–Strömstad–Kristiania.

I nära sextio års tjänst för samma rederi kom hon att passera Bohuskusten tusentals gånger och utgjorde en ståtlig syn där hon plöjde fram målad i rederiets färger: Svart och gult. I början av 1930-talet var rederiets båtar målade vita.

OLYCKOR

Att allt skulle fungera utan missöden hoppades naturligtvis rederiet på, men **Göteborg** var inblandad i en del olyckliga händelser som här skall återberättas.

Fem år efter leveransen, var man på väg från Kristiania till Strömstad och befann sig på våra dagars Oslofjord när en fyrvaktare observerade konstiga manövrer av **Göteborg**. Styrman hade somnat på kommandobryggan liksom rorgångaren, utkiken hade gått akterut och slumrat in och kaptenen sov i sin hytt efter ett långt pass. Farten var 19 knop när man rände rakt mot en strand och kantrade över på sidan. Ett ögonvittne nämnde att halva propellern var synlig. En norsk ångare kom till undsättning och förde passagerarna tillbaka till Kristiania. Händelsen inträffade den 21 juli så besättningen tog sig i land och kamperade under bar himmel under det att bärgningen pågick de närmaste dagarna. Vid reparationen som följde bytte man ut inte mindre än ett tjugotal plåtar. Olyckan ansågs bero på överansträngd besättning som fått jobba tjugotvå av dygnets tjugofyra timmar.

STRÖMSTAD

År 1901 var **Göteborg** på väg in i Strömstads hamn och hade kommit så nära kajen att de väntande kunde höra när maskintelegrafens ringde för "full back". Men inget hände i maskin. I alla fall märktes ingen förändring av farten. Ett besök rakt in i stenkajen var oundvikligt. Skadorna blev inte så omfattande denna gång.

FJÄLLBACKA

På en marknadsdag i Fjällbacka år 1904

hade mycket folk samlats på kajen för att bevittna **Göteborgs** tilläggning. Allt gick bra ända tills man skulle lägga ut. En förtojningsända fick man inte tillräckligt snabbt loss. Fartyget drog med sig hela bryggan med åskådare. Ingen kom till skada men en och annan hade fått sig ett ofrivilligt marknadsdopp!

OSLOFJORDEN

En allvarigare händelse där **Göteborg** var inblandad inträffade i juli 1908. **Göteborg** kolliderade i nattmörkret med en norsk lustbåt som framfördes utan lantärnor. Åttiofyra resenärer som medföljde lustbåten **Bækkelaget** hamnade i vattnet, varvid elva personer inte kunde räddas då båten sjönk.

Vid sjöförklaringen framkom att den norska båten haft väjningsskyldighet och dessutom avsaknad av lantärnor som tidigare nämnts. Olyckan inträffade i Oslofjorden.

ÖLBÄREN

Den händelse som här återberättas inträffade efter det att **Göteborg** angjort Grebbestad på sin resa Oslo–Göteborg. Man hade lämnat Oslo på onsdagen den 17 september 1930. Planenligt nådde man Strömstad där övernattning skedde. Torsdagen den 18 september avgick fartyget från Strömstad och Grebbestad anlöttes enligt tidtabellen. På utgång, då man hade Otterön om styrbord och Småholmarnas kummel om babord,

1893. **TURLISTA** 1893.

under sommaren.



Ångaren **GÖTEBORG**

— Direkt —

GÖTEBORG—KRISTIANIA

och vice versa.

Från den 14 Juni (dagturer — inomskärs), anlöpande stationerna, afgår snabbgående, för passagerare komfortabelt inredda

Ångaren GÖTEBORG,
Kapten G. A. MILTOPÆUS,

Från Göteborg Måndag, Onsdag*, Lördag kl. 7,30 f. m.	↓	Från Kristiania Tisdag, Fredag, Söndag* kl. 4 f. m.
» Marstrand » » » » 9 »	○	» Strömstad » » » » 10 »
» Lysekil » » » » 11,30 »	○	» Grebbestad » » » » 11,45 »
» Fjällbacka » » » » 2 e. m.	○	» Fjällbacka » » » » 12,30 m.
» Grebbestad » » » » 2,45 »	○	» Lysekil » » » » 4 e. m.
» Strömstad » » » » 4,30 »	○	» Marstrand » » » » 6 »

Anländer till Kristiania omkr. kl. 9 å 10 på aftonen. ○ Anl. till Göteborg omkr. kl. 8 e. m. innan snälltågens afgång. * Bovallstrand anlöpes Onsdagar. † Bovallstrand anlöpes Söndagar.

Vid Marstrand, Tången och Halstensund stoppas för båt.

— Tur- och returbiljetter, gällande för viss man, säljas med 25 proc. rabatt. —

Närmare meddela

J. B. Strömberg, Göteborg, Skeppsbron Nr 1. Berg-Hansen, Kristiania, Revieret Nr 1.

Eventuella turförändringar annonseras. — Reservation för naturhinder.

Göteborg, J. K. Lundbergs Boktryckeri.

S/S **Göteborgs** turlista från sommaren 1893 har sitt historiska värde.

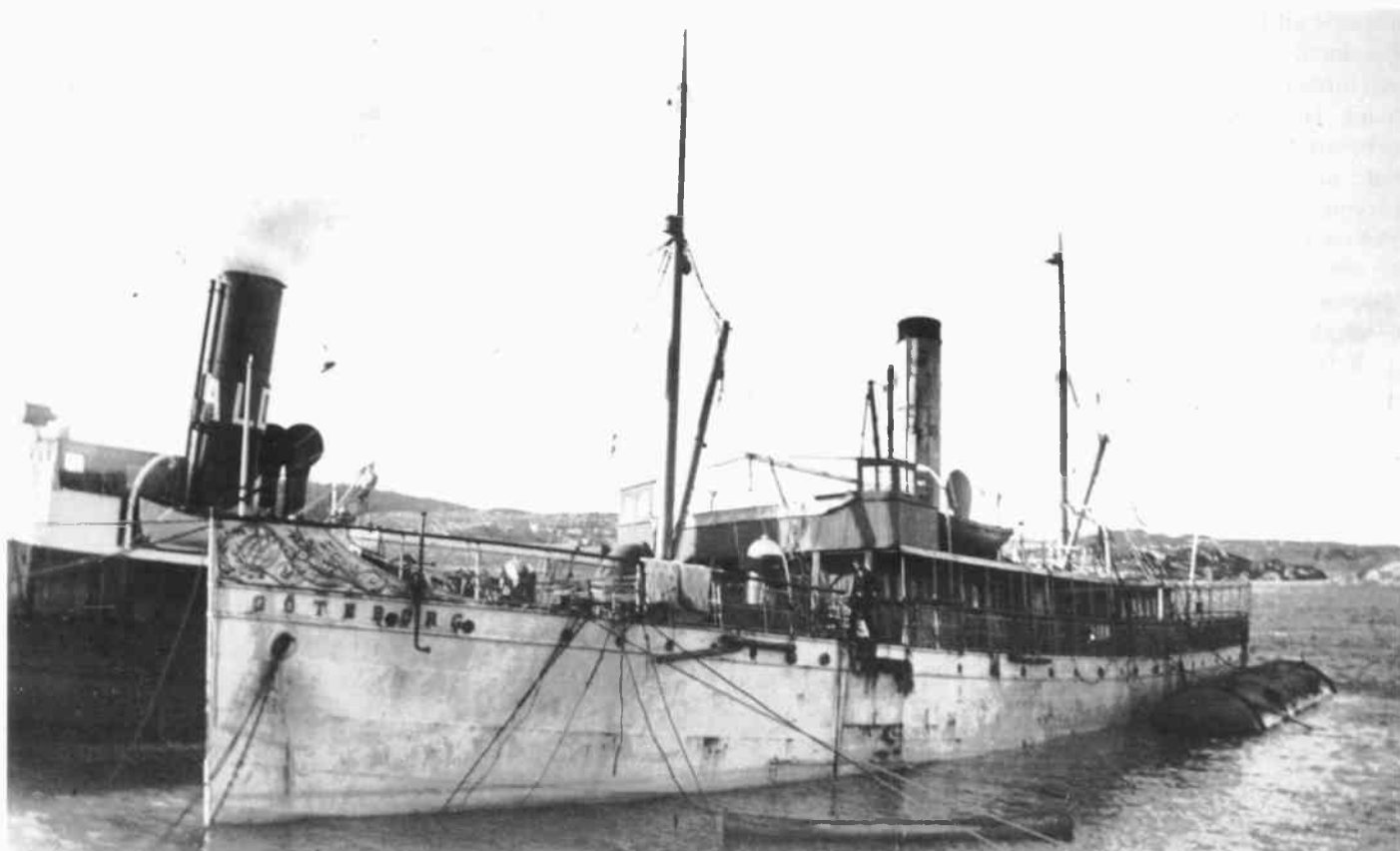


Den 18 september 1930 rände **Göteborg** upp på berghällarna på Stora Ölbären i Bohuslän och sjönk med akterskeppet djupt ner. . .

hände något onormalt: Hon fortsatte sin babordsgir trots att två man tog i allt vad de förmådde. De fick över ratten men hon föll ur kursen och det bar rakt mot

Stora Ölbären! Ordern "Full back" på maskintelegrafan kom för sent och **Göteborg** rände med hög fart upp på berghällarna, gled tillbaka en bit och

lade sig på styrbords sida. Vatten strömmade in genom en spricka i förskeppet och genom fönsterventiler och luckor vällde vattnet in.



. . . i leran. Passagerare och besättning räddade sig upp på Ölbären. Bärgningen gjordes av Röda Bolagets båtar **Harald** och **John**.

Passagerare och besättning räddade sig upp på Ölbären. Endast två passagerare, ett par från England, fick simmande ta sig iland. Ingen hann ta med sig några tillhörigheter, men alla överlevde.

SJÖFÖRKLARINGEN

Sjöförklaringen hölls inför rådhusrätten i Uddevalla i närvaro av redaren Charles Thorburn, kaptenen ombord W Glimstedt, styrman O A Knopp, rorgångaren Adolf Nilsson samt ångarens båda maskinister. Besättningen vitsordade kaptenens uppgifter och det fastslogs att överföringen i styranordningen hakat upp sig och att rodret legat dikt styrbord vid haveriet.

Redaren meddelade att kaptenen varit i bolagets tjänst i över fyrtio år och varit befälhavare på traden Göteborg–Oslo de senaste tjugo åren och därvid gått routen två gånger i veckan. Det inträffade tillskrevs en ren olycks-händelse.

Den 17 december 1930 hölls fortsatt sjöförhör rörande haveriet på Ölbären. Som vittne hade inkallats en ingenjör



Avskedet. Göteborg lämnar Stenpiren i Göteborg den 18 juni 1950. Ännu var kusttrafiken igång men bilarna var på stark frammarsch. Foto från Bertil Söderberg.

från Trollhättan som var på kommando-bryggan och hjälpte kaptenen att få över ratten då rodret började gå trögt. Han berättade att ordern "full back" givits endast 30 meter från Ölbären och att S/S Göteborg hade gott med full fart ända tills kollisionen med ön var ett faktum. Rorgångare Nilsson vittnade att han sett maskintelegrafren stå på "full back" då han strax efter kollisionen varit uppe på kommandobryggan.

BÄRNINGEN

Bärgningen utfördes av Röda bolagets båtar **Harald** och **John**. Haveristen låg med akterskeppet djupt i leran ända upp till överkanten av häcken, på trettiosex fots vatten.

Efter bärgningen fördes Göteborg till Lindholmens varv, varvid ett femtiotal hytter för passagerare iordningställdes mot de tidigare arton som funnits sedan ursprunget.

Göteborg – Bohuslän – Oslo

PASSAGERARE och LAST



s/s GÖTEBORG (G.) o. s/s OSLO (O.)

TURLISTA t. o. m. 23 augusti

GÖTEBORG—OSLO		OSLO—GÖTEBORG	
s/s	s/s	s/s	s/s
Göteborg	Oslo	Göteborg	Oslo
Sönd. 7.45	Tisd. 7.45	Månd. 15.30	Onsd. 15.30
Onsd. 7.45	Fredd. 7.45	Torsd. 15.30	Lörd. 15.30
fr. Göteborg	fr. Oslo	fr. Strömstad	fr. Strömstad
Marstrand 7.45	18.30	11.50	11.50
Lysekil 12.15	12.30	Tisd. 13.00	Torsd. 13.00
Smögen 13.15	13.30	Fredd. 13.20	Sönd. 13.20
Gravarne 13.35	13.50	14.30	14.30
Hunnebostrand 14.40	14.55	Fjällbacka 16.30	16.30
Fjällbacka 16.00	16.15	Hunnebostrand 11.50	11.50
t. Strömstad*) 18.30	18.45	Gravarne 13.00	13.00
fr. Strömstad	Månd. 7.00	Smögen 13.20	13.20
1. Oslo 13.00	Torsd. 7.00	Lysekil 14.30	14.30
	Lörd. 7.00	Marstrand 17.00	17.00
		t. Göteborg	19.00
			19.00

*) Anslutande passabåt avgår till

Koster.

Tilläggsplats i Göteborg Stenpiren, i Oslo Paläksjen.

Restaurang med fullständiga rättigheter.

Närmare upplysningar för passagerare genom resebyråerna samt tel. 11 15 53 och 13 46 82, för gods tel. 13 46 82. (Otto Zell)

GÖTEBORG—UDDEVALLA—LYSEKIL

Regelbunden lasttrafik med m/s LILLPIA och m/s WEGA

Närmare upplysningar genom exp. 11 49 32 Lilla Bommen.

REDUCERADE FRAKTER FÖR MASSGÖDS

Biltransporter

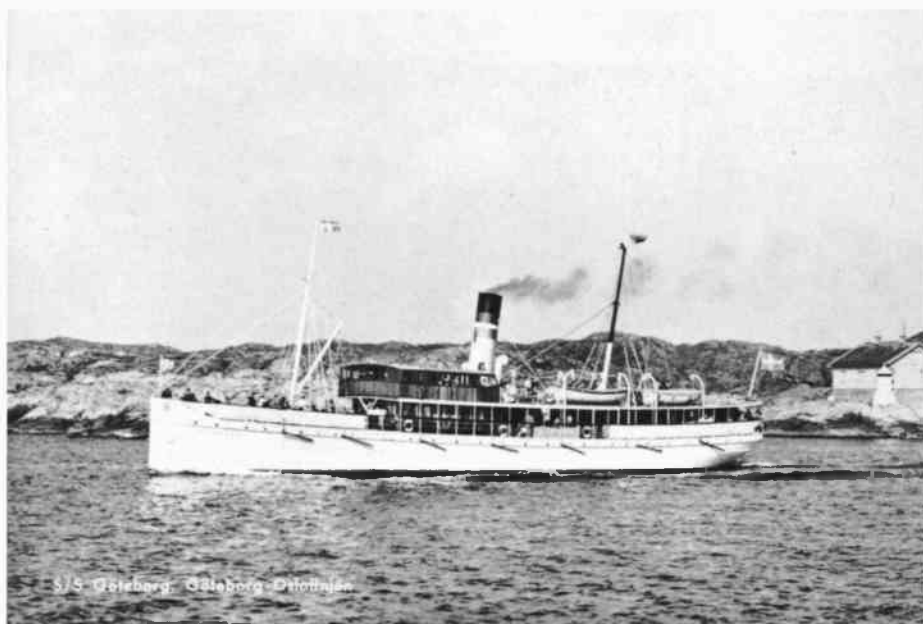
— SNABBA TRANSPORTER

Linjer:	Kl.	M	Ty	O	To	F	L
Uddevallalinjen	12.00	x	x	x	x	x	x
Strömstadslinjen	16.00	x	x	x	x	x	x
Fjällbacka, Grebbestad	15.00	x	—	x	—	x	—
Gravarne, Smögen	15.00	x	—	x	—	x	—
Tjörnelinjerna	12.00	—	x	—	—	x	—
Orustlinjerna	12.00	x	—	x	—	x	—

Godsmottagning: Skjul 203. L:a Bommen. Göteborg



ÅNGBÅTS A/B
BOHUSLÄNSKA KUSTEN
Tel. kontoret Uddevalla: 144 30
Godsexp. L:a Bommen: 11 49 32



Så här vill nog de flesta minnas kustflottans okrönte men obestridda Drottning S/S Göteborg, ångandes fram i den bohuslänska skärgården.



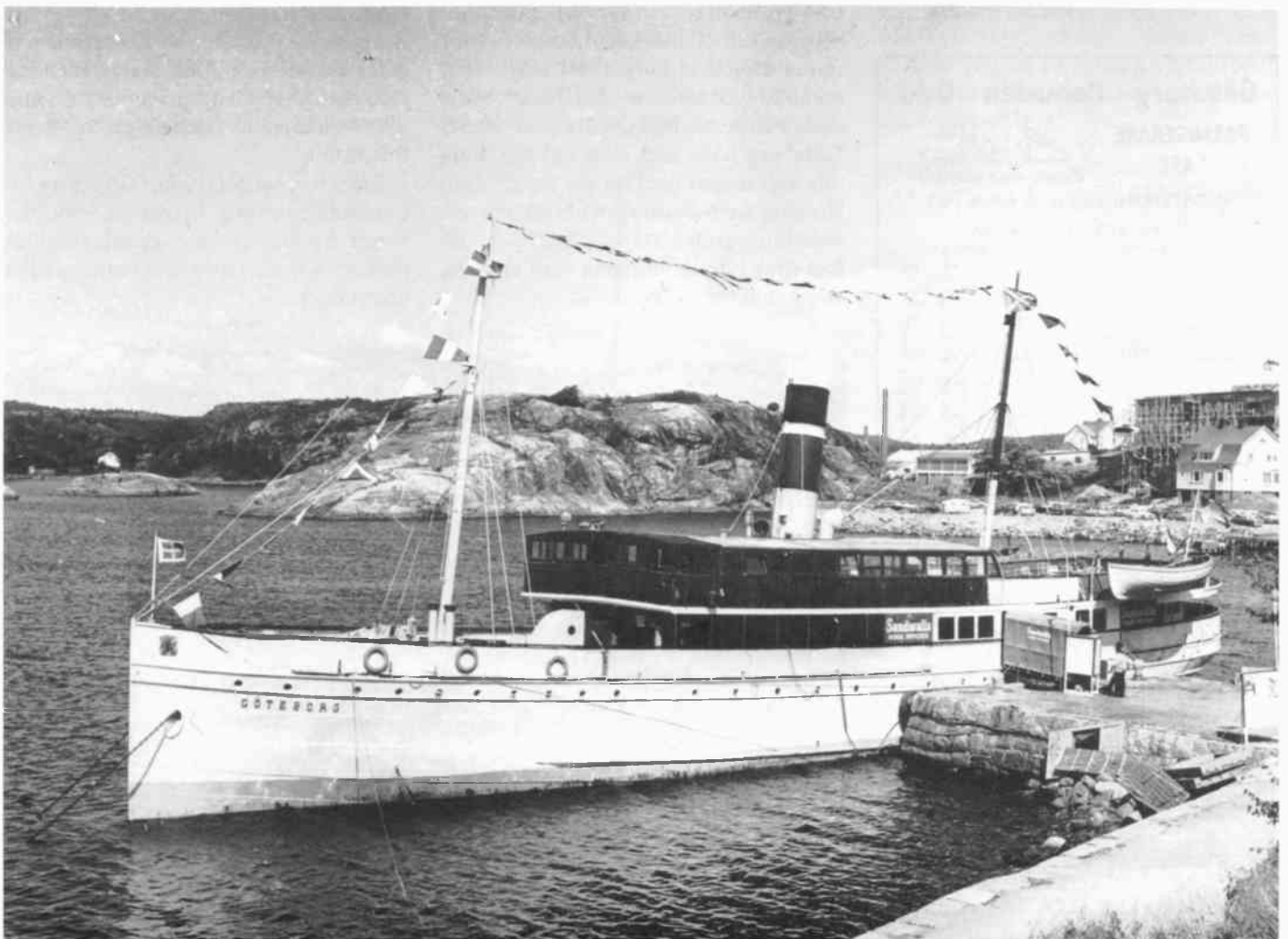
Ett sista försök att bedriva ångbåtstrafik med **Göteborg** gjordes sommaren 1965 av AB Vakation Line. Här ligger **Göteborg** i Oslo den 17 maj. Försöket misslyckades och **Göteborg** blev café och diskobåt i Strömstad 1966.

SLUTET

1949 gjordes sista resan för Ångbåtsaktiebolaget Bohuslänska Kusten på sträckan Göteborg–Strömstad–Oslo. Ett par försök från olika rederier gjordes med fartyget på samma linje, men andra färdmedel hade tagit över och 1965 gjordes absolut sista turen. Egentligen finns det en tur till för **Göteborg**, men den slutade i Strömstad: 1966 lades hon nedanför Laholmen som café och diskobåt. Ett hårt öde för ett flaggskepp.

S/S GÖTEBORGS SKROTAS

Göteborg gick sitt öde tillmötes i Hälle i Idefjorden. Hon skrotades där 1975 allt medan det kemikalieblandade vattnet porlade om hennes förskepp som tack för alla resor på norskt vatten.



Det forna flaggskeppet **Göteborg** som café och diskobåt nedanför Laholmen i Strömstad den 18 juli 1966. Foto Dag Almén.

Varvsbolag i Landskrona (del 11)

av Lennart Pettersson



Vikingen II av Göteborg nybyggd 1950. Foto från Lennart Pettersson.

NYBYGGE 69

69:an var **Vikingen II**. Hon sjösattes den 4 maj 1950. Beställare var Helge Olsson i Göteborg. 9177 **Vikingen II** var på 82 fot, 96 brutto och 46 nettoton. Redan i juni 1951 såldes hon till Oscar Napoleon Gerle på Styrso men han döpte inte om

sitt nyförvärv förrän i november 1952. Men då blev det rejält. Det blev **Liberty III**. I oktober 1958 kom hon till Åstol och Tore Johan Alex Alexandersson m fl. I maj 1961 fick hon sitt tredje namn som blev **Ekfors**. Anledningen till detta var förstås att Bror Elis Johansson m fl i

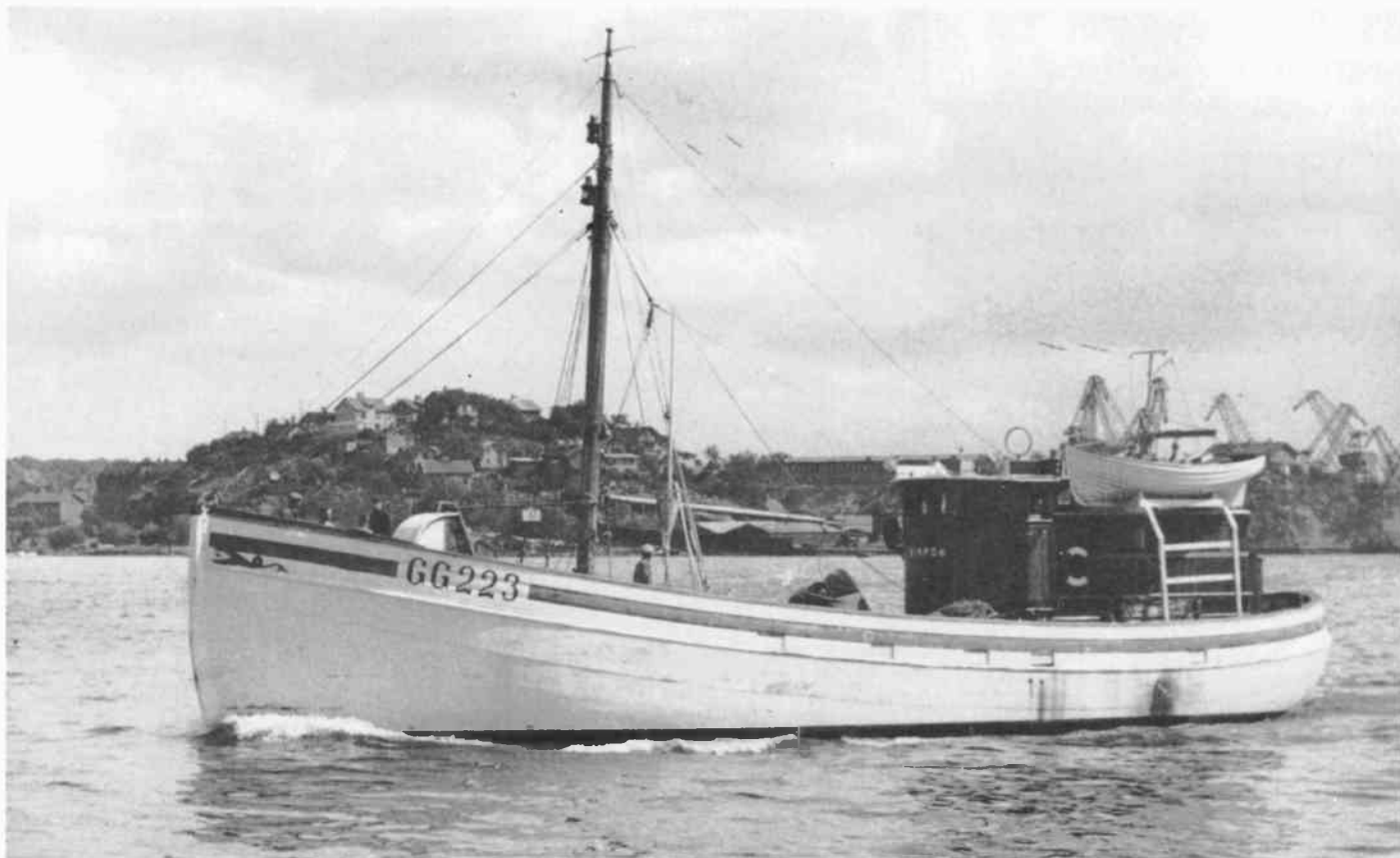
Fiskebäck inköpt trälaren för 348 000 kr. Genom en bytesaffär kom fartyget i september 1962 för 343 500 kr i händerna på Anders Lennart Östen Arvidsson m fl på Klädesholmen. Nu ändrades namnet åter. **Boston** fick hon heta. 1966 såldes hon till Danmark. Fiskeexportören J P Thomsen i Skagen blev huvudredare för **Topas**. Den 10 mars 1969 gick **Topas** ut för att fiska i Nordsjön. Hon är sedan dess försvunnen. Samtliga fyra ombord försvann med sitt fartyg.

NYBYGGE 70

9222 **Rimmon** var ett fiskefartyg på 70 fot, 96 brutto och 48 nettoton. Hon sjösattes åt partrederiet Karl Gösta Börjesson på Fotö den 31 okt. 1950. I juli 1962 köptes hon av Allan Johansson m fl på Hönö. 370 000 kr gav man för henne och hon fick nu namnet **Nyland**. **Nyland** drev in på land vid Skagen 1964 och blev vrak.

NYBYGGE 71 OCH 72

Även Gustafssons varv fick sin del av trälaryggerna till Sovjetunionen. **MPT**



Rimmon av Fotö var ett av de typiska Landskrona-byggena från 1950-talet. Foto från Göran Ohlsson.

1044 och **1051** sjösattes den 24 maj respektive den 17 december 1951. Hemorten för **1044** blev Libau och för **1051** Riga. Inga andra nyheter om dessa fartyg har nått mig med U-båtspost.

NYBYGGE 73

9401 **Wolma** sjösattes den 17 november 1952. Hon var på 80 fot, 99 brutto och 48 nettoton. Hon byggdes på spekuliation men såldes i januari 1953 till Nils Börjesson m fl i Fiskebäck som gav nybygget namnet **Wolma**. Sedan Nilsson och grabbarna fått sig en ny stålträlare från Marstrand levererad såldes träbåten i juli 1964 till Arne, Gunnar och Stig Larsson på Hönö. Här fick båten namnet **Portland I**. Den 12 november 1968 fick **Portland I** brand i maskinrummet sextio distansminuter NV Skagen. Systerbåten **Carina IV** från Hönö tog henne under bogsering in mot Hirtshals men man hann inte fram innan **Portland** sjönk.

NYBYGGE 74

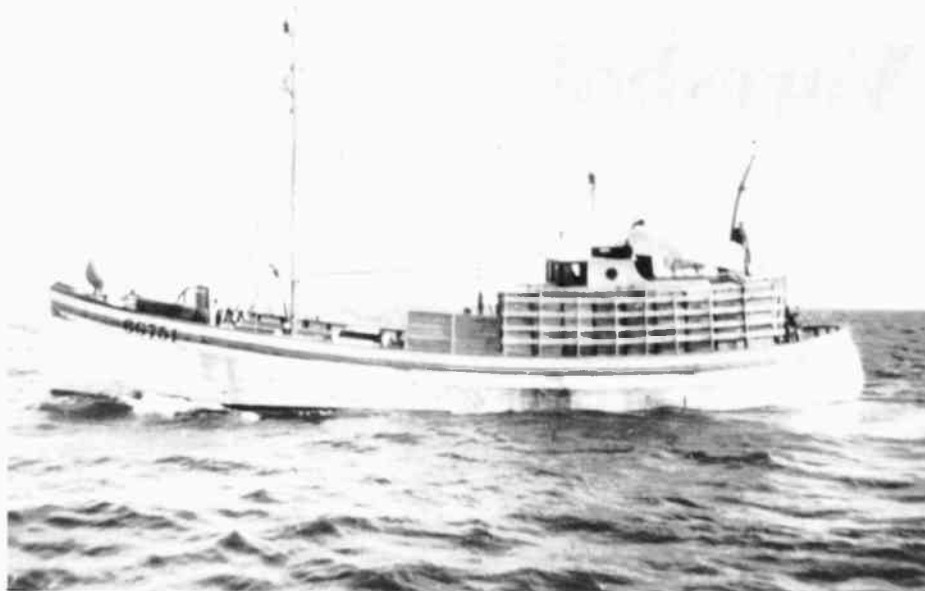
Åt Vilhelm Cornelius Utbult m fl på Öckerö byggdes ett fiskefartyg på 80 fot, 97 brutto och 46 nettoton. Hon sjösattes den 27 oktober 1953 som 9455 **Libanon**. 1962 bytte hon namn för samma rederi till **Renland II** eftersom man då mottog en ny stålträlare som man givit namnet **Libanon**. I februari 1967 såldes hon till Emil Yngve Pettersson m fl på Sturkö. Förlist 1970.

NYBYGGE 75

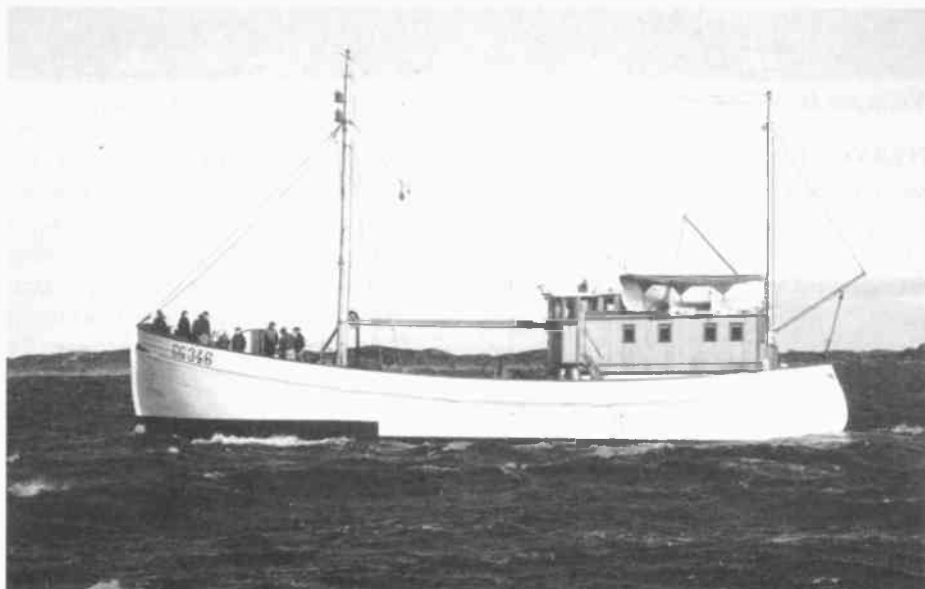
Vinga var en lotsbåt som byggdes 1954.

NYBYGGE 76

9546 **Carlsten** sjösattes den 13 december 1954. Hon var på 80 fot, 94 brutto och 43



En av många otursföljda båtar i denna serie var **Portland I** från Hönö. Foto genom Dag Edvardsson.



Även **Libanon** kom senare att förlisa. Foto genom Dag Edvardsson.



Zaron av Dyrön i Göteborgs Fiskhamn. Foto Göran Ohlsson.

nettoton. Beställare var Wilhelm, Sven Olof och Albert Olsson på Öckerö. I juli 1962 köptes hon av Gunnar Henry Hilmersson m fl på Dyrön för 387 500 kr. Nytt namn blev **Zaron**. För 300 000 kr jämnt såldes hon i december 1973 till Frans Anders Bernhard Bengtsson i Rönnäng. Omdöpt till **Caprice**. I februari 1977 såldes hon till Ky Merita K6 (Torvald och Rudolf Gustavsson), Pori, Finland. Namnet blev **Merita**. 1981 kom hon till Pekka Valtanen, Verkkoranta varvid namnet ånyo ändrades, denna gång till **Winnar**. Hon fiskar ännu som SF-600.

NYBYGGE 77

Detta var en lotsbåt som byggdes åt Malmö. Sjösättningen ägde rum den 17 december 1954.



Ran II av Rörö med valback och modernt däckshus. Foto Tomas Johannesson.

NYBYGGE 78

Den 3 juni 1955 sjösattes en lotsbåt för Karlshamn.

NYBYGGE 79

Ett 80 fots fiskefartyg på 97 brutto och 37 nettoton sjösattes den 5 oktober 1955.

Beställare åt 9629 **Saltö** var Gustav Evert Gustavsson mfl i Göteborg. En smärre förändring ägde rum 1961 då Gustav Axel Hugo Gustavsson utsågs till ny huvudredare. Per Gottfrid Johansson mfl på Hönö köpte 1964. Nytt namn **Carina IV**. 1970 köptes hon av Rolf och

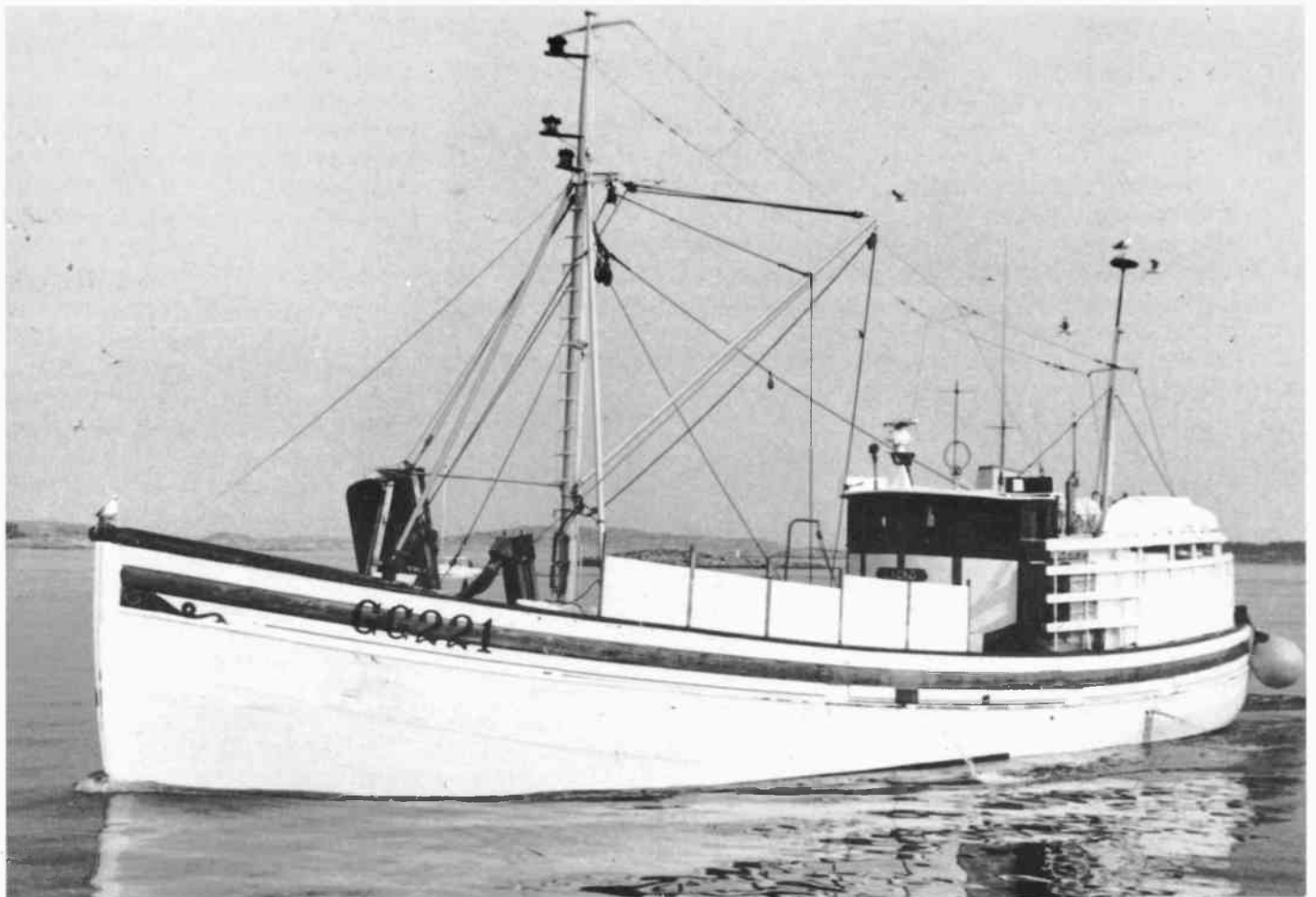
Ingemar Karlsson samt Gösta Lundgren på Rörö som kallade nyförvärvet **Ran II**. I maj 1977 blev hon genom köp av Rolf Pettersson och Nils Hansson **Vingafors** från Sturkö. Köpeskillingen var 500 000 kr. Priset hade ökat till 1 100 000 kr då Morgan Johansson, Yngve och Jonny Andersson samt Claes Yngvesson från Träslövsläge i december 1982 köpte **Vingafors**. Nytt namn blev **Silverfors**.

NYBYGGE 80

Den 2 mars 1956 sjösattes en lotsbåt för lotsarna i Helsingborg.

NYBYGGE 81

9708 **Skogland** sjösattes den 8 juli 1950. Hon var på 82 fot, 99 brutto och 40 nettoton. Huvudredare var Eskil Karlsson i Grundsund. I november 1960 övertogs hon av Tor Allert Karlsson i Grundsund. **Skaftö** blev det nya namnet. I januari 1963 blev hon genom köp av Seth Valter Börjesson mfl på Fotö **Canton I**. Priset var 415 000 kr. I maj 1964 flyttade hon utan namnförändring till Allan Gottfrid Martin Johansson mfl på Hönö. 1967 blev hon **Läckö** av Fiskebäck för Tage Johansson mfl. Hon fiskar ännu.



Läckö av Fiskebäck på väg in till Björnhuvudet på Öckerö den 3 juni 1982. Foto Jan Johansson.

NYBYGGE 82

Den 14 september 1956 sjösattes en lotsbåt med hemort i Höganäs.

NYBYGGE 83

9772 **Maritana** var på 82 fot, 99 brutto och 41 nettoton. Hon sjösattes den 13 maj 1957. Beställare var Kurt August Paulinus Hallberg på Åstol. I november 1960 såldes hon till Uno Börjesson och Folke Karlsson i Fiskebäck. Hon fick nu heta **Särö**. Det var i oktober 1971 som Rolf Larsson m fl i Kungshamn inköpte fartyget för 282 500 kr. 12 kr kostade färger som användes då namnet **Saibon** målades på styrhuset. Hon fiskar alltså jämt.

NYBYGGE 84

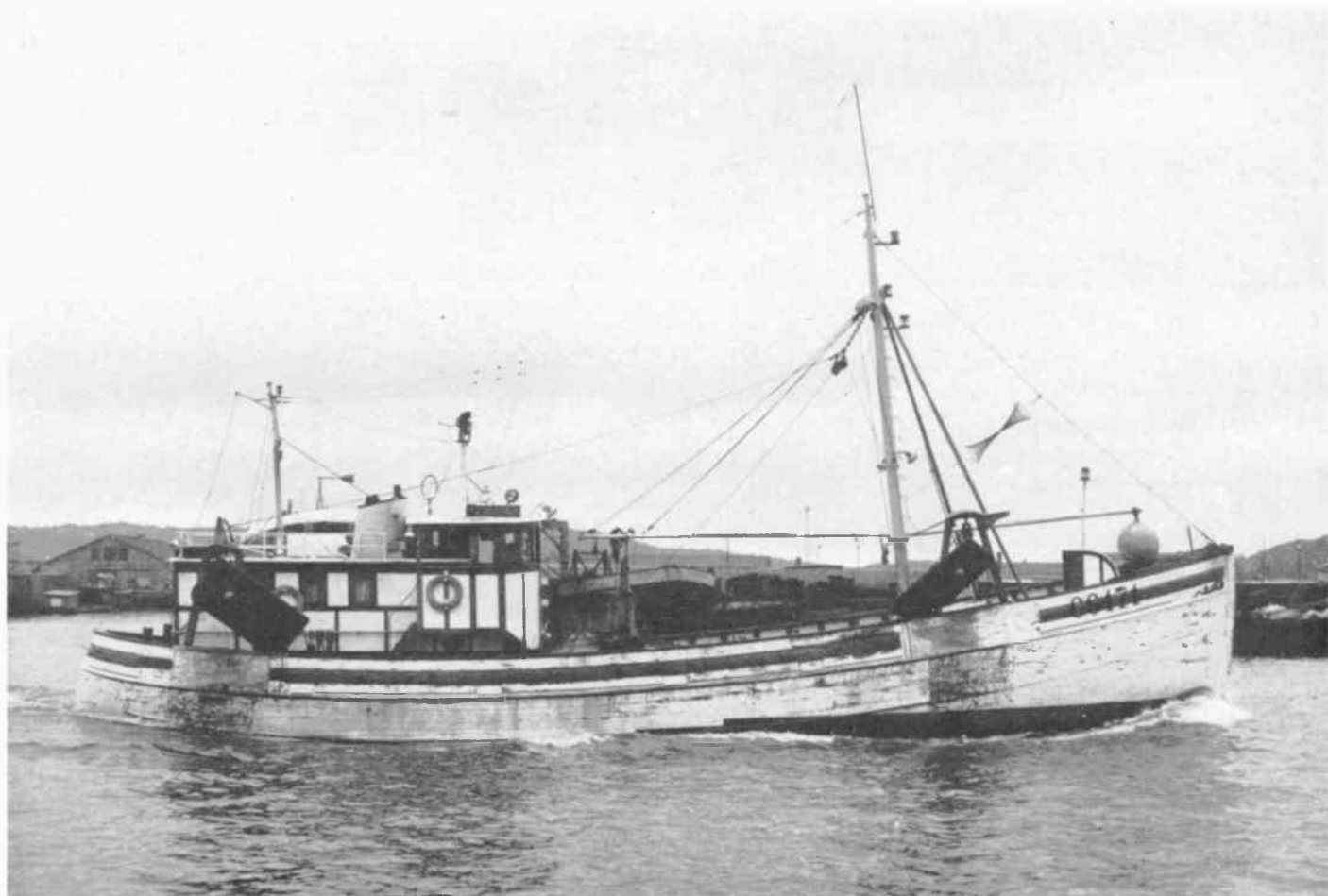
Detta fartyg hette 9833 **Tumlaren** då hon sjösattes den 10 april 1958. Hon var på 82 fot, 99 brutto och 41 nettoton. Karl Andrén Olsson och hans besättning från Fotö hämtade henne något senare. I december 1961 inhandlades hon av Karl Axel Stahre m fl på Styrso som föredrog att kalla henne **Verona I**. 1966 köptes hon av Eskil Nilsson m fl på Dyrön. I april 1974 såldes hon till samma ägare som låtit bygga henne. Huvudredare



Saibon av Kungshamn på ingående till Smögen i juni 1974. Foto Krister Bång.

blev Bert Olsson på Fotö. Priset var 415 000 kr och namnet gav sig själv, **Tumlaren**. I oktober 1983 flyttade hon till Hönö eftersom Tommy Wiklander,

Anders Lisborg och Bertil Johansson köpt henne för 660 000 kr. Namnet känns igen, **Rimmon**. I april 1986 tog Curt Hammar, Tedd och Björn Larsson



Verona I av Dyrön fotograferad av Krister Bång. Hör numera hemma i Fiskebäck som Lyngskär.

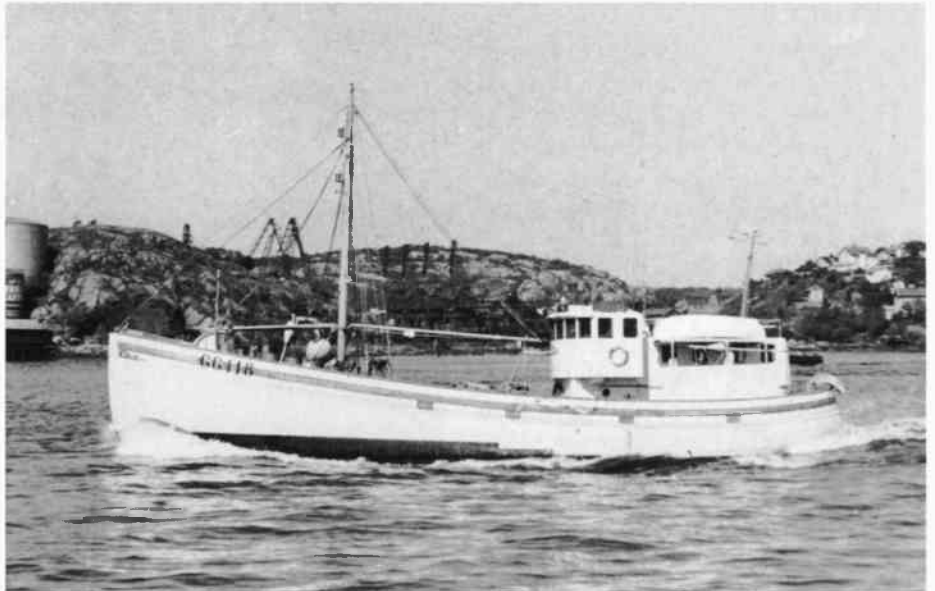
i Fiskebäck hand om henne och döpte om henne till **Lyngskär**. Miljonen jämt kostade hon.

NYBYGGE 85

Detta var sista länken i uppbyggnaden av lotsbåtsstandarden i nordvästra Skåne. Den 15 april 1958 sjösattes en lotsbåt åt lotsarna i den stora sjö- och stapelstaden Landskrona.

NYBYGGE 86

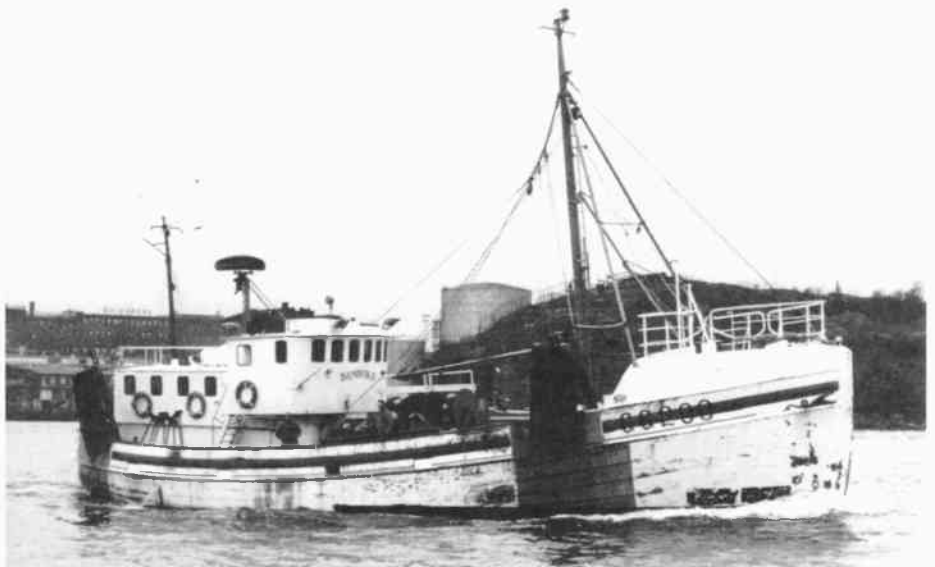
9895 **Burö** byggdes åt Göte, Elon och Hans Jansson på Hälsö. Hon sjösattes den 6 december 1958 och var på 82 fot, 97 brutto och 49 nettoton. I maj 1975 såldes hon för 450 000 kr till Denis O'Driscoll boende på adressen Viking House, Derrymihan West, Casteltownbere, Cork, Eire.



Burö av Hälsö har just lämnat Göteborgs Fiskhamn. Foto från Göran Ohlsson.

NYBYGGE 87

9939 **Vingafors** sjösattes den 3 juli 1959. Beställare var Karl Olof Utbult m fl på Öckerö. **Vingafors** var på 80 fot, 97 brutto och 43 nettoton. I augusti 1966 togs hon om hand av Allan, Harry, Sven och Åke Kjellberg samt Arne Carlsson, som utsågs till huvudredare. Alla bodde de på Styrso. Namnet blev nu **Sandvik II**. 1977 utsågs Sven Kjellberg till huvudredare. Arvid, Göte och Östen Karlsson samt Jerker Johansson betalade i juni 1978 520 000 kr för att få **Runö av Donsö**. Sent i december 1987 avyttrades hon till Björn Sjöberg m fl i Glommen och hon heter nu **Bogö**.



Sandvik II av Styrso fotograferad av Krister Bång i november 1975.

NYBYGGE 88

10050 **Sagoland** sjösattes den 28 juni 1960. Hon var på 82 fot, 99 brutto och 45 nettoton. Beställare var Charles Anders Mauritz Larsson m fl på Åstol. 1964 såldes hon till Yngve Hermansson, Rune Olsson och Ragne Bengtsson i Rönnäng. Omdop till **Norrskär I**. Halvor, Gösta och Carl-Olof Olofsson inköpte trålarerna i juli 1978 för 475 000 kr. Namnet ändrades till **Marina av Hönö**. Den 20 oktober 1983 eldhärjades fartyget svårt under fiske utanför Ystad. Besättningen räddade sig över på **Skippy** medan **Marina** togs under bogsering av **Westerö** till Simrishamn där elden släcktes. **Marina** var då i det närmaste totalt utbränd och kondemnerades därför. Vraket köptes av Simrishamnsmaskiner i Simrishamn som tog i land allt av värde. Därefter bogserades hon ut och stacks i brand. Resterna drogs upp på stranden och forslades bort.



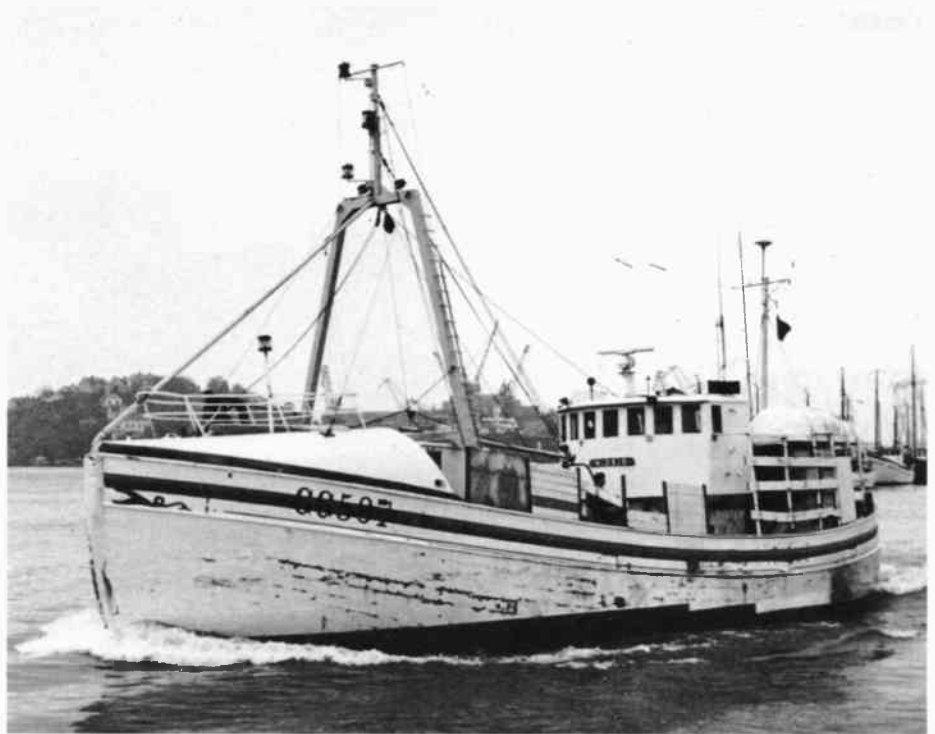
Sagoland av Åstol strax efter leveransen. Foto från Göran Ohlsson.

NYBYGGE 89

Den 14 juni 1961 sjösattes 10172 **Midsjö**. Hon var på 82 fot, 98 brutto och 44 netto-ton. Beställare var Josef, John och Karl Johan Johnsson på Donsö. I februari 1984 övertogs trälaren av Karl och Stellan Johnsson på Donsö. **Midsjö** fiskar fortfarande.

NYBYGGE 90

10306 **Sydfors** sjösattes den 30 juni 1962. Hon var på 82 fot, 98 brutto och 42 netto-ton. Beställare var Lennart, Evert och Lars Olofsson på Donsö. I januari 1981 sålde Lennart och Evert sina tredjedelar för tillsammans 320 000 kr till Roland och Östen Olofsson på Donsö. Redan i maj 1981 såldes hon genom byte vidare för 800 000 kr till Valter Larsson, Gottard Bengtsson och Rune Antonsson, fick hemort på Bohus-Björkö och namnet ändrat till **Tudor**. I juni 1983 hade priset ökat till 1 700 000 kr då Holger Josefsson, Peter Jörnstrand, Per-Åke Ivarsson, Hans Wernbo, Henrik Robert och Harald Johansson på Fotö inhandlade henne och gav henne namnet **Porjus**. Holger sålde i augusti 1985 sin



Midsjö av Donsö går ut från Fiskhamnen den 18 maj 1984. Foto Jan Johansson.

andel till de övriga som med anledning därav ansåg sig föranlättna att ändra båtens namn till **Strömfjord**. Sedan juli

1987 tillhör hon Leif Lundgren i Simrishamn och fiskar lax under namnet **Linda Carola**.
Fortsättning följer.



Sydfors som hon tog sig ut i maj 1973. Foto Krister Bång.

Säljes

Supplement till Trälistan 1968–1975.

Samtliga uppgifter som varit införda i Trälistan mellan åren 1968–1975 finns nu samlade.

Uppgifterna är ordnade efter fartygsnamn i alfabetisk ordning.

Häftet är på ca 75 sidor och illustrerat.

Pris: 55 kronor inkl porto.

Sätt in beloppet på postgiro 421 34 24-7 Klubb Maritim Södra Kretsen. Observera! Upplagan är begränsad.

Önskas köpa

Lloyds Register 1985–86
1986–87

Till salu

finns diverse äldre Lloyds Register och Svensk Sjöfartstidning, både lösnummer och hela årgångar.

Klubb Maritim Västra Kretsen.
Tel 031-24 65 15 tisdagskvällar.

Registersidorna 10501–10600



10596 Helemar

Foto Jan-Crister Hall

10501	F		<u>SALLMO</u>	1917	Viken	39	13	x	1964	1964	Förlist i pos 58°30,90'N, 11°13,56'E
10502	Ms		<u>VIMMAN IV</u> ex Maarten Tromp	1940	Aalsmeer	28	20	x	1964		
10503	Ms		<u>AFRODITE</u>	1964	Elmshorn	564	245	x	1964	11.70	S Ge
10504	Ms		Dieksee ex <u>DAGNY, KALMARSUND II</u>	1964	Kalmar	499	271	x	1964	5.76	S Cy. Grundstött 35.55N, 05,22E Vrak
10505	F		Crystal River ex <u>HELLENAS, GUVFI, HELLENAS</u>	1964	Flekkefjord	94	35	x	1964	5.70	S Br
10506	F		<u>WOLMA</u>	1964	Marstrand	150	54	x	1964		
10507	F		<u>KRISTINA</u> ex <u>DELPHIN</u>	1964	Borhaug	44	11	x	1964		
10508	Ms		Arion I ex <u>Ruby Bay, Aruba Bay, POLAR VIKING</u>	1964	Sölvesborg	1279	742	x	1964	4.74	S NA
10509	Mt		<u>ANNA-MARI</u>	1964	Källandsö	50	25	x	1964		
10510	F		Veronica ex Carmel, Else Smedegaard, <u>SALTO, CARMEL</u>	1963	Marstrand	136	47	x	1964	1971	S Da
10511	Ms		<u>SVANÖ</u>	1964	Flekkefjord	138	78	x	1964		
10512	L		<u>ROMANTICA</u> ex <u>DELFIN</u>	1946	Norge	27	9	x	1964		
10513	Ms		Uffe ex Pera 6, <u>UFFE, Dampf-Bagger-Prahm IV</u>	1895	Danzig	322	120	x	1964	1.66	S Da. Sjönk 711110 Soumenlinna
10514	F		<u>NIPPON</u> ex <u>MARCA I, TISNAREN</u>	1942	Skredsvik	53	19	x	1964		
10515	F		<u>ARGENTINA</u>	1964	Höylandsbygd	123	54	x	1964	1970	Sjönk 15 april efter brand i Nordsjön
10516	L		<u>LA GALERE</u>	1947	Kungsör	15	13	x	1964	9.76	Överförd Båtregistret
10517	Ms		<u>MILLA</u> ex Elise Larsen, Manxsona	1921	Montrose	237	143	x	1964	2.80	Upphuggen Karlskrona
10518	F		<u>SVANLAND AV VRÅNGÖ</u> ex <u>ATLAS, SAGOLAND</u>	1964	Hälsö	118	41	x	1964		
10519	Ms		Deborah D ex Greta Delpont, <u>PORGY</u>	1964	Lödöse	499	270	x	1964	1969	S SA. Brann 801216 Nickerie, Sydamerika
10520	P		NMV 2 ex <u>BRITT, GRANITA I, BOSTON, Biston, Arnfinn Jarl</u>	1921	Fredrikstad	1124	1096	x	1964		
10521	F		<u>RIMFORS</u> ex <u>RONNFORS, KINGSTON</u>	1964	Ekenäs	99	43	x	1964		
10522	Mt		Arctic Star ex <u>PALMA</u>	1964	Göteborg	35191	18045	x	1964	5.76	S Li. Anl Nantong, Kina 850330 för upphuggning
10523	Mt		Niritos ex <u>Schwarzheide, SOVEREIGN CLIPPER</u>	1964	Malmö	43876	25303	x	1964	4.70	S DD. Anl Kaohsiung 830107 för upphuggning
10524	F		<u>ARCADIA</u>	1964	Hasslö	53	19	x	1964		
10525	Ms		Irish Provider ex Lidrott, Haukeli, Tor Flandria, <u>FLANDRIA</u>	1964	Ulsteinvik	499	312	x	1964	1968	S Ge
10526	L		<u>HELEN</u>	1963	Stockholm	3	3		1964	9.76	Överförd Båtregistret
10527	F		Fiskenes ex Roshage, Marianne Myrup, <u>BORNÖ</u>	1964	Rosslau/Elbe	150	62	x	1964	1969	S Da. Förlist 750810 i pos 50N, 02.15E
10528	F		<u>Gulledje</u> ex <u>CAP BON</u>	1964	Rosslau/Elbe	150	36	x	1964	1.76	S Gn
10529	Ms		Maxhütte ex <u>LEDARÖ, Vindafjord</u>	1955	Göteborg	8885	5079	x	1964	6.75	S DD. Anl Setubal 850130 för upphuggning
10530	Ms		<u>MARIA</u>	1900	Martenshoek	34	20	x	1964		
10531	Ms		<u>RAMSO</u>	1964	Kristinehamn	165	59	x	1964		
10532	Ms		<u>GRIPEN</u> ex <u>ASPEN</u>	1964	Falkenberg	499	276	x	1964	3.81	S Sg
10533	F		<u>ARKO</u>	1964	Hälleviksstrand	99	41	x	1964		
10534	B		Løve ex <u>SJOLLEN</u>	1964	Selby	270	80	x	1964	4.83	S No
10535	F		Lillian Majbrit ex Hans-Jane, <u>BOHUSLÄN</u>	1964	Rosslau/Elbe	150	62	x	1964	8.70	S Da. Sjönk 731119 utanför Hanstholm
10536	Ms		<u>THJELVAR</u> ex <u>GOTLAND</u>	1964	Hardinxveld	2773	1185	x	1964	10.87	S Mo
10537	Ms		Crown Peak ex Island Peak, Argonaftis, Argonaut II, <u>ARGONAUT</u>	1964	Göteborg	8246	4388	x	1964	8.77	S Li. Anl Gadani Beach 860210 för upphuggning
10538	F		<u>HEINÖ</u> ex <u>EROS</u>	1916	Strömstad	30	9	x	1964	1971	S Fi
10539	F		Domino ex <u>DIANA</u>	1964	Rosslau/elbe	150	62	x	1964	1970	S Da
10540	Mt		<u>ALVI</u> ex <u>STEN RAGNE</u>	1964	Karlskrona	499	311	x	1964		
10541	Ms		Altcar ex <u>ARAWAK</u>	1964	Göteborg	8239	4337	x	1964	6.78	S Br. Anl Kaohsiung 840704 för upphuggning
10542	Mt		<u>SIBIRIS</u>	1964	Dordrecht	499	327	x	1964	1972	S Cy
10543	F		<u>IRIS</u> ex <u>VINDY</u>	1949	Hällevik	9	3	x	1964	2.80	Överförd Båtregistret
10544	Ms		Partizanka ex Lastovo I, Corsica Ferry, <u>POLHEM, GILLELEJE</u> , Kraakerø	1964	Langesund	1004	386	x	1964	4.72	S Pa
10545	Ms		<u>MAX</u>	1911	Göteborg	23	9	x	1964	1972	Upphuggen i Klagshamn
10546	Ms		Orita ex Dorital, Kingsnorth, <u>GRIMLAND</u>	1964	Landskrona	17226	10139	x	1964	1.73	S Gr. Upphuggen Kina 8-84
10547	F		<u>SKREDSVIK</u>	1964	Skredsvik	125	60	x	1964	1970	Sjönk 19/1 i Nordsjön
10548	B		<u>MERCUR</u>	1964	Kootstertille	346	100	x	1964		
10549	Mt		Kinder ex Mare Altum, <u>ROLLO</u>	1964	Rendsburg	499	306	x	1964	4.70	S Du. Upphuggen 1983, sannolikt i Liverpool
10550	F		<u>Sörträl</u> ex <u>ORIANA</u>	1964	Flekkefjord	94	35	x	1964	8.70	S No

10551	B		<u>KLÄBACK</u> ex <u>SPRÄNGAREN</u>	1918	Motala	167	24	x	1964	
10552	B		<u>KARL</u>	1964	Selby	269	81	x	1964	
10553	Ms	Roba ex Sea Crest, Sinno M E IV, Cedar Hope, Catalina, Kirk Fram, <u>FRAM</u>		1964	Kalmar	499	306	x	1964	8.67 S Pa. Anl Famagusta 861114 för upphuggning
10554	Mt		<u>CANDY</u> ex <u>ARHOLMA</u> , <u>SIBELL</u> , <u>CORTINA</u> , <u>TÄRNSJÖ</u>	1964	Karlstad	499	280	x	1964	
10555	Mt		<u>Deifovos</u> ex <u>RAUNALA</u>	1964	Nagasaki	42314	26742	x	1964	7.76 S Gr. Förlist 810125 utanför Bodö
10556	F		Nordlending ex <u>Oddstein</u> , <u>POLAR</u>	1964	Rosslau/Elbe	150	62	x	1964	7.74 S No
10557	B		<u>DE GEER</u>	1964	Åmål	261	71	x	1964	
10558	Ms		Dika ex <u>DON JUAN</u>	1964	Stockholm	2354	1701	x	1964	1972 S Pa
10559	Mt		Wangurer ex <u>BERGBRITT</u>	1965	Dordrecht	499	327	x	1965	9.71 S Ia
10560	F		<u>SUNNANÖ</u> ex <u>OPUS</u> , <u>DUNÖ I</u> , <u>DUNÖ</u>	1965	Rosslau/Elbe	150	62	x	1965	
10561	Mt		Lendava ex <u>SVANFJORD</u>	1965	Norrköping	496	241	x	1965	1971 S Ju
10562	Mt		<u>SJÖBJÖRN 7</u> ex <u>Mobil Service IV</u> , <u>ALFO</u>	1964	Källandsö	60	24	x	1965	
10563	Ms	Cuernavaca ex Aegean Star, Alpha Transporter/ /Roro Newfoundland, Apollo Newfoundland, <u>BESS</u>		1965	Lödöse	499	271	x	1965	1971 S Br. Brann 830616 i Buenaventura. Vrak
10564	Ms		<u>Bill Crosbie</u> ex <u>Garda</u> , <u>GUDUR</u>	1965	Nacka	1599	809	x	1965	8.69 S Br. Sänkt 801101 utanför St John
10565	Ms		<u>SKARPÖ</u>	1965	Kristinehamn	165	59	x	1965	
10566	F		<u>CLIPPERTON</u> ex <u>TUNAFORS</u>	1965	Rosslau/Elbe	150	62	x	1965	
10567	Ms		<u>Asteri</u> ex <u>HOOD RIVER VALLEY</u>	1965	Hamburg	6200	3243	x	1965	1971 S Gr. Anl Gadani Beach 850628 för upphuggning
10568	F		<u>MODIG</u> ex <u>WASA</u>	1930	Hälsö	18	5	x	1965	1972 Grundstött 16/9 Gåssten, Öregrund. Vrak
10569	Mt		Mobilbunker ex <u>SJÖBJÖRN VI</u> , <u>WESTA</u>	1965	Lödöse	70	34	x	1965	7.86 S No
10570	Ms		Fenno Express ex <u>PRINSESSAN DESIREE</u>	1965	Aalborg	3090	1535	x	1965	1971 S Fi
10571	Ms	Noble Lady ex Galeya, Kausar, Bredgard, Svännör, Bredstedt, <u>IHRE</u>		1965	Sölvesborg	499	295	x	1965	1969 S Ge. Anl Bombay 851001 för upphuggning
10572	B		<u>VIKING I</u> ex <u>TÖREFORS</u> , <u>YTTERSTFORS 13</u> , <u>BÅTSKÄRSNÄS</u> , <u>GRETA</u>	1882	Stockholm	46	1	x	1965	4.79 S Fi
10573	B		<u>JIMBJÖRN</u> ex <u>VIKING 2</u>	1878	Stockholm	51	4	x	1965	
10574	B		<u>VIKING 3</u>	1903	Sund	23	0	x	1965	
10575	Ms		Reefer Turbo ex <u>Ionian Reefer</u> , <u>AUSTRALIC</u>	1965	Göteborg	8002	4302	x	1965	11.78 S Gr
10576	F		<u>GIRA I</u> ex <u>LILLÖ</u> , <u>KRONAN</u>	1916	Hälleviksstrand	31	11	x	1965	
10577	B		<u>SINGEL</u> ex <u>RAN</u>	1925	Göteborg	83	6	x	1965	
10578	Ms		<u>Salwa</u> ex <u>KROSSFJORD</u> , <u>Franka 2</u>	1952	Waterhuizen	483	223	x	1965	7.74 S Sy
10579	Ms		<u>SANDON</u> ex <u>Rinto</u>	1959	Sunde	499	303	x	1965	1975 Förlist 4/1 utanför Skåne
10580	Ms		<u>SAXEN</u>	1965	Rendsburg	499	318	x	1965	
10581	Ms		Belmar ex <u>Promar</u> , <u>Atlantis I</u> , <u>ATLANTIS</u>	1958	Zaandam	499	313	x	1965	3.70 S Du. Upphuggen 3-84 i Rotterdam
10582	Ms		<u>Wavel</u> ex <u>GUSTAV VASA</u>	1965	Rendsburg	3801	1481	x	1965	1971 S Ph
10583	Ms		Benito Juarez ex <u>ÖLANNINGEN</u>	1965	Langesund	1413	457	x	1965	10.72 S Me
10584	B		<u>GUSTAFSHÖG</u>	1909	Stockholm	31	0	x	1965	
10585	Mt		<u>SITULA</u> ex <u>NEPTUN</u>	1965	Bremen-Hemelingen	499	326	x	1965	
10586	F		<u>ISA</u> ex <u>SYDVÄG</u> , <u>KITTY</u> , <u>ISA</u>	1950	Kungsviken	11	3	x	1965	
10587	Mt		LSCO Briton ex <u>ETNA</u> , <u>Descartes</u>	1959	La Ciotat	859	505	x	1965	10.68 S Pi. Sjönk 701109 ca 60 miles utanför Manila
10588	Ms		Fortitude ex <u>Archipelagos</u> , <u>Fsb 02</u> , <u>NORRLAND</u>	1965	Göteborg	27228	14172	x	1965	7.75 S Pa. Upphuggen 6-86 i Huangpu
10589	Mt		<u>Mandoudhi</u> ex <u>EKEN</u>	1965	Källandsö	499	244	x	1965	7.73 S Gr
10590	Ms		<u>Silver Crest</u> ex <u>ORION</u> , <u>Rosto</u> , <u>Vigröd</u>	1951	Greåker	2651	1151	x	1965	4.68 S Gr. Upphuggen 1973 i Whampoa
10591	Ms		Irish Rose ex <u>Leo</u> , <u>Tor Brabantia</u> , <u>BRABANTIA</u>	1965	Ulsteinsvik	499	311	x	1965	1969 S Ge
10592	F		<u>CAP-LANA</u> ex <u>BRIS</u> , <u>EDIT</u>	1932	Joggesö	20	6	x	1965	
10593	Ms		<u>SAPPEMEER</u>	1961	Delfzijl	499	260	x	1965	1969 Sjönk 7/11 NO Huvudskär
10594	Ms		<u>Paros</u> ex <u>Loch Long</u> , <u>PACIFIC OCEAN</u>	1965	Landskrona	8883	4791	x	1965	11.74 S Br. Anl Gadani Beach 850512 för upphuggning
10595	F		<u>SVANVIK</u> ex <u>VINGASAND III</u> , <u>CARMITA</u>	1965	Hälleviksstrand	99	46	x	1965	
10596	Ms		<u>LENEVIK</u> ex <u>ELSE-MARIE</u> , <u>HAMNFJORD</u> , <u>HELEMAR</u> , <u>LINDÖ</u> , <u>Helemar H</u> , <u>Helemar</u>	1957	Deest	499	260	x	1965	11.85 Upphuggen Nådendal
10597	F		<u>POLARÖ</u> ex <u>RANDI</u>	1965	Marstrand	126	44	x	1965	
10598	Ms		<u>HAVSÖRNEN</u>	1965	Lidingö	42	28	x	1965	
10599	F		<u>Renate II</u> ex <u>Capio</u> , <u>MARINA</u>	1965	Rosslau/Elbe	150	62	x	1965	1971 S Da
10600	Ms-hydro	Freccia di Lipari ex Alicapri, Flipper, <u>WESTFÖIL</u> , <u>Alei-Gal</u> , <u>Westfoil</u>		1962	Mandal	124	67	x	1965	3.67 S No



10590 **Orion**

Foto Bertil Zandelin



10555 **Raunala**



10518 **Atlas**

Foto Göran Ohlsson



10561 **Lindfjord**

Foto Bertil Zandelin

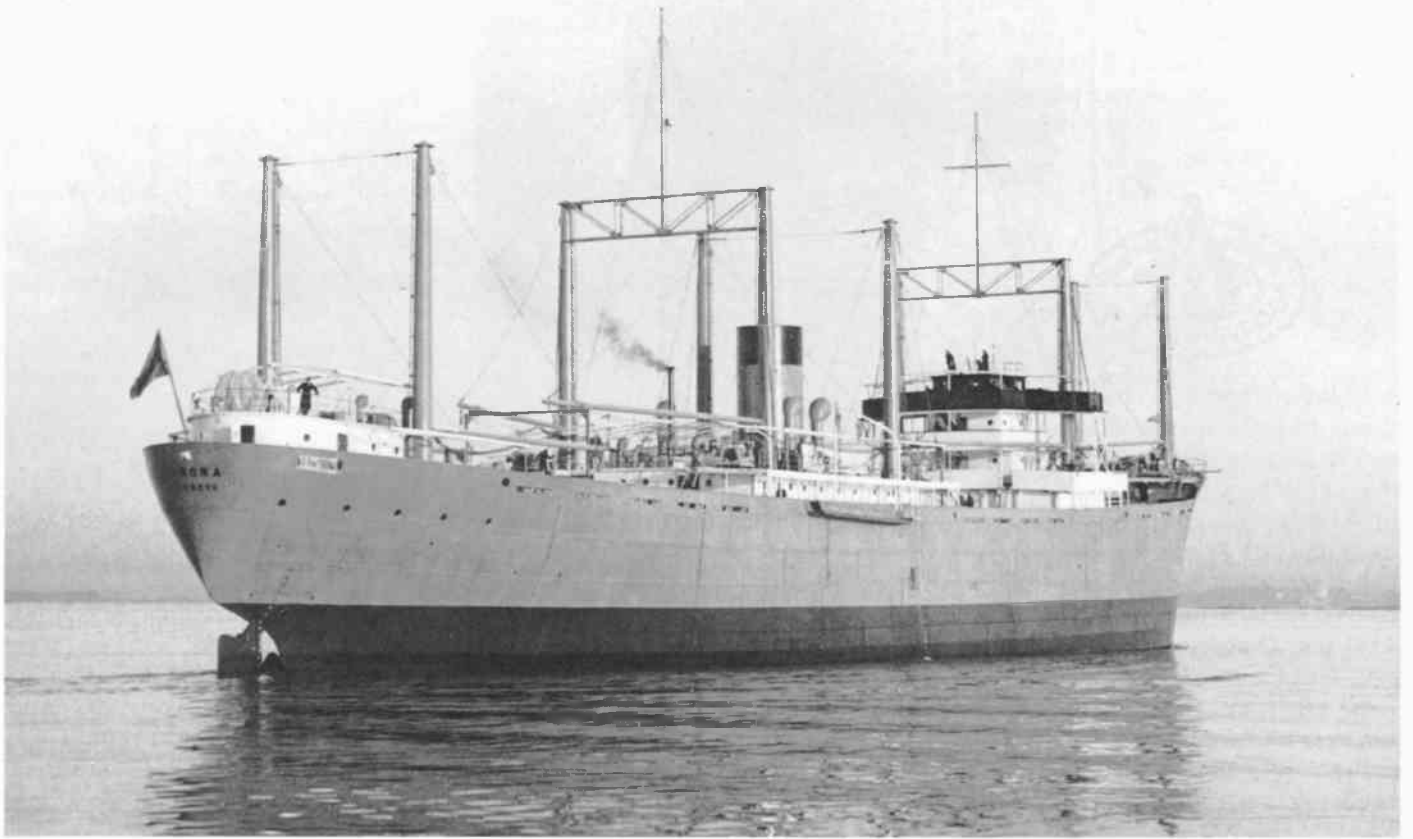


10583 **Ölännen**

Foto Bernt Fogelberg



10503 **Afrodite**



Aurora var Red. AB Zeniths första fartyg. Denna granna bild togs vid provturen den 10 december 1952. Foto AB Götaverken.

Götaverkens ekonomimotorfartyg

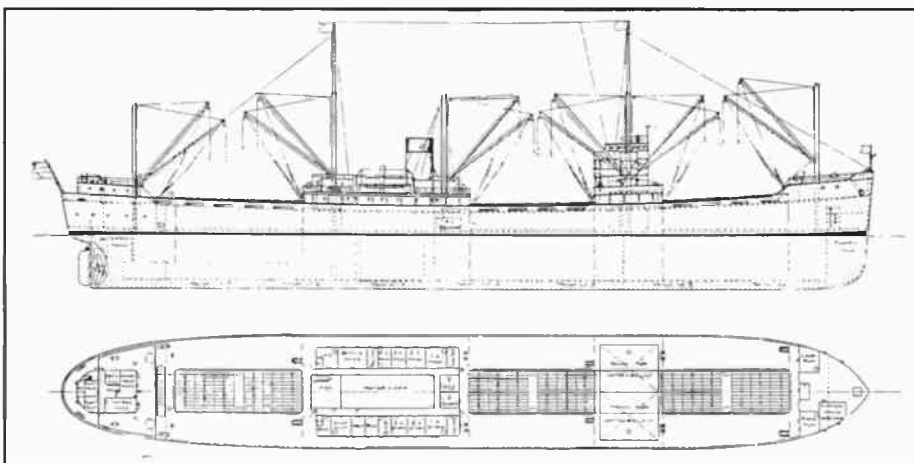
av Lennart Rydberg

Den djupa krisen på sjöfartsmarknaderna i början av 1930-talet minskade behovet av nybyggt tonnage och skärpte därmed konkurrensen mellan nybyggnadsvarven. Dessa ansträngde sig att skapa driftsekonomska och flexibla last-

fartyg som skulle kunna attrahera många redare. Så utvecklade tex Doxford i Sunderland sina sk ekonomimotorfartyg (se LP 1986:3 s 14). Även Götaverken var tidigt ute och försökte skapa ett lastfartyg med god driftsekonomi. Man

ritade ett fartyg med måtten längd ö.a. av 390'0", längd p.p. 372'0", bredd 55'0", djup till shelterdäck 36'0" och djuggående 24'10". Dödviktstonnaget beräknades till 8 300 ton. Det var försett med tre lastrum med sammanlagd kubikkapacitet på 485 000 grain. Det hade ballasttankar i dubbelbotten med 1 500 kbm rymd, tankar i pikarna på sammanlagt 211 kbm samt ovanpå shelterdäck under kommandobryggan två tankar om sammanlagt 185 kbm. De senare var inbyggda med tanke på att göra fartyget mindre styvt vid resor i ballast för att minska påfrestningar i skrovet och göra att fartyget slingrade mindre. Fartyget hade sex lastluckor men konstruerade så att de sammanbyggs två och två vilket gjorde dem 60'6³/₄" långa och 20'6" breda.

Fartyget hade fem par bompålar med tolv lastbommar betjänade av tolv elektriska vinschar. Maskineriet bestod av



Ritning till ekonomimotorfartyget *Aurora* byggt på Götaverken 1932.

en single screw sexcylindrig fyrtakts enkelverkande dieselmotor av B&W typ med cylinderdiameter 630 mm och slaglängd 1700 mm, vid 108 varv/min utvecklade maskineriet 2700 ihk och med en bränsleförbrukning på ca 9 ton per dygn beräknades fartygets fart med last till ca 11,5 knop.



Götaverken byggde ett fartyg av denna design på spekulat. Det sjösattes den 11 oktober 1932 och hade varvets byggnadsnummer 470. Fartyget döptes till **Aurora** och levererades till det nybildade Red AB Zenith, Göteborg den 10 december 1932 (reg.nr 7848). Hennes dödvikt var 8 230 ton och bruttotonnaget 4 147 ton. Omedelbart efter leveransen gick fartyget in på tidsbefraktning för Red AB Transatlantic och gjorde en rundresa till Australien.

I juni 1936 lämnade **Aurora** svenska handelsflottan i samband med försäljning till Skips A/S Norden (H. Kuhnle), Bergen. Priset var 1,4 mil sv kr. Fartyget omnamnades **Nordnes**. I juli 1937 överfördes hon på H. Kuhnles Rederi A/S, Bergen. I mars 1954 bytte hon hemort inom Norge. Fartyget såldes till D/S A/S Gudvin (H. Gjerpen & Co), Oslo för 140 000 £ och bytte i samband med detta namn till **Gudveig**. Under 1962



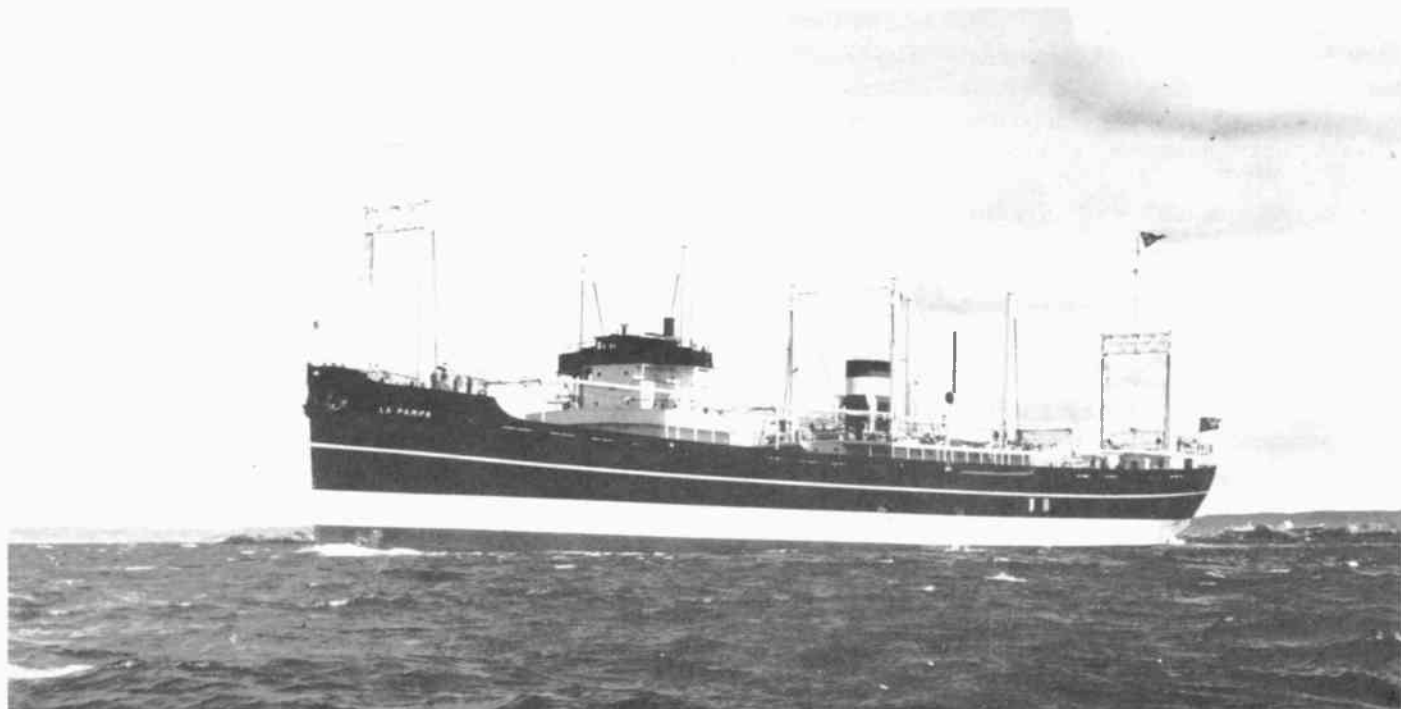
Det andra fartyget av typen byggdes 1934 och fick namnet **Eidsvold** av ägaren Skips A/S Eidsiva, Oslo. Här ligger hon på Rivöfjorden. Foto: AB Götaverken.

råkade hon ut för brand ombord utanför Great Yarmouth och blev inbogerad till Immingham. Där kondemnerades hon p.g.a skadorna, såldes till upphuggning vilket skedde i Rotterdam.

Nästa fartyg av denna typ byggdes 1934. Hon sjösattes den 2 juni som M/S **Eidsvold**, för Skips A/S Eidsiva (Sverre Ditlev-Simonsen), Oslo, med varvets byggnadsnummer 480. Kontraktet härstammade från oktober 1929 och gällde ursprungligen en motortanker på 9900 ton dw av varvets standardtyp. Denna sjösattes 1932 som **Eidsvold** men såldes under utrustning till Sovtorgflot och levererades som **Varlaam Avanesov**.

I samband med försäljningen kontrakterades nästa **Eidsvold**, också en tanker på 9900 ton. Även hon såldes dock och levererades 1934 till Skips A/S Abu, Oslo, med namnet **Abu**. Ersättare blev alltså lastfartyget. Hon var i allt väsentligt en syster till **Aurora**, dock med undantag av längden som ökats till 397'0" ö.a. och 379'0" p.p. Hon försågs dessutom med en något starkare maskin på 3200 ihk, en sexcylindrig fyrtakts enkelverkande GV/B&W diesel med 740 mm cylinderdiameter och 1500 mm slaglängd. Denna medgav en fart på 12,2 knop med last.

Eidsvold gick på provtur den 12 sep-



Sist av ekonomimotorfartygen blev **La Pampa**. I april 1938 lämnade hon varvet som nybygge 515. Foto AB Götaverken.

tember 1934. Hon lastade 8 330 ton och mätte 4 184 bruttoton. Hon blev ett av andra världskrigets många offer. Den 20 januari 1942 sänktes hon av en ubåt nära Christmas Island.

Två nästan identiska fartyg byggdes 1936 vid Burmeister & Wain i Köpenhamn för Ditlev-Simonsenrederier. Dessa fick namnen **Skagerak** och **Kattegat**.

Ett tredje fartyg av typen byggdes av Götaverken 1938. Det var ursprungligen beställt av Johan Stenersen, Oslo, men kontraktet övertogs hösten 1937 av Louis Dreyfus & Cie, Paris, som beslöt sätta henne under engelsk flagg hos Buries Markes Ltd., London. Hon levererades i april 1938 under namnet **La Pampa** och hade varvets byggnadsnummer 515. Hennes dimensioner var identiska med **Eidsvolds**. Dödviktstonnaget var 8 170 ton och bruttotonnaget 4 149 ton. Hon hade en sexcylindrig fyrtakts enkelverkande GV/B&W diesel med 740 mm cylinderdiameter och 1 500 mm slaglängd. Vid 110 varv/min utvecklades 3 200 ihk vilket räckte till en fart med last på 12,2 knop. **La Pampa** blev Buries Markes trogen till 1964 då hon såldes till Compania Laconia de Nav. S.A., Chios, Grekland och döptes om till **Maria L.F.** Hon ankom Vado den 27 mars 1968 för att huggas upp.

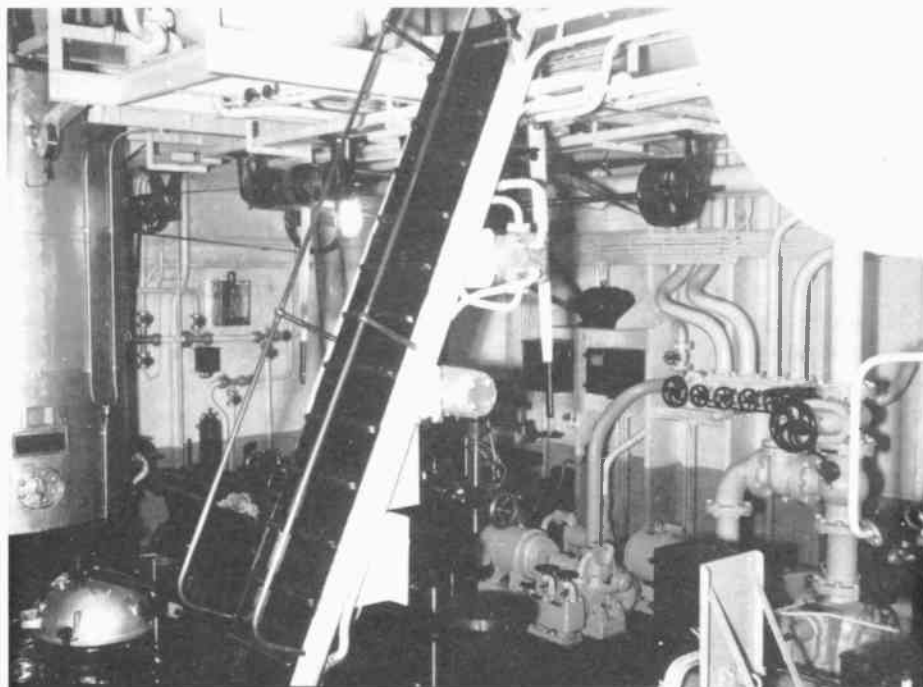
Jämfört med Doxfords långa serie ekonomimotorfartyg blev Götaverkens motsvarighet begränsad till endast tre enheter. Att de ändock var ekonomiska visas ju av det förhållande att de två som överlevde kriget tjänade i ca 30 år. För Götaverkens del fann man ju under 1930-talet sysselsättning i byggandet av andra lastfartyg liksom tankfartyg, kylfartyg och även örlogsfartyg.

Källor:

*Svensk Sjöfarts Tidning.
Lloyds Register of Ships.*



La Pampa på provtur den 9 april 1938. Foto AB Götaverken.



Interiör av La Pampas maskinrum. Observera fotogenlampan på skottet. Foto GV.



1847

ISJÖFARTENS TJÄNST

1987



O.F. Ahlmark & Co Eftr. AB 140 år

Jubileumsboken är skriven av Jan Davidsson. 112 sidor i A-4 format, rikt illustrerad i färg och svartvitt. Boken säljs av Klubb Maritim Västra Kretsen och kostar **160:—** inkl. emb. och porto.

Sätt in summan på postgiro: **439 50 28-6** Klubb Maritim Västra Kretsen, så kommer boken i din brevlåda.

Lisa anno 1799

Skonaren **Lisa** om 58,95 ton netto register, hemmahörande i Eckerna under åren 1917–1925.

Lisa var byggd av ek och furu vid Røde Mølle Troense utanför Svendborg i Danmark år 1799. Byggmästare L. A. Smidt. Fartyget förbyggdes helt i Kiel år 1855 och vidare en andra gång i Marstal år 1872. En sista större förbyggnad utfördes i Eckerna år 1917.

Lisa lär i sin ungdom ha seglat på Island och Grönland och även på Medelhavet.

Lastförmåga 130 ton eller ca 45 standard trä. Djupgående på last 11'7". Undertecknad var mönstrad i **Lisa** som jungman från den 15 april till 26 november 1921 och som bästeman från 19 april till 23 november 1923.

John W Karlson



Skonaren **Lisa** av Eckerna i Bottenhavet i höjd med Söderhamn år 1924. Fotograf troligen Eric Larsson, Eckerna.

Vykortshörnan

Redaktör Robin Holmstedt

Det finns vykortsklubbar i Malmö och Kalmar. Vi har samlarförbundet Nordstjärnan. Nu har även Göteborg begävt med en vykortsklubb vilken bildades i höstas. Från och med i år får klubben hyra Nakterhuset en onsdag i början av varje månad då man kan träffas, prata och byta kort under en trevlig samvaro. Antalet medlemmar ökar sakta men säkert och man är nu ett hundratal. Det finns en stor skara vykortssamlare i Sverige som specialiserat sig på olika slag av sjöfart, tex skärgårdsbåtar,

segelfartyg, hamnar m m, ja t o m gruppbilder av besättningsmän. Flera medlemmar i Klubb Maritim ingår i den nya klubben. Det är inte bara bätvykort man samlar, någon har specialiserat sig på spårvägar, någon på topografiska motiv och någon annan på Jenny Nyström m m.

Alla vykortssamlare som önskar vara med är välkomna!

Hörnan fick härförleden ett brev med vykort och frågor från Arne Sundström i Stockholm. Arne är en stor specialist på

ångsjöfart med det mindre tonnaget. Han har skrivit spaltkilometer i tidningen Skärgårdsbåten under alla år och det är nöjaktigt läsning för ångbåtsälskare. Vi hoppas att någon sakkunning i läsekretsen kan svara på Arnes vykortsfrågor och vi låter honom själv berätta:

I LP 1987:2 visas en bild med ångslupen **Tingstad**, och mer upplysningar om denna lilla ångare efterlyses. Tyvärr har jag bara två kompletteringar. I "Svensk Flagg" 4 okt. 1905 rapporteras om leveransen från Bastholmens Mek. Verktstad. Där anges ångslupens mått till 60 fots längd, 14 fots bredd och 5 fots djupgående. Antalet passagerare var 133.

Bland Sjöfartsverkets noteringar om oregistrerade fartyg fann jag en anteckning att hon först tillhörde Tingstads Ångbåts AB och senare Uddens Ångbåts AB. Hon fanns kvar som svensk 1931 och såldes senare till Danmark.

Vi får väl höra om våra danska vänner vet mera!

Jag skickar tre andra hamnvykort och ställer några frågor.

1. Vykortet från Gävle hamn har ångslupen **Freja** i förgrunden, längre bak kustångaren **Gestrikland** och ute på redan enligt uppgift barkskeppet **Örskär**. **Freja**, som var byggd vid O A Brodins varv 1892 såldes 1915 till C A Haglund i Söderhamn och råkade enligt Ingvar Henricsons berättelse om Gävles små ångbåtar (i "Från Gästrikland





Kalmar. Yttre Hamn med Kalmarsundsbåt

KATA
FÖRETAG
Förlag: A.-B. Appeltoffts Bokhandel, Kalmar

1985") ut för ett vådligt äventyr på sin färd dit. Natten före Lucia fångades hon av snöstorm och is, måste överges men hittades i maj året därpå vid Gåldsgrundet. Hon lär sedan ha blivit bogserare och fanns kvar till slutet av 1930-talet. Vet någon mer?

2. På kortet från Kalmar stävar **Kalmarsund II**, senare **Mariann Piil** ut ur hamnen, men vilken är lastbåten vid kajen? Vad hände till slut med **Mariann Piil** – hon lär ha hamnat i Tyskland för en patänkt motorisering, ev. ändring till färja?

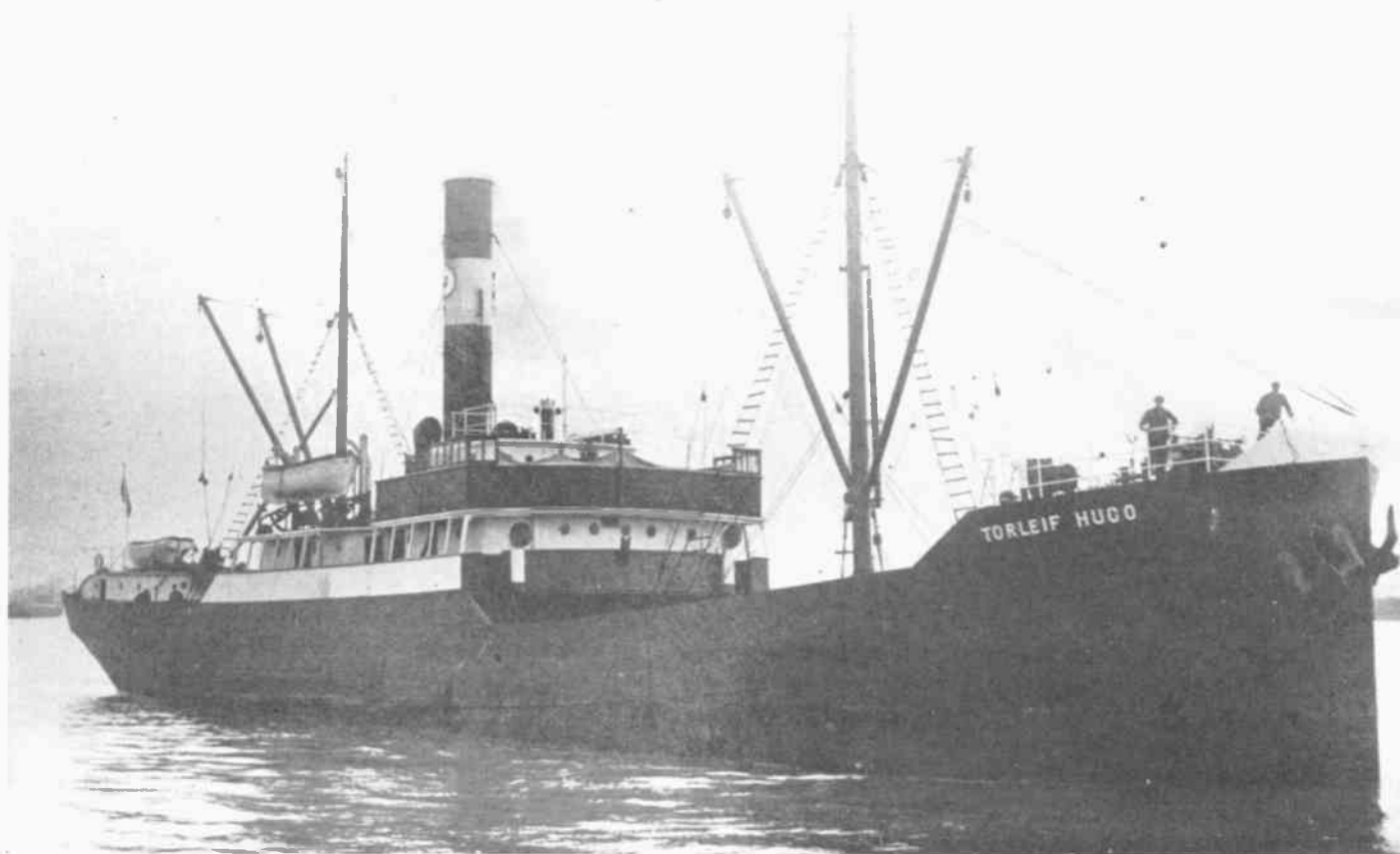
3. Bilden från Visingsös hamn (före utbyggnaden) visar **Hebe III** (ex **Torsö**) lastande mjölk(?), en av de små Hebebåtarna på väg in och en liten lastbåt. Vilken?

Arne Sundström



Visingsö Hamnen

T
7093



S/S Torleif Hugo representerar den klassiska Nord- och Östersjöångaren. Byggd 1918 i Helsingborg. Foto från Kjell A Axelson.

N P Lundh – redare och sjökaptten

av Lennart Petterson



*J P Lundgren
S/S Lizzie*

*Paul L Nilsson
S/S Grovehill*

*J Th Svensson
S/S Arthur*

*G Magnusson
S/S Groveness*

*Per N Lundh
S/S Groveland*

Landskrona har varit en sjöfarts- och rederiort som under modern tid, dvs från 1880 och framåt, alltid har legat i skuggan av Helsingborg.

Men det har funnits åtskilliga rederier i staden. Vissa av dem var relativt stora för sin tid. Som exempel kan nämnas de rederier som dirigerades av J P Jönsson, F O Liljefors, Hugo Persson och i modernare tid Pearl Shipping.

Men det var ibland "bulvanrederier". De jönssonska, liljeforska och Cronbergs rederier ägdes i själva verket av engelsmän.

De rederier som styrdes av Hugo Persson var ett på sin tid stort rederi och bedrev förutom trampfart även linjefart på Sydamerika. Två av Hugos bröder startade även rederi.

Det långvarigaste rederiet var Leo-

nards som existerade i 35 år. Nästan alla rederier på 1900-talet slutade med konkurs, undantag är t ex RAB Allan som fortfarande lär existera.

Två små och i dag helt glömda rederier är RAB Skelderviken och RAB Strandvik som styrdes av Nils P Lundh.

Nils P Lundh föddes i Kullabygden den 3 maj 1860. Om hans tidiga bana till sjöss vet jag ingenting men 1899 blev han befälhavare på S/S **Arthur**, ägd av RAB Lizzie, J P Jönsson i Landskrona.

S/S **Arthur** byggdes 1884 i W Hartlepool och lastade 2000 ton. Hennes första redare var Marshall, Dobson & Co i Leith. Namnet var **Merjulio**. Senare redades fartyget av Dobson & Craig och av Dunedin SS Co i Leith.

1899 såldes hon till RAB Lizzie i Landskrona. Faktisk ägare var mr Ford i W Hartlepool.

1906 såldes fartyget till RAB Wind, G Dehlin, i Gävle. RAB Arthur i Stockholm köpte fartyget 1916. Stockholmstiden blev inte lång, den 23 november 1916 sänktes fartyget med sprängladdningar sex sjömil från Skagen av en tysk u-båt.

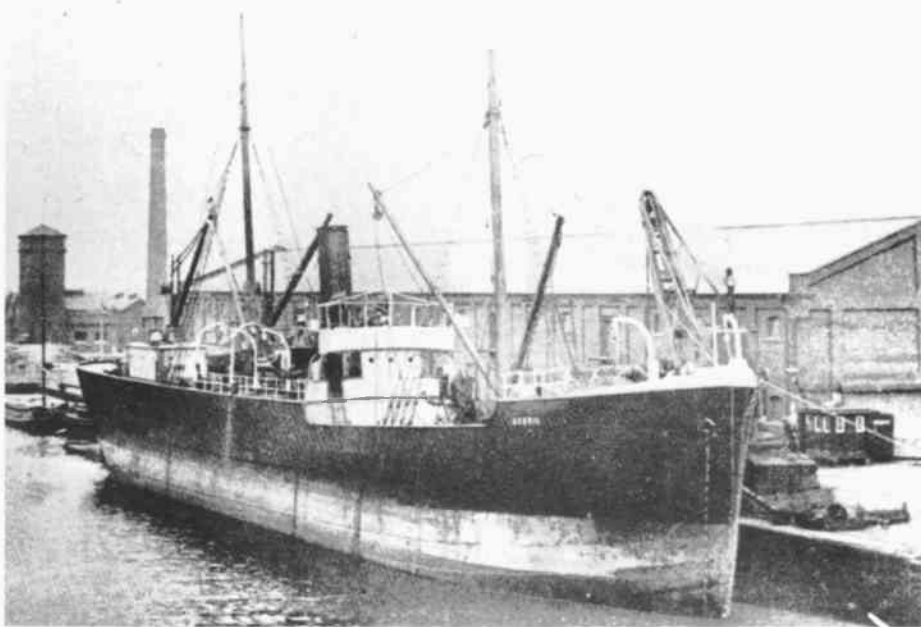
Men 1901 hade Lundh övertagit befälet i S/S **Lizzie**. Detta fartyg byggdes 1901 i Fevig till RAB Lizzie.

1915 såldes fartyget till RAB Perciwald, Hugo Persson, i Landskrona. Den 1 januari 1921 överfördes fartyget till samma redares RAB Ocean.

1924 såldes fartyget på exekutiv auktion via Skandinaviska Banken till AB Norling & Co och döptes om till **Curt**. I januari 1926 såldes **Curt** till DS Hetland i Köpenhamn. Den danska tiden blev kort ty redan den 14 november 1926 strandade fartyget på Heat Point på resa Godthaab-Carleton.



1899 blev N P Lundh befälhavare i Red. AB Lizzies ångare **Arthur** från Landskrona.



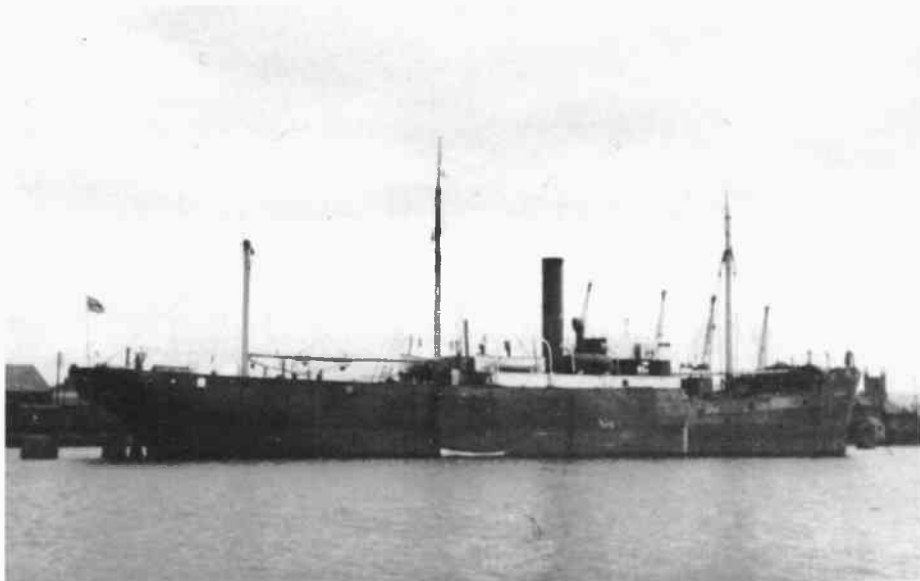
S/S **Cedric** av Landskrona förliste 1910 utanför Gävle. Foto från Kjell A Axelson.



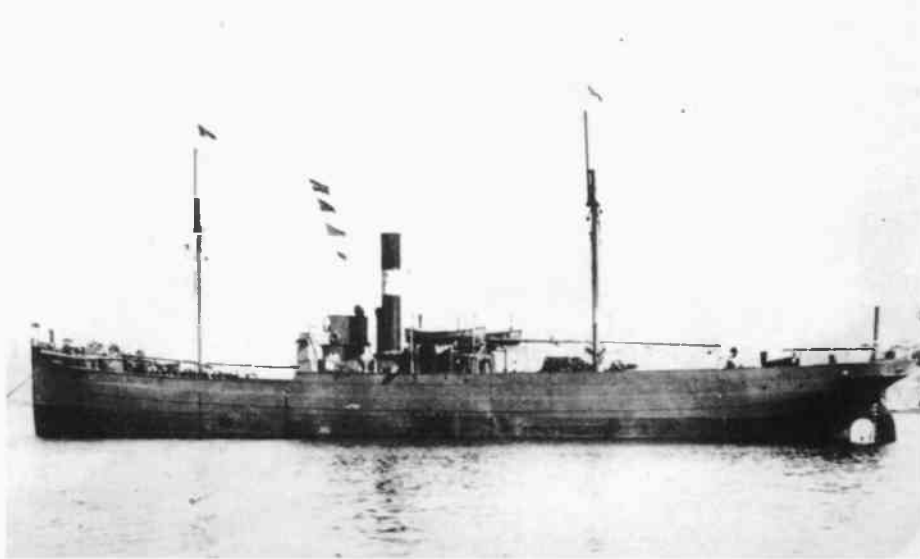
Ångaren **Groveland** från Landskrona. Foto från Orjan Kronvall.

1904 avgick Lundh ur styrelsen för RAB Lizzie samt som befälhavare i S/S **Lizzie**. Han blev i stället befälhavare på S/S **Groveland**. Rederiet Groveland styrdes av J P Jönsson men ägdes av mr Ford i W Hartlepool.

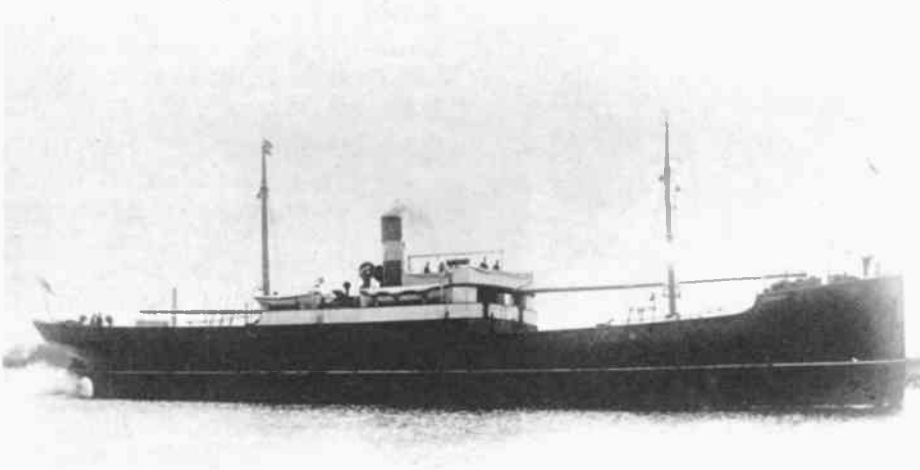
S/S **Groveland** byggdes 1901 i Newcastle och lastade 3 200 ton. Hon byggdes till ett engelskt rederi och fick namnet **Arab**. 1904 köptes hon av J P Jönsson och döptes om till **Groveland**. 1914 såldes hon till Hugo Persson i Landskrona, dötes om till **Tordis** och registrerades på RAB Ocean. Redan 1915 såldes fartyget till Klüner & Co i Christiana och döptes till **Helgöy**. Den 3 januari 1917 torpederades hon sydväst Chassin fyr i Biscaya.



Ångaren **Jessie** då hon hörde hemma i Nyhamnsläge. Foto från Kjell A Axelson.



Red. AB Torwalds ångare **Torwald** var i bolagets ägo 1909–1924. Foto: K A Axelson.



S/S **Torleif** var ett av Hugo Perssons många ångfartyg. Foto från Örjan Kronvall.

När Lundh avgick som befälhavare i **Groveland** vet jag inte, men 1908 var han med och startade RAB Torwald, Hugo Persson och 1911 RAB Torleif med samma redare. I handlingarna 1911 står sjökaptens Nils P Lundh, S:T Ibb. Bakgrunden till den ändrade adressen var det som numera heter skatteplanering. Kommunalskatten på Hven, S:T Ibbes kommun var lägre än i Landskrona.

1911–1916 var Lundh styrelseledamot i RAB Cedrik, AS Cronberg i Landskrona. Detta rederi disponerade två fartyg: Under åren 1906–1910 S/S **Cedrik** och mellan 1910–1916 S/S **Jessie**. Bakom detta rederi stod en mr Bell i England.

RAB Torwald disponerade två fartyg: S/S **Torwald** mellan 1909–1924 och S/S **Torvig** mellan 1914–1915.

RAB Torleif disponerade tre fartyg: S/S **Torleif** mellan 1911–1917, S/S **Grovedale/Torgerd** från 1913 till 1921 samt S/S **Torleif Hugo** från 1919 till 1924.

När Lundh slutade som befälhavare i S/S **Grovedale** och vad han då sysslade med vet jag inte. Men med tanke på att han var med och stiftade två av Hugo Perssons rederier är det troligt att han var anställd i dennes rederier. Då Perssons fartyg gick både i tramp- och linjefart bör där ha varit en del administrativ personal.

Tidsmässigt stämmer det också, Hugo Persson gick i konkurs under åren 1924–1925. Lundh bör därför ha blivit arbetslös senast 1925. Detta år startade han RAB Skelderviken.

Bolaget köpte S/S **Ran** för 180 000 kr av RAB Athos i Helsingborg. Fartyget byggdes som **Mulgrave** 1883 i Sunderland till J W Barry i Whitby. Hon lastade 2 320 ton.

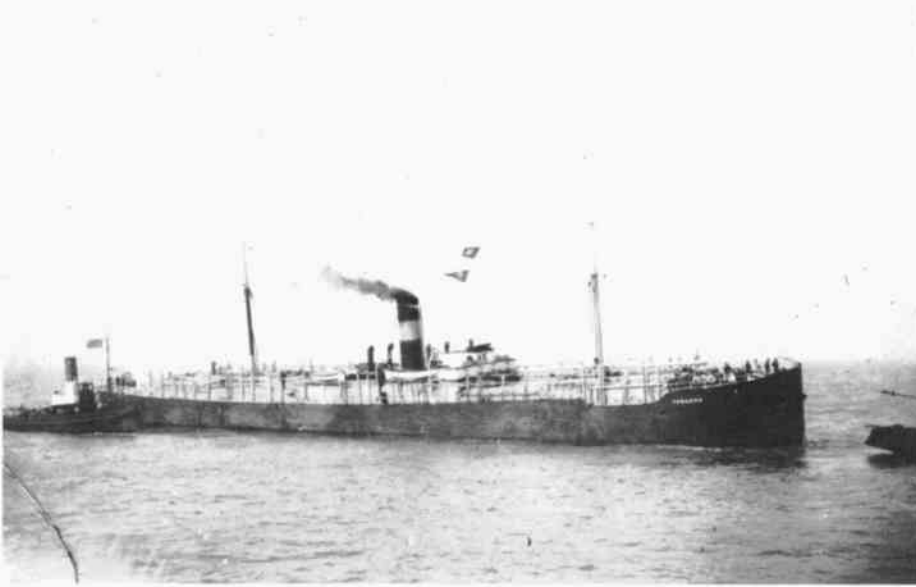
1901 såldes fartyget till Trelleborgs Ångfartygs Nya AB i Trelleborg. Nu fick hon namnet **Ran**.

1916 såldes **Ran** till RAB Hild i Norrköping och 1921 såldes hon till Oscar Börjesson i Helsingborg. I mars 1922 överfördes **Ran** till RAB Athos.

1925 blev hon **Ran** för RAB Skeldervik och då rederiet 1932 trädde i likvidation köptes hon i augusti 1933 av RAB Stureborg, J Leonard, i Landskrona för 40 000 kr. Nytt namn blev **Stureborg**.

På resa Pireus till Haifa som röda-kors fartyg bombades **Stureborg** den 9 juni 1942 av italienska bombplan och sjönk på en minut. Endast en man överlevde.

Även Leonard hade tidigare varit anställd i Hugo Perssons rederier. 1929 fördubblade Lundh sitt rederi. Då inköpte han S/S **Arne**.



S/S **Torgerd** var byggd 1886 i West Hartlepool. Copyright: Johnsen.



S/S **Ran** med trälast på väg upp till Bristol. Copyright: Johnsen.



Lord fick namnet **Arne** 1929 då N P Lundh tog över den gamla ångaren.

S/S **Arne** var byggd 1885 i W Hartlepool och lastade 2 400 ton.

Hon levererades som **Georgia** till S V Symondson. Senare var Southdown SS Co redare. 1902 köptes fartyget till Ångfartygs AB Kattegatt i Helsingborg. Namnet **Georgia** passade även i Helsingborg. 1916 köptes **Georgia** av RAB Kistransporter i Helsingborg.

RAB Vala, Oscar Börjesson köpte fartyget 1919. Nu döptes hon om till **Lord**.

1920 överfördes fartyget till RAB Amaryllis och 1921 till RAB Alfa. För detta rederi seglade hon tills hon i april 1929 såldes för 195 000 kr till RAB Strandvik, N P Lundh i Landskrona.

Nytt namn blev **Arne**.

I maj 1934 gick RAB Strandvik i likvidation.

S/S **Arne** övertogs av RAB Arne, T Lindh i Landskrona, för 60 000 kr. Aktiemajoriteten liksom driften av fartyget vilade i Morgan Wedlins trygga händer.

Morgan Wedlin inträder officiellt som huvudredare år 1937 och **Arne** mantalskrivs i Helsingborg.

I maj 1939 såldes majoriteten av aktierna, 51%, till estländare. Estnisk flagg hissades, huvudredare var Ed Lass men driften kvarstod i Helsingborg hos minoritetsägaren.

I december 1939 försvann fartyget, som nu hette **Aug**, med man och allt under en resa Tyne-Göteborg med kol.

N P Lundhs båda rederier gick i likvidation under 1932 och 1933. Men Lundhs redarbana var inte slut.

Han var från 1930 till sin död, den 19 maj 1935, huvudredare för S/M **Sylva** från Hven.

Sylva byggdes 1922 i Sölvesborg som 3-mast skonert till ett partrederi på Hven. Befälhavare och huvudredare var Olof Alexander Assarsson. Han var bosatt i Eslöv men rederiet fick gudskelov hemort på Hven. Partrederiet hade 21 delägare som delade på 47 andelar. Assarsson hade 14 parter.

År 1930 ombildades partrederiet till RAB Uranienborg med N P Lundh som huvudredare. Vad anledningen till ombildningen var vet jag inte men det kan ha samband med att **Sylva** samma år utrustades med en 90 hästkrafters Skand'a råoljemotor på Gustafssons och Söners varv. Kanske var det lättare för ett AB att få lån än ett partrederi? Vid Lundhs död ombildades aktiebolaget åter till ett partrederi och Assarsson blev åter huvudredare.

1940 monterade man in en motor på 180 Hkr.

1945 såldes **Sylva**, som var Hvens största fartyg, till Lennart Petersson i Bleket.

Han sålde redan samma år till AB Nordic Trade Company i Stockholm. Nu var **Sylva** ute på verkliga långresor, t ex i Spanien och lastade salt till Frankrike.

1947 såldes **Sylva** till C E Andersson i Alsvik. Denne sålde redan samma år **Sylva** till Olof L Laurell i Oskarshamn.

Stora skutor seglade efter kriget mycket med kol och briketter från Polen till Sverige. Det var en lönsam trafik men slet hårt på fartygen.

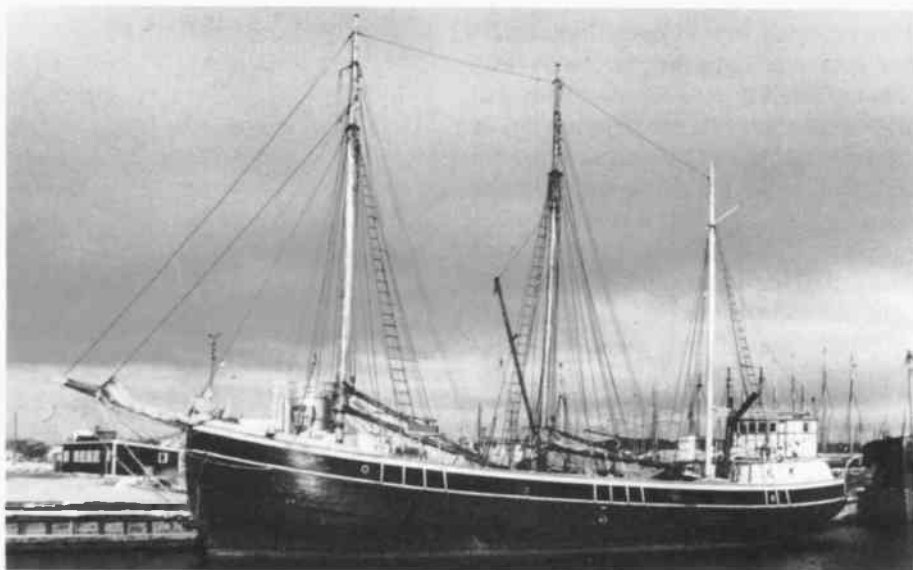
Den 2 juli 1950 sprang **Sylva** läck öster om Gotland. Besättningen övergav fartyget som flytande på trälasten bärgades av finska S/S **Yrsa** och bogserades till Hangö.

År 1950 var det fortfarande efterfrågan på skutor så **Sylva** iståndsattes.

1952 såldes hon till Robert Samuelsson i Skärhamn och fick nytt namn, **Tornö**.

Hon var i fraktfart till 1964 då hon lades upp i Göteborg. 1965 såldes hon till Sjöfolkets Rederi och Varvs AB i Malmö. (Fråga: Vad var detta för ett bolag?).

1967 ändrades fartyget officiellt till



Enda skutan som N P Lundh redade var **Sylva** under åren 1930–1935. Här som **Tornö** av Skärhamn, fotograferad i Råå 1953 av Carl-Gustaf Nyström.

pråm och såldes till Per Ivar Sundelin i Göteborg. Nu blev hon huspråm till Sundelin i några år. Den 9 mars 1978 plockades hon upp i bitar av en grävmaskin för vidare befordran till en soptipp. Hon hade då legat vid samma kaj i Göteborg sedan 1964.

Sylva lastade 290 ton.

NP Lundhs tid som sjökapten och

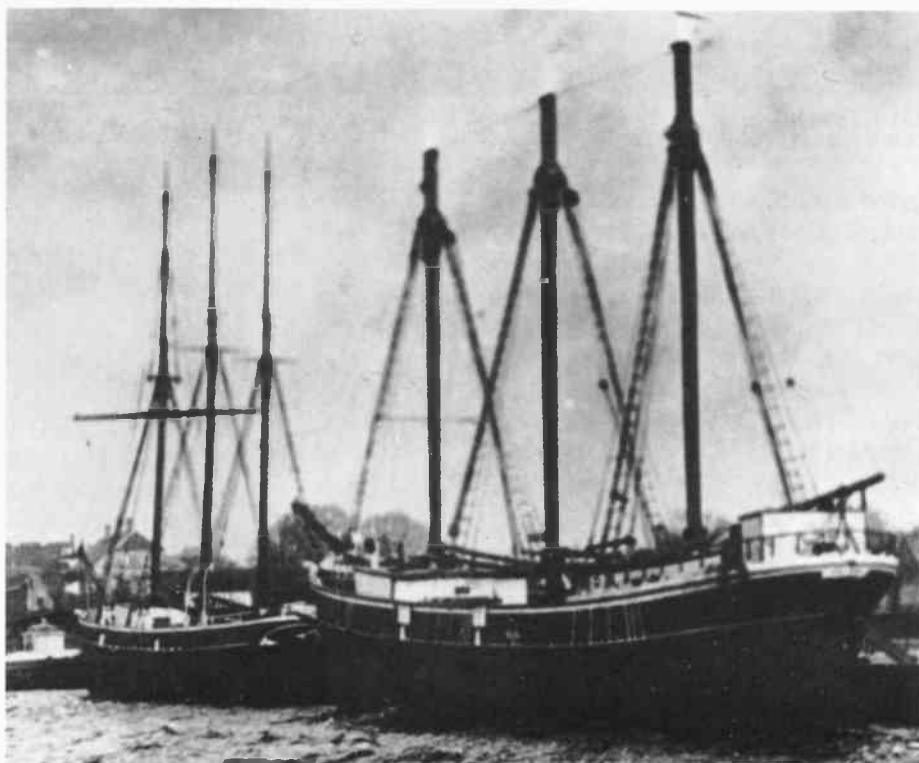
redare har inte lämnat några spår eller minnen efter sig i Landskrona. Ingenting på museet, inte ens ett foto.

Det enda som finns kvar är det vackra hus som han lät uppföra åt sig på Skolalén och där ursprunget till denna artikel skrevs. Finputsningen sker i ett hus byggt av en kakelugnsmakare men det är en helt annan historia.

Frågor–Svar–Kompletteringar

I LP 1987:3 berättar Emil Svensson om skutor med masterna upp och ned (eller oppner som vi sade norröver), och han funderar litet dystert över att sådant numera uppfattas som en ren skräma och undrar om han verkligen är den ende som minns. Jag kan nu inte säga att jag verkligen minns och dessutom tillhör jag ju inte kären. Men jag tror att jag kan visa hur det såg ut och därmed bevisa riktigheten av kapten Svenssons berättelse. Fotot av **Helene** av Tallinn är inte så bra men det duger nog ändå för ändamålet. Stängerna är här nedriggade; jag tror knappast hon förde dem, sedan hon fick motor. **Helene** var en ganska stor skuta om 455 ton dw och hon var byggd 1903 i Vandzene i Lettland men kom under estnisk flagg efter första världskriget. Troligen fick hon ny rigg då. Hon ägdes av Arvo Meikar och Johannes Rimmelgas (under kriget lots i Danzig) och hon kom sista gången till Sverige hösten 1944 med flyktingar. 1945 utlämnades hon till Sovjetunionen, och hennes slutliga öde är obekant.

Robert Boman



Tremastskonaren **Helene** av Tallinn. Foto från Robert Boman.



På detta leveransfoto syns svetsade bokstäver ur det ryska alfabetet . . .

Isbrytaren Peter den Store

I Länsumpen 1986:2 fanns ett foto på sidan 7 av isbrytaren **Peter den Store**. Fotot väckte en intressant debatt, i de två följande numren, om fartygets namn och hur det stavades.

Dag Almén skrev bl.a: "Tisdagen den 21 november 1911 sjösattes en stor isbry-

tare, som vid stapelavlöpningen på Götaverken döptes till **Piotr Weliki**, det ryska namnet på Peter den Store. På sjösättningsbilden kan man se ett namn på två ord dels på bogen och dels på vimpeln. Det är omöjligt att tyda bokstäverna, vilka sannolikt är skrivna med ryska bokstäver, det s.k kyrilliska alfabetet."

Dag Almén funderade också över om fartyget fick sitt ryska namn jämte den



Vid sjösättningen syns tydliga ryska bokstäver både på bogen och vimpeln. Samtliga foton från Götaverken.



. . . medan man på andra sidan kan läsa **Peter der Grosse**.

tyska översättningen **Peter der Grosse** först då hon överlämnats till beställaren i Riga.

Då jag lyckats komma över några foton på isbrytaren vill jag med dessa visa hur namnen stavades på fartyget vid sjösättningen och vid leveransen den 4 februari 1912.

På sjösättningsfotot syns tydligt ryska bokstäver på bogen och vimpeln, vilket ju är bevis på att så var fallet. Även vid leveransen fanns samma namn på styrbords bog. Det tredje fotot, som också är tagit den 4 februari 1912, visar babords bog och där står namnet skrivit **Peter der Grosse**. Märkligt är att namnen var i samma färg som skrovet. Kanske man inte ville visa vad isbrytaren hette av någon anledning. Däremot var ju namnet vitmålat vid sjösättningen. Tyvärr så har jag ingen bild på babords-sidan vid sjösättningen, men troligen var namnet **Peter der Grosse** påsatt på bogen. Att döma av foton så var bokstäverna utskurna och påsatta på skrovet. Eftersom bokstäverna är så mörka på foton kanske de inte syns i trycket, vilket dock inte är fallet med sjösättningsbilden.

På en annan bild med isbrytaren under full gång, står följande skrivet på baksidan: "Håll röken svag". Fotot var tydligen avsett för publicering och Götaverken ville väl inte visa den enorma rökpelaren som bolmade ur skorstenen under provturen. Kanske någon presumtiv beställare skulle uppfatta att isbrytaren brände kol i stort antal och därför avstå från att lägga en order.

Bertil Söderberg



Den svenska motorbåtsflottan har i dagarna fått en utomordentligt värdefull och förnämlig tillökning, i det generalkonsul Torsten Kreugers nybyggda 31 meters lyxkryssare anlänt till Stockholm från varvet i England. Den med modern elegans och alla tänkbara bekvämligheter utrustade yachten är konstruerad av den kände motorbåtskonstruktören ingenjör Knut Ljungberg, och byggd å skeppsbyggerifirman Philip & Son i Dartmouth. Deplacementet är 32 tons, och farten kan gå upp till 23 knop. Från Dartmouth avgick motorkryssaren under befäl

av den bekante motorbåtsmannen kapten Gustaf Blomquist, och anlände efter en hård, delvis äventyrlig färd till Karlskrona, där ägaren kom ombord. Därifrån styrdes kosan till Stockholm, dit den eleganta yachten anlände den 1 maj. I huvudstaden liksom i de hamnar den tidigare anlöpt har den väckt berättigad uppmärksamhet och samlat en ström av intresserade.

SVERICES ELEGANTASTE MOTORYACHT, TILL HÖRIG GENERALKONSUL TORSTEN KREUGER, Stockholm, har i dagarna anlänt till huvudstaden från det varv

i Engtand där det lyxöst inredda fartyget byggts. Det ligger å bilden förtöjt vid Nybrohamnens kaj.

Foto. Magnuson & Svensson, Stockholm.

Kliché: Sjöberg, Gbg.

Tidningsurklipp ur Hvar 8 dag den 13 maj 1928 angående den efterfrågade **Saga**.

Något om **Saga**

Turbåten **Saga** byggdes för Torsten Krüger 1927 i Dartmouth, som lustjakten **Edi I**. Hur länge Krüger hade båten känner jag inte till, men hon lär ha eldhärjats svårt någon gång i slutet på 1930-talet i Mälaren. Därefter köptes hon av en man som använde henne som "präm" på fisketurer i Kungsbackafjorden under de sista krigsåren. Alvar Österberg har berättat följande:

"Båten hade endast skrovet intakt och på det som en gång var däck fanns plank. Sportfiskarna bänkade sig och så drog en jakt vid namn **Saga** ut "prämen" i fjorden där den ankrades upp och fisket startades. Senare byggdes hon om och blev turbåten **Saga**."

I en annons i Göteborgs-Posten den 13 juli 1934 fann jag bifogade urklipp. Vad som väckte min undran var om M/S **Saga** möjligen kan vara identisk med turbåten **Saga**. Eller är det en "stänka" som hade samma namn?

Bertil Söderberg

Direkt Hönö-Klova-Fotö.

Ang. Strömstad och M/S **Saga**. Vardagar från Göteborg 11 fm., 3,30, 6,30 em. Från Hönö-Klova kl. 6,30 fm., 12,15, 4,45 em. Fotö anlöpes ej på 11-turen. M/S **Saga** avgår 2,15 från Träpiren till Fotö-Hönö-Klova. Tel. 60 Hönö.

Annons ur G-P den 13 juli 1934.

Gunnar Hedman frågar i förra numret om **Saga**. Några anteckningar har jag om hennes vidare äventyr.

Efter badbåtsepokens slut såldes hon 1967 på auktion till den välkände varvsägaren Sigward Carlsson på Källö-Knipplan. Han sålde **Saga** vidare i februari 1969 (åtminstone rapporterades det då) till ett bolag med resebyråmannen Bertil Harding i spetsen. Bolaget hette Westafrica Trla och hade sin adress Rossviken, Edsbruk. Avsikten var att sätta henne i trafik på en afrikansk flod, vill minnas Gambia. Huruvida hon verkligen kom ner dit vet jag inte. Samma år överfördes hon på Bertil Harding personligen och fick hemort i Stockholm. Ännu en affär gjordes upp 1969. Hon

köptes då av Monica Mari Anne Ljunggren boende i Malmö. En titt i senaste skeppslistan talar om att hon fortfarande är ägare till **Saga**. Kanske finns hon någonstans i Skåne? Finns det någon som sett **Saga** efter 1969 undrar

Krister Bång



Göran Ohlsson har sänt ett tidningsurklipp ur Göteborgs-Posten den 5 december 1967 vilket berättar om den efterfrågade **Sagas** öde:

"Ett ovanligt båtlyft gjorde hamnens pontonkran **Chapman** på måndagsmiddagen i Lundbyhamnen, då lustyachten **Saga** togs ombord direkt från hamnbassängen till Transbåten **Mangarella** för skeppning till Dakar i Västafrika. **Saga**

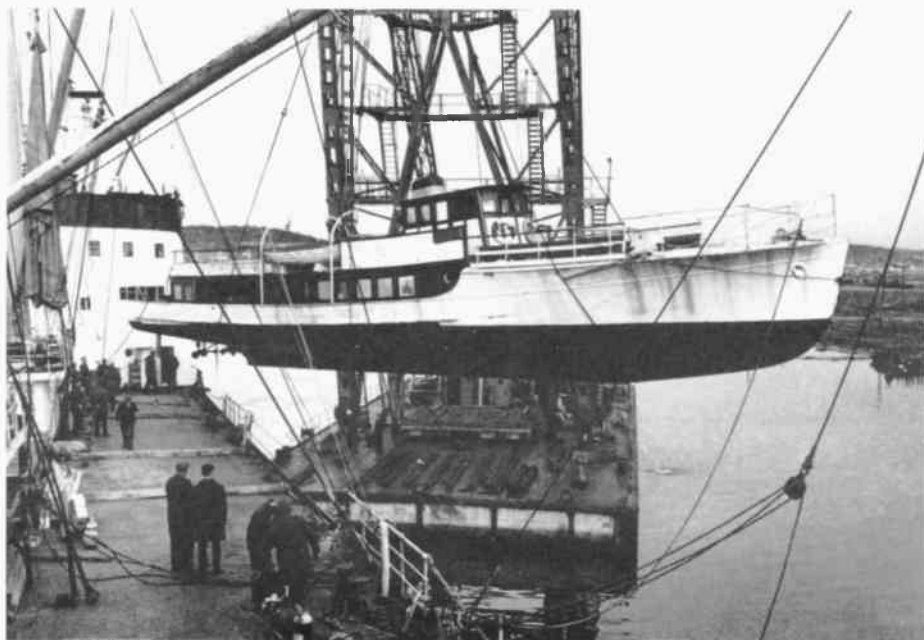


Foto i G-P den 5 december 1967. Ett bevis för att **Saga** inte längre finns kvar i Sverige?

väger 20 ton och har tidigare varit direktör Torsten Kreugers lustyacht. På senare år har båten gått på fisketurer från Göteborg. Avsikten är att **Saga** nu skall sättas i turistrasik på Gambiafloden. Ägare är Knippla skeppsvarv.

På Knippla varv har fartyget under någon tid renoverats, och ägarna räknar med att omgående kunna sätta in henne på flodtrafik. Behovet av sådana passagerartransporter uppges vara stort, bla är svenska flygturister intresserade av att ta sig upp för floden för fiske och jakt. Tidigare har man endast haft tillgång till infödingskanoter för detta.

Saga är byggd i England 1927 och är försedd med två motorer som arbetar för varsin propeller. Skeppningen sker på **Mangarellas** däck sedan yachten väl surrats och svetsats fast. Transbåten som går för SWAL:s räkning beräknas vara framme i Dakar i Senegal om cirka tre veckor, varefter den för egen maskin skall ta sig till Gambia och Gambiafloden.

En stockholmare som tidigare varit i Gambia, hr Gösta Johansson, medföljer på resan och skall administrera turistturer på floden. Båten är 30 meter lång över stäv, 4 1/2 meter bred och har en höjd av 5 meter.”

Redaktionen

Vilket fartyg?

Den här båten ligger sedan en tid vid gamla stenlastningskajen i Tullboden i Bohuslän. Den är reparerad och ägs av Tullbodens Vattenskidklubb. Vem kan identifiera båten och berätta något om dess historia?

Terje Fredh



En okänd fd fiskebåt (?) vid Tullboden. Foto Terje Fredh.

Registernummer

Några kommentarer till det senaste avsnittet i följetongen om registernummer:

Beträffande 10407 **Gullmarsfärjan II** ex **Femösund** ex **Vemmenaes** tycks redaktören ha drabbats av tillfällig black out. Hon finns ju fortfarande kvar i det svenska skeppsregistret. En sammanblandning tycks ha skett med nr 9464 **Gullmarsfärjan** ex **Braheborg** ex **Femø** ex **Femösund**, och det finns förmildrande omständigheter. En är de snarlika namnserierna, en annan det faktum att båda färjorna byggdes 1931 i Danmark – 9464 i Frederikshavn och 10407 i Marstal. Näväl, 9464 såldes 1966 till Danmark och blev **Strynø** av Rudkøbing. 1976 vandrade hon vidare till Norge och blev omdöpt till **Store-Kalsøy** för att 1984 tas ur färjetrafiken och bli **Optimist** av Bekkjarvik. I slutet av 1985 såldes hon till en ”fiskeopdrett”-firma i Rong i Norge, men vad de använder henne till vet jag inte.

Nr 10425 hette först **Rop 4**, och namnet förklaras av att hon ägdes av Russiske Olie Produkter A/S. 1953 blev hon **Vacuum 53**, övertagen av Nor & Vacuum A/S, och 1958 blev hon **Mobil 53** – som ägare anges Mobil Oil Nor A/S. Hemorten var hela den norska tiden Bergen. Tonnaget var först 47 brt och 17 nrt men ändrades 1955 till 64 brt och 23 nrt (förlängd?).

Namnet på nr 10464 stavas i Läns-pumpen **Ellen Skou**. I skeppslistan stod det **Ellen Shou**. I de officiella papperen stod det däremot **Ellen Schou**. Hon var danskbyggd men köptes 1963 till Sverige från Finland, där hon haft fiskenumret Suomi-157, ägd av Knut Nordström i

Borgå. Numret tyder på att hon blev finsk omkring 1959. Inget mätbrev finns märkligt nog i den svenska fartygsakten, men i finska skeppslistan uppges att hon var på 19 brt. När hon förläste i februari 1966 anges hemorten vara Ystad, men ägare var fortfarande AB Helge Olsson Fartygsagentur i Göteborg. Hon sprang läck i drivis och sjönk norr om Bornholm, när hon var på väg hem från fiske.

Olle Renck

Bogseraren Axel

I Läns-pumpen 1987:4 sidan 2 fanns ett foto på bogserbåten **Axel**. Båten är inte byggd i Tyskland 1946. Bogseraren hette tidigare **Åbord** och dessförrinnan **Konsul John**. Byggd 1937 i Bremerhaven och inköpt till Sverige från Danmark 1952.

Gunnar Hedman

Seglaren under Islandsbergs fyr

Seglaren vid Islandsberg på Tore Olssons vykort i förra Läns-pumpen torde vara **Hulda** av Donsö, byggd i Sjötorp 1905.

Det enda alternativ jag kan komma på är **Zeus** av Helsingborg som var ett likadant bygge men jag tror mer på **Hulda**.

Jan Johansson



Tore Olssons okända skuta i Läns-pumpen 1987:4 är troligen **Gladan** från Styrsö, reg.nr 4971.

Roger Larsson



Den okända skutan på sidan 34 i förra numret är säkerligen **Hulda**. En mängd små riggdetaljer stämmer överens med skutans utseende idag. Springet är karaktäristiskt och aktern.

Helt 100 procent säker kan man ju förstås inte vara. Jag saknar foto av skutan från dess yngre dagar. Om det finns någon som har fotos av **Hulda** före andra världskriget skulle jag vara mycket tack-sam att få låna dem för avfotografering. Skicka dem till Läns-pumpens redaktion för vidare befordran. Jag lovar skicka dem tillbaka snarast.

Hulda byggdes 1905 i Sjötorp för Donsö. 1916 såldes hon till Skillinge, 1931 till Gullholmen och 1950 till Grundsund. Sista året i fraktfart var 1965 varefter hon inköptes av mig.

Kerstin Koman,

nuvarande ägare av **Hulda**.

Lustyachten igen

Eftersom den vackra lustyachten i Halmstad i Läns-pumpen 1986:4 tycks vara en svärknäckt nöt, vågar jag blanda mig i diskussionen med en del uppgifter hämtade ur gamla mätbrev på riksarkivet.

Oriental är nog, som tidigare konstaterats, alltför stor för att vara aktuell. När hon nyinköpt kom från England till Helsingborg under hösten 1906 mättes hon till 280 brt, 147 nrt och dimensionerna anges till 50,61×6,59 meter. De var smäckra, de gamla skönheter!

De av Tomas Johannesson i Läns-pumpen 1987:4 framförda förslagen tror jag är för små för att vara aktuella. Därtill tror jag att man bör gå något längre fram i tiden för att hitta svaret på gåtan.

1921 mättes i Ystad en ångyacht **Slavianka** av Ystad, ägd av NMårtensson. Hon var inköpt från Finland (?) och mätte 125 brt, 89 nrt på dimensionerna 33,08×5,65 meter. Den storleken passar bättre med båten i Halmstad.

Jag tror dock snarare att fotot föreställer ångyachten **Gladys** av Halmstad, ägd av W Gislow. Hon mättes i hemorten 1920, inköpt från England. Dimensionerna anges till 39,30×5,30 meter och tonnaget till 127 brutto, 66 netto. Till skillnad från andra fartyg som nämnts i diskussionen har alltså **Gladys** direkt anknytning till den plats där fotot är taget.

Olle Renck

Amphitrite

Under rubriken registersidor i Läns-pumpen 1987:4 har jag ett tillägg på 10471 **Amphitrite**. Detta vackra fartyg som under några år förde svensk flagg är ett av de äldsta engelskbyggda yachterna som finns kvar i dag. Nu seglar hon som skolskepp under tysk flagg och är ofta gäst i svenska hamnar.

Hon byggdes redan 1887 av Charles E Nicholson i Gosport av teak. Hon har under sina många år haft en mängd ägare och hennes namn har varit **Amphitrite**, **Dolores**, **Joyer**, **Henemoa** och **Amphitrite**.

Göran Ohlsson

Gauthiod eller Svithiod?

Den gamla Svea-ångaren fotograferad i Lübeck är sannolikt **Gauthiod** eller **Svithiod** båda byggda 1873 av J & W Dudgeon i London, men fanns det något som skilde dessa båda ångare?

Tore Olsson

"Badbåten" Od

I 1987:4 undras vart turboatarna **Saga** och **Od** tog vägen. Bilden då **Cooranga** slet sig och drev ner mot Skeppsbron väcker minnen till liv då jag själv såg förloppet. Mycket kunde nog inte göras för att hålla **Cooranga** kvar då alla bogserbåtar i hamnen assisterade andra fartyg som behövde hjälp. **Od** blev efter olyckan bärgad och lades på land vid Kvillepiren. Det blev inte aktuellt att reparera båten utan en ny inköptes som fick övertaga namnet **Od**. Denna finns fortfarande kvar i Göteborgs hamn och går med fisketurer.

Men den gamla **Od** existerar fortfarande. Efter en tid på Kvillepiren återfanns hon liggandes en bit uppåt älven vid Tingstad. Överbyggnaden var nu borta och hon var täckt med presenningar. Senare dök hon upp på Björkö och låg där i många år. Det var meningen att hon skulle riggas med två master och bli en vacker seglare. Fribordet skulle sänkas något och aktern byggdes om. Ågaren kom efter några år att engagera sig i andra fartyg och **Od** blev liggande. Senare kom hon att flyttas till Fiskebäck där hon låg utanför vågbrytaren. Tråkigt nog kom ännu en hård storm vilken orsakade att **Od** ännu en gång skulle sjunka. Hon bärgades emellertid och såldes förra året. I skrivande stund ligger hon vid Gullbergskajen i Göteborg.

Göran Ohlsson

Fiske- och turboat **Od** inköptes till Sverige 1932 av en man vid namn Tengborg. Enligt uppgift skulle hon vara byggd i Frederikshavn som segelskuta och använd som nöjesbåt. Då hon kom till Sverige blev hon bad-, fiske- och turbåt. En bekant till mig åkte med **Od** på en skolresa Hisingen runt år 1934.

På 1950-talet såldes **Od** till M. Bergström i Göteborg, som fortsatte med turnerna. 1964 inköptes **Od** av Torsten Olofsson, som även han drev **Od** i samma trafik till 1969 då **Od** "påsegldes" av **Cooranga**. Efter bärgningen lades **Od** upp på Kvillepiren, där hon köptes av några personer som hade för avsikt att bygga om henne till segelbåt igen. **Od** reparerades och låg länge i en hamnbassäng i Tingstad och även på Björkö.

Od hade en längd av 19 m och bredden var 4 m. Först hade hon en 2 cyl. Bolinder på 80 hk som på 60-talet byttes till en Penta om 140 hk.

Od ligger numera upplagd vid Gullbergskajen.

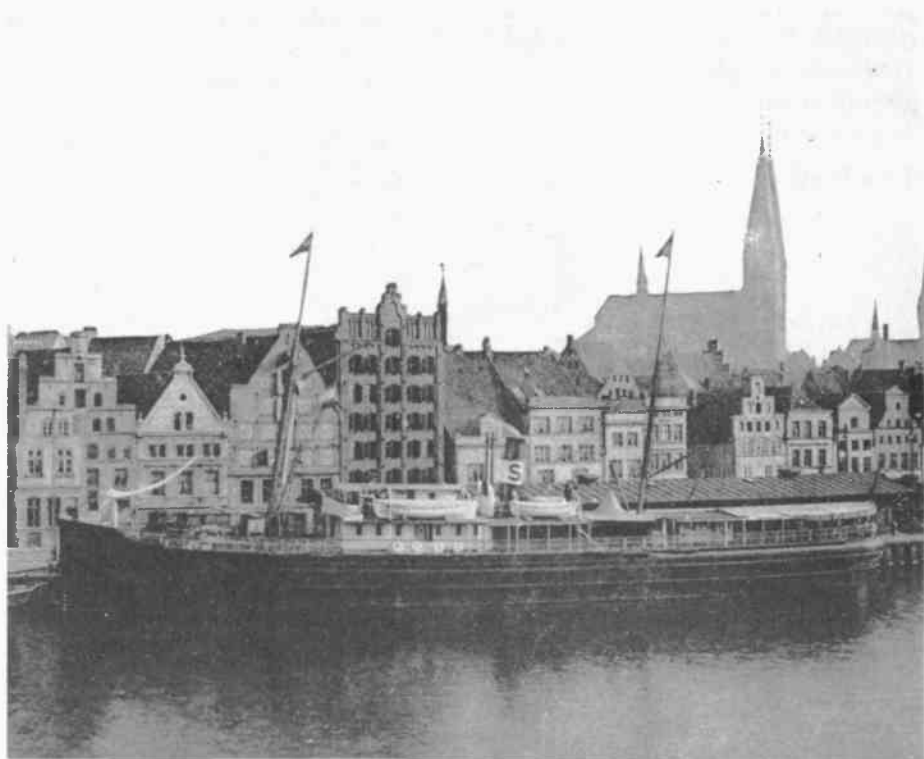
Bertil Söderberg

M/s "Od's" Fisketurer

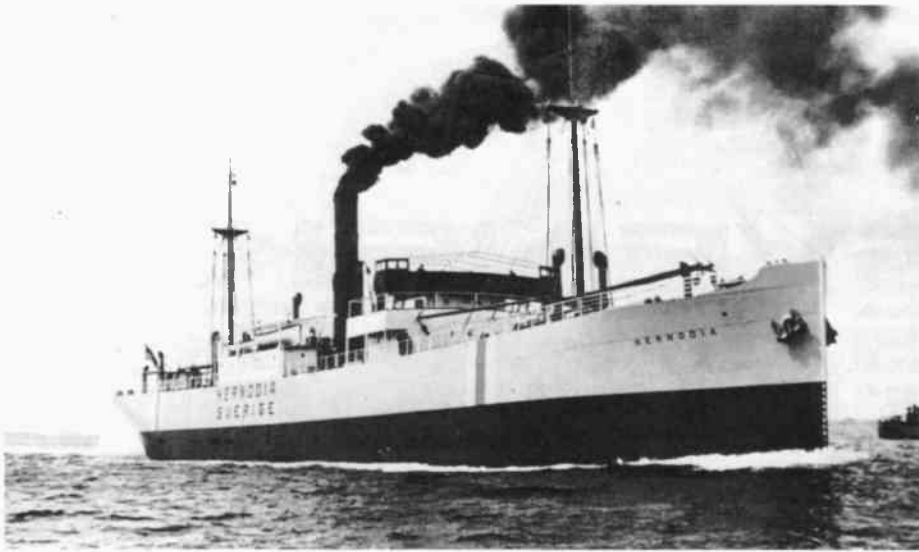
M/s »OD» avg. från Träpiren tills vidare varje onsd. kl. 10 fm., övr. vardagar kl. 3 em. Båten är ev. till uthyrning. Tel. 35206, 33504. O. TENGBORG.

OB.S! Torsdagens fisketur fullteknad.

Annons ur Göteborgs-Posten fredagen den 13 juli 1934.



Del av vykort med okänd Svea-ångare i Lübecks hamn kring sekelskiftet.



Den efterfrågade **Hernodia**. Foto från Sjöfartsmuseet i Göteborg.

Uppgifter sökes om ångare förlista 1915 och 1916

Kan någon hjälpa oss med uppgifter om följande fartyg? Samtliga fartyg förliste under första världskriget, och vi hoppas på att finna dem, samt göra en dokumentation om fartygen. Foton och ritningar är av stort intresse för oss.

S/S Centric. Reg.nr 5501. Byggd 1903. Brt 1612. Rederi AB Kärrnan, Helsingborg. Förlist den 20 april 1915.

S/S Hernodia. Reg.nr 5689. Byggd 1915. Brt 1911. Rederi AB Hernodia, Härnösand. Förlist den 23 maj 1915 på sin första resa från Göteborg.

S/S Rosalind. Reg.nr 4677. Byggd 1879. Brt 892. Rederi AB Vala, Helsingborg. Förlist den 21 maj 1916.

S/S Runhild. Reg.nr 5784. Byggd 1872. Brt 1087. Rederi: Ångf. AB Uman, Stockholm. Förlist den 2 november 1916.

S/S Para. Reg.nr 5242. Byggd 1882. Brt 1869. Redare: Otto Banck, Helsingborg. Förlist den 10 juni 1916.

S/S Ely, byggd 1888 i W Hartlepool av W Gray & Co. Brt 1747, nt 1105. Rederi: A/S Dampskibsselskabet Dania, Esbjerg. Förlist den 27 maj 1915.

S/S Karta. Dansk fartyg förlist på resa mellan Aalborg och Åsbacka den 21 maj 1915.

S/S Hispania. Tyskt fartyg förlist på väg in till Stockholm den 14 april 1916.

S/S Cerec. Holländskt fartyg förlist på resa Amsterdam–Hudiksvall den 24 juni 1915.

Mats Johnsson

Hovsö

59095 Loftahammar

Indianic och Malmland

Jag har ett par frågor som ligger mig varmt om hjärtat. Den första rör trans-ångaren **Indianic** i vilken min far seglade salongsuppassare i slutet av 1920-talet. Jag undrar nu om ångarens öden och äventyr från början till slut. Detta har jag sedan länge varit mycket nyfiken på.

Andra spörsmålet rör M/S **Malmland**, byggd 1942 på Eriksbergs varv, vill jag minnas. Jag seglade kock ombord 1960/61. Vi gick i malmfart Polen–Brasilien. Också henne vore det intressant att få veta så mycket som möjligt om. Läste en notis om att hon såldes till Frankrike några år efter det att jag lämnat henne.

Till sist vill jag tacka för de två bra tidningarna *Båtologen* och *Länspumpen*. Båda slukas från pärm till pärm. Särskilt intressant är det när det handlar om båtar från 40- och 50-talen med vackra foto. Saknar dock ibland lite om större bogserare och i viss mån ritningar i profil och på inredning. Dessa är intressanta att studera.

Leif Malmberg, Motala



En vacker bild av Tirfings **Malmland**. Vem berättar fartygets historia? Foto från Eriksberg.

Länspumpen
Box 421
401 26 Göteborg



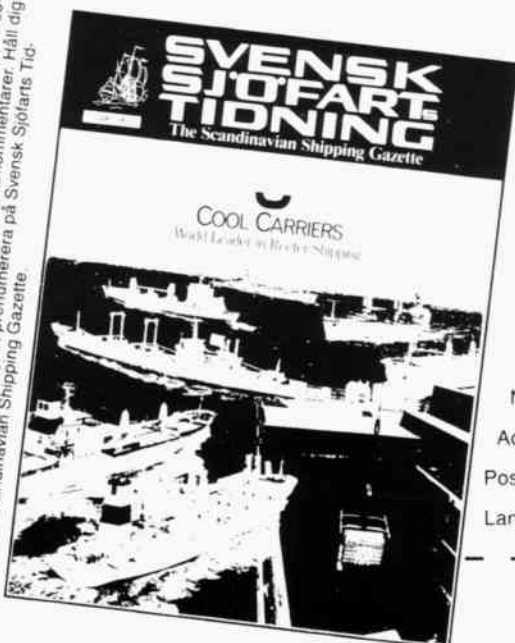
SVENSK Sjöfart TIDNING

The Scandinavian Shipping Gazette

FACKTIDNINGEN för SKANDINAVISK Sjöfart

Svensk Sjöfarts Tidning — The Scandinavian Shipping Gazette — har en av de största betalda upplagorna bland världens sjöfartstidskrifter. Utkommer med 40 nummer per år, däribland många specialnummer. Tidningen har i 82 år initerat speglat skandinavisk och internationell sjöfart, samt varvsindustri med binärningar.

Tidningen erbjuder snabb nyhetsservice, djupa bakgrundsartiklar, professionella marknadsanalyser och policyskapande ledarkommentarer. Håll dig informerad och följ utvecklingen, prenumerera på Svensk Sjöfarts Tidning/The Scandinavian Shipping Gazette.



**SKICKA IN KUPONGEN
REDAN IDAG**

- 1/1-år 395:- sv. kronor (40 nr)
 1/2-år 220:- sv. kronor (20 nr)

Skickas till: Svensk Sjöfarts Tidning
Box 53090
S-400 14 Göteborg
Sverige

Namn:

Adress:

Postadress:

Land: