

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: Årsavgift 1995: 150 kr
Länspumpen Postgiro 81 57 68-7
Box 421, 401 26 GÖTEBORG Lösnummerpris: 40 kr

Tidningen får citeras om källan anges. För återgivande av signerade artiklar och illustrationer erfordras dock författarens och redaktionens tillstånd.

Årgång 22. Nummer 89 från starten.
ISSN 0281-4242

Tryckt hos Struves Vikings, Göteborg, i 2 100 ex.
Färgrepro: Carlaförlaget, Lysekil.
Layout: Jan Johansson, Bertil Söderberg.

Sjöfartsverkets publiceringstillstånd dnr 2905-9250589
(t o m år 2002)

Sjökortet på framsidan är från Sjökort Nr 70, Marstrand.
Kartplåt 1891, utgåva 1 juni 1926.

Omslagsbilden: Röda Bolagets Hugo och Arthur vid Skeppsbron där kontoret låg. Här låg man och fick order om jobb. Foto: Leif Lundberg, maj 1951.

Redaktionellt

Så har vi lagt ännu ett år till handlingarna. För Länspumpens del den tjuogoandra årgången.

Som vanligt har vi eftersträvat god teknisk kvalitet, både på bilder och text. Det är många unika foton som grävts fram ur byrålådorna för att glädja Länspumpens "hungriga läsekrets".

Även under 1995 kan Du få Länspumpen till det oförändrat låga priset av 150 kronor. Du har ju redan fått inbetalningskortet och vi antar att Du redan använt det på bästa sätt. Det kan någon gång slumpa sig att man inte vill ha tidningen längre. Skicka oss då ett meddelande om det. Det sparar oss mycket arbete.

Vi på Länspumpen är lyckligt lottade eftersom vi är tre i redaktionen. Dock skulle vi vilja dela med oss ytterligare. Vi är i behov av en marknadsförare. Länspumpen har en stor potential. På många platser längs kusten är intresset för sjöhistoria stort. Då skulle vi behöva ett ombud. Om Du känner Dig manad och vill hjälpa till (lite eller mycket) hör av Dig till Krister Bång 031-26 38 38 (kvällstid).

Du glömmer väl inte att beställa vårt nya årsnummer som kommer i februari. Se särskild annons.

Redaktörerna

Innehållsförteckning

- 3 Göteborgs hamn i september 1939.....Bertil Söderberg
- 7 VykortshörnanRobin Holmstedt
- 10 Båtarna från LundbyBertil Söderberg
- 13 Böcker på frivakten
- 14 Frågor och svar
- 19 Färgfoton från 1950.....Leif Lundberg
- 23 Sju 3-mastskonare från Ven.....Gustaf Gustafsson
- 26 Ex-svenskar i östnyländsk sandfart.....Krister Bång
- 32 Bohuslänska sjömän berättar (3) ...E Askland / J Hermansson
- 36 Gammalt och nytt i Rotterdam 1994Lennart Rydberg
- 39 Wasas första ångbåt.....Arne Sundström

Till minne

Carl-Gustaf Sundius omkom när Estonia förliste. Han var på tjänsteresa för att examinera Estonias befäl för fart i Stockholms skärgård utan lots. Carl-Gustafs fru som var med på resan omkom även hon.

Carl-Gustaf var en mycket duktig författare och båtolog. Hans intresse för sjön, som dessutom var hans levebröd, visade sig i de många intressanta artiklar han skrivit i klubbens tidningar. Han berättade på ett fylligt och åskådliggörande sätt inte minst från sina egna upplevelser som sjöman och då speciellt i de gamla stimbåtarna.

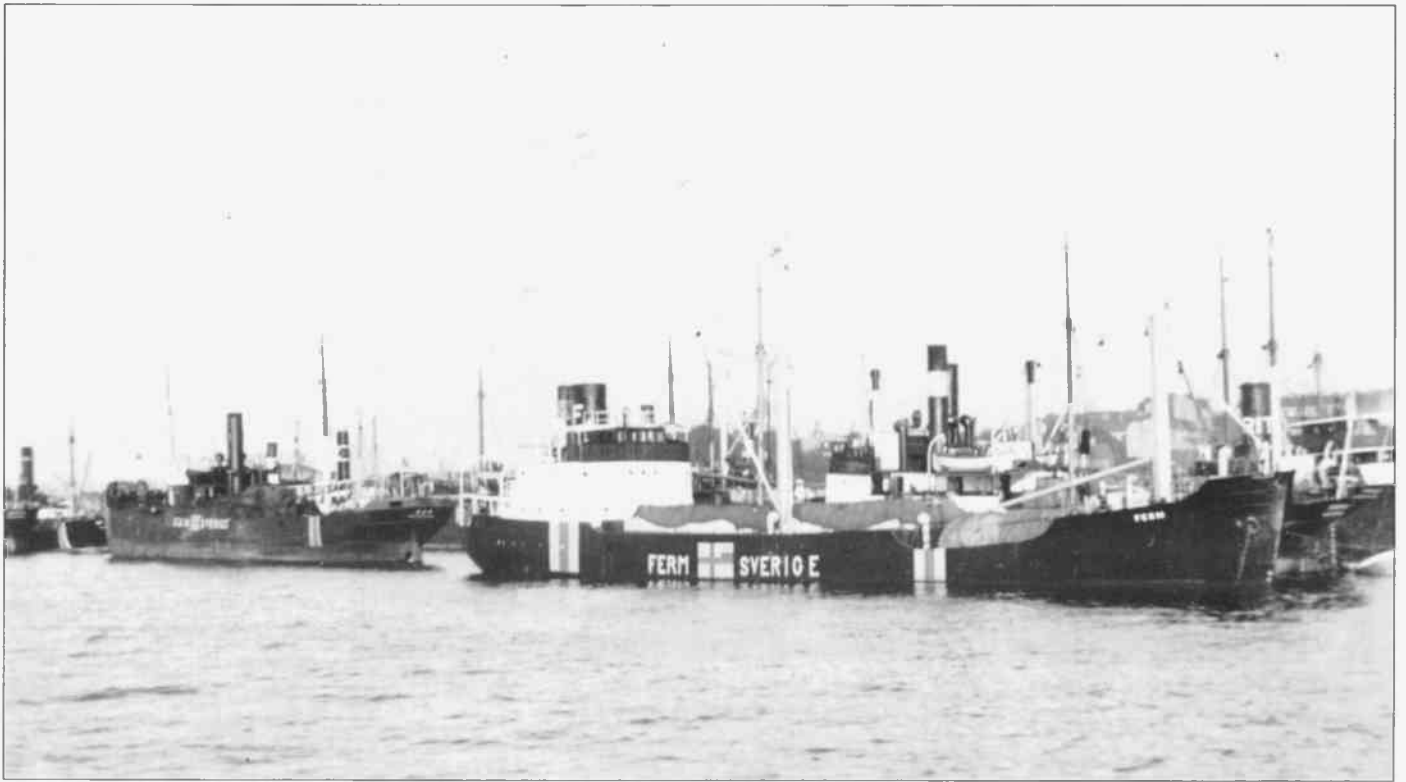
Personligen hade jag en mycket god kontakt med Carl-Gustaf, uppväxta på samma gata i Majorna om

än med några års ålderskillnad. Vi pratade gärna om Göteborgs hamn och den intressanta hamnmiljön som fanns på 1940- och 1950-talen.

Carl-Gustaf var flitig med pennan. Vid sin bortgång höll han på med ett stort arbete om de svenska lotsplatserna. Mästerlots som han var kände han för att nedteckna sitt yrkes historia.

*Tack för all vänskap och alla artiklar Du skrivit.
Vila i frid.*

Bertil Söderberg



Vid Klippan låg fullt med fartyg i bojarna i väntan på hur krigshändelserna skulle utveckla sig.

Göteborgs hamn i september 1939

Av Bertil Söderberg – Foton: Axel Granath

Från Tore Granath kommer dessa unika foton tagna av hans far Axel Granath de första dagarna i september 1939 vid krigsutbrottet. Fotona är tagna med en gammal lådkamera 6,5 x 11 från S/S Östergötland, som han var styrman på, då hon loslade och lastade i Göteborgs olika hamnar.

När andra världskriget bröt ut den första september 1939 hände mycket i Göteborgs hamn. Avspärningar infördes och de svenska handelsfartygen fick snabbt påmålade nationalitetsbeteckningar. Fartyg som skulle avgå lades upp i väntan på klartecken från rederier, myndigheter och assurans. Tonnageanhopningen blev stor och många fartyg låg fullastade vid bojar eller kajer i väntan på att få avgå.

Ute vid Klippan var det fullt med fartyg som tydligen låg och väntade hur det skulle bli med kriget. Här låg Broströms motorfartyg *Ferm* med däckslast av trä. Akter om henne den gamla ångaren *Gun* byggd redan 1891, tillhörig Rederi AB Vinga i Göteborg. *Gun* blev

en av de första krigsförlusterna i svenska handelsflottan. Hon avgick den 29 september med full last av krut och ammunition med destination Antwerpen. Resan blev kort då hon uppbringades redan påföljande dag av en tysk ubåt. Order gavs att *Gun* skulle sänkas och efter att man öppnat bottenventilerna lämnade besättningen *Gun* som gick till botten 30' NV om Hanstholm. Besätt-

ningen bärgades sedan av en dansk ångare. Förmodligen är detta sista fotot som tagits på *Gun*.

Ferm hade lördagen den 2 avgått från kajplats 27 vid Masthuggskajen till Ryahamnen i hamninloppet. Den 7 förhållades hon till bojarna vid Klippan i avvaktan på order att avgå. Sådan kom och kl 5 på morgonen den 19 lämnade hon Göteborg för utrikes hamn.



Den gamla ångaren *Gun* av Göteborg upplagd vid Klippan. Hon blev sänkt redan 30 september. Kanske sista bilden på henne?



Bolagsbåten *Sveadrott* gick i samma spannmålstrafik som förlista *Sveajarl*. Här ligger tankern vid Stigbergskajen där man lossade till bl a järnvägsvagnar. Vykort från Bertil Söderberg.

S/S Östergötland

Styrman Axel Granath förde kanalångaren *Östergötland* runt i hamnen och passade på att förevisa den stämning som rådde vid denna tidpunkt. *Östergötland* var byggd 1888 i Sjötorp för F.B.Wahlquist i Göteborg, och registrerad på Ångf.AB Halfdan.

Tore Granath som 1942 var 14 år och arbetade som mässpojke ombord, berättar följande:

– Jag hade varit med några resor varje sommar under hela min barndom, och 1942 var sista året *Östergötland* var igång för Ångf.AB Halfdan. Sista resan,

i december 1942, lastade vi spannmål från motortankern *Sveajarl* som låg vid kvarnen Tre Lejons pir vid Eriksberg. *Östergötland* gick upp till Vättern med sin spannmål och efter lossning lades hon upp i Jönköping strax före jul. Vi avmönstrade och reste hem till Kållandsö. *Sveajarl* lämnade Göteborg och den 9 januari 1943 minsprängdes hon, varvid alla i besättningen utom två man omkom.

Utöver det vanliga mässjobbet bestod nästan halva jobbet i att stå i matköer, överallt från Göteborg till Borensberg. Det var ont om mat det krigsåret och

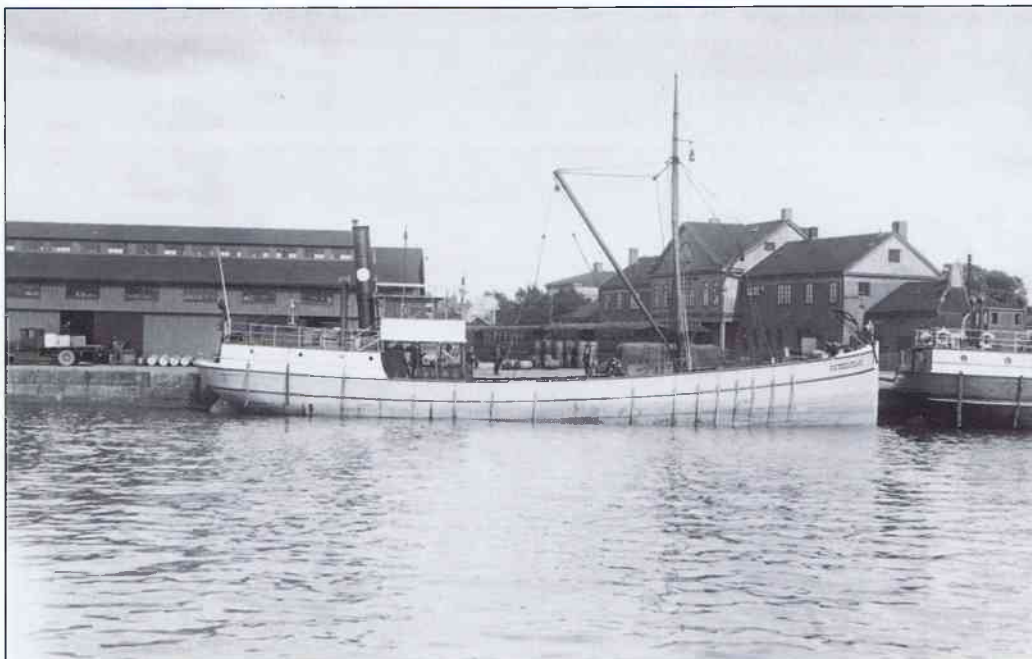
par år senare byggde m/s *Trellevik*, så *Östergötlands* spant seglar fortfarande!

Som ett kuriosum kan jag tala om att *Östergötlands* skorsten finns ännu och står nästan som ett monument över kanalångarna i Sjötorp. En gång för några år sedan då jag besökte fartygsmäklare Henry Johansson i Sjötorp, talade han om att det borde finnas något minnesmärke över kanalångarna. "Tänk om man tagit vara på någon ångbåtskorsten. Jag skulle velat ha en här utanför mitt kontor." Jag svarade att det skulle vara lätt att ordna. "Hur då? Det finns väl ingen kvar?" Jag talade då om att *Östergötlands* skorsten fanns kvar på Trellevarvet och t o m den vita månen sitter kvar. De har använt den som virkesbas ända sedan ångaren skrotades. Jag sa att han kunde fråga Harry på varvet om han kunde få den, och nu står den i Sjötorp med de rätta färgerna påmålade.

Östergötlands laster

Som nämnts körde *Östergötland* runt i Göteborgs hamnar och lossade och lastade gods. Från bilderna Axel Granath tog kan man få en inblick i hur hamnen såg ut vid denna oroliga tidpunkt.

– De allra flesta uppresorna var det styckegods till hamnarna runt Vättern och ibland till Linköping. Var det större partier gick båten runt i hela Göteborgs hamn och samlade upp last vid kajer och bryg-



Östergötland i Lilla Bommens hamn. Här var det lastning av mindre partier av styckegods för insjöhamnarna. Foto från Tore Granath.

gor. Sedan skedde slutlastning vid Lilla Bommen, kanalbåtarnas hamn, där alla mindre partier samlats i kajskjulen. Ibland hände det att det blev "Stenriket" dvs Bohuslän, för att lasta gatsten. Det kunde också bli full kollast till någon vätterhamn.

På nerresorna blev det t ex att lasta massaved i Askersund till Inlands fabriker i Lilla Edet eller till Göta. Det kunde också bli zinkmalm från Ämmeberg till Göteborg och ibland styckegods. Då var det vanligt att det tyngsta godset bestod av maskindelar, propelleraxlar, akterstavar mm från Motala Verkstad till varven i Göteborg.

Fartyg i hamnen

Så åter till hamnen och fotona som Axel Granath tagit. Efter att passerat Klippan och alla bojliggarna där var nästa fartyg Billners **Carbonia** i Sagens bojar utanför Majviken. Hon hade förhalats från kajplats 146 i Sannegårdshamnen förmodligen efter att ha lossat en kollast. Hon har fyr under pannorna och livbåtarna är utsvängda samt påmålade nationalitetsbeteckningar. Torsdagen den 7 kl 17.00 avgick hon till utländsk hamn.

Ara-bolagets ångare **Granada** har nyligen fått påmålade nationalitetsbeteckning på skrovet. På det nymålade svarta skrovet blänker nitraderna i solskenet. Hon hade lossat en kollast och var nu på lättan i väntan på order. Sådan kom den 8 september och ångaren lämnade kajplats 18 på Skeppsbrokajen och stävade ut genom hamnen mot farofyllda vatten.

Östergötland fortsatte vidare upp i hamnen och vid Stigbergskajen låg Svenska Amerika Mexico Liniens motorfartyg **Stureholm**. I bakgrunden två välkända byggnader för sjöfolket: Masthuggskyrkan och Kampanilen. Hon



Ara-bolagets lasttramp **Granada** har fått nationalitetsmärkning påmålade. Resten av skrovet har man väntat med att måla.



Målare i arbete med att måla landsidentitet.



Billners **Carbonia** med utsvängda livbåtar och fyr under pannorna.

hade förhalats till kajen den 11 september och nu var man i full färd med att måla på nationalitetsmärkning. Nu gällde det att visa flagg så att fartyget kunde gå fritt från angrepp från de krigförande staterna. **Stureholm** avgick onsdagen den 13 september till okänd hamn. I hamnliggarna, som fördes av lotsarna, står endast att fartyget utgått. Av säkerhetsskäl höll man tyst om destinationen. Spioner fanns det gott om, så det gällde att inte tala om vart fartyget skulle.

Stureholm försvann med man och allt efter den 11 december 1940 i Nordatlanten. Hon hade avgått från Halifax till Storbritannien med last av 6.500 ton stål- och järnvaror. **Stureholm** sågs senast den 11 december på eftermiddagen och har sedan dess aldrig återfunnits. Hon blev antagligen ett offer för de tyska ubåtarna som vid denna tid var mycket aktiva och framgångsrika i Nordatlanten. Hela besättningen om 32 personer omkom.

I Franska tomtens bojar utanför Packhuskajen – där idag Göteborgs Maritima Centrum ligger – låg Sveabolagets ångare **Bele** med intagen last i väntan på avgångsorder. Eftermiddagssolen blänker i fartygssidan och nationalitetsmärkningen syns dåligt. Man har heller inte utsvängda livbåtar. Den 12 september lämnade hon hamnen för att vår export och import skulle fungera trots de stora risker som seglation innebar under krigsåren.

Nu närmade sig **Östergötland** Lilla Bommens hamn men strax innan passagen genom Hisingsbron hann Axel Granath med att fotografera Götha-bolagets gamla ångare **Normandia** som låg vid Packhuskajen 6. Här liksom på Masthuggskajen var Götha-bolagets kajplatser. **Normandia** kom in den 12 och avgick inte förrän den 30 september efter att ha förhalats till kajplats 30 på Masthuggskajen den 15 dennes. När hon avgick var klockan 02.30 och man kan gissa att det var för att synas så lite som möjligt.

Efter att ha tagit in resterande last i Lilla Bommen stävade **Östergötland** upp för älven och ut på Vänern. Här mötte man den lilla norska lastångaren **Bratli** under god gång. Även norska fartyg hade nationalitetsmärkning påmålad, men på ett något annorlunda vis. ■

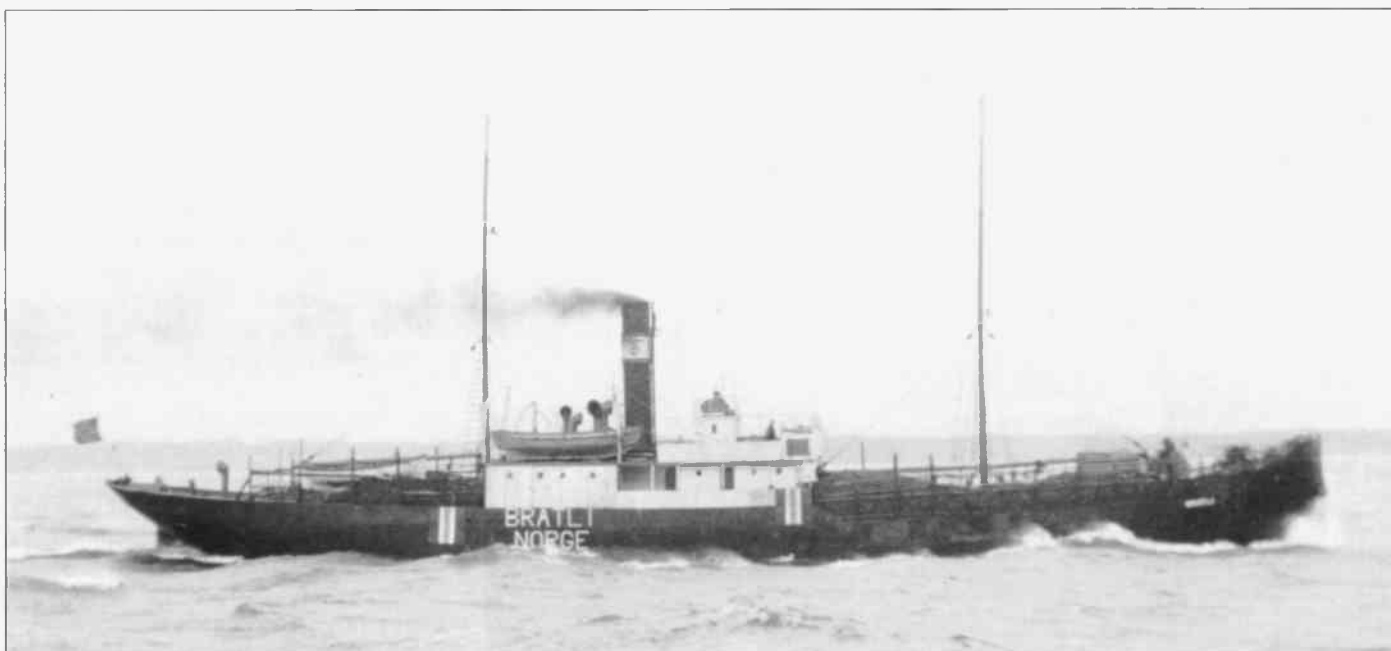
Redaktionen vill framföra ett tack till Tore Granath som lånat oss dessa unika foton från Göteborgs hamn under den tidpunkt då andra världskriget börjat och fartyg med besättningar gick en farofylld tid till mötes. Det var ju sjömännen som med risk för sina liv upprätthöll den livsviktiga trafik som vårt land så väl behövde för att klara folkhushållningen.



Götha-bolagets **Normandia** vid Packhuskajen med Navigationsskolan i bakgrunden.



S/s **Bele** från Svea-bolaget ligger tungt lastad i Franska tomtens bojar utanför Packhuskajen.



Den lilla norska ångaren **Bratli** med kol som däckslast under god gång på Vänern.



Vykortshörnan

Redaktör Robin Holmstedt

Det var trevligt att de flesta av de svarande i läseundersökningen i våras ville ha mer av Vykortshörnan. Denna artikel startade i Läns-pumpen 1984:4, alltså för 10 år sedan, så då passar vi på att fira 10-årsjubileum med fem trevliga och intressanta vykort. Sammanlagt har det skrivits 27 artiklar med 64 vykort som illustrationer.

Själv har jag aldrig vetat om Vykortshörnan dragit läsarna till sig eller inte och hur stort intresset varit. Därför är det mycket glädjande att få ett så positivt resultat från läseundersökningen, ja inte bara glädjande utan också viktigt för oss att veta hur stort intresset bland läsarna är. Detta är avgörande för en fortsättning för Vykortshörnan.

De flesta bilder och artiklar har kommit från mig men jag är glad att det kommer fler bidragslämnare med vykort som kan intressera läsarna. Intresset för vykort växer och lockar nya samlare. Om detta vittnar att vykortsklubbar runt om i Sverige får många nya medlemmar. Typen äkta fotografis-

ka vykort (Åf) dominerar över ljustryck på grund av bildkvaliteten men vi försöker få fler ljustryck med i hörnan eftersom det bland dessa finns många läckra båtkort. Ibland skrivs det även båtartiklar i Skillingtrycket som är en tidskrift för alla frimärks- och vykortssamlare.

Som ett tack till läsarna plockar jag fram fem härliga vykort i (Åf) ur min samling efter egen smak:



Det första kortet är nog taget före andra världskriget. För ett tränat öga är båten inte svår att känna igen som **Albrektsund**. Hon var en typisk vackert-väderbåt och inte passagerarvänlig vid stormigt väder. Hon blev bättre och mer skyddad efter ombyggnaden. Hon byggdes 1890 vid Kockums i Malmö för Marstrand's Nya Ångfartygs AB. Hon gick mest på Göteborg-Marstrand-Lyskil-Gravarna och även Hovenäset ingick i denna trad. Hovenäset är ett litet fiskeläge och badort med sommargäster,

även berömt för sina vackra trädgårdar och parkanläggningar. Storslagen utsikt från borgen Branta. Allt enligt ett turistlexikon. Hur gick det med **Albrektsund**? Hon hann bli Waxholmsbåt under endast ett år, 1962, som **Sunnan** innan hon såldes vidare, sjönk och slutligen skrotades 1971.



Ett elegant kort från Max Dreblow i Stettin. Detta var en välkänd fotofirma och många svenska fartyg passerade deras kamera när de kom till Stettin. Denna gång låg John E Olsons ångfartyg **Prins Oscar** och blev fotoobjekt. Hon redades av John E Olson under Rederi AB Transport mellan 1904 och 1917. Hon byggdes 1869 av järn i Newcastle och mätte 904 bruttoton. John E Olson var mannen som kallades "De stora skeppens sista redare" i Göteborg med sina många segelfartyg. Ångfartyg var bara en parentes i hans annars så stora segelfartygsflotta. Han redade sju ångfartyg och

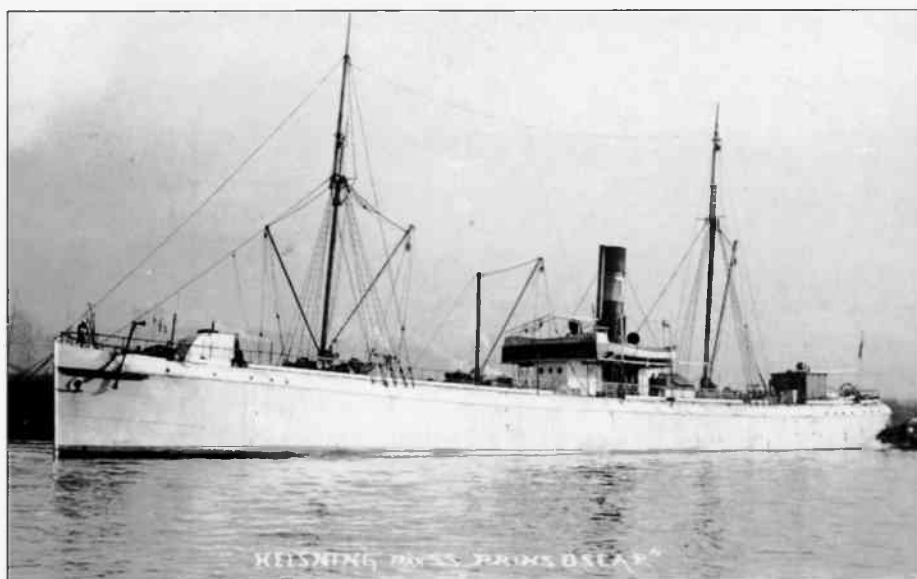
trettionio segelfartyg. Bland de mest kända segelfartygen kan nämnas **Gripen**, **Svithiod** och **Trifolium**. **Prins Oscar** tillhörde tidigare Ångfartygs AB Tirfing innan hon hamnade hos John E Olson. Hon havererade efter brand ombord och sjönk på resa från Stugsund till London vid Furusund 1914. Hon bärgades sedan av Neptunbolaget och såldes till Rederi AB Ingvar i Malmö. Hon omnamnades till **Ingvar**. 1924 såld till Karlskrona, nytt namn **Ragnar**. 1939, slutligen, såld till Rederi AB Strim i Stockholm och omdöpt till **Emma**. Redan den 3 juni 1940 kolliderade hon och sjönk utanför Dover.



Det tredje kortet föreställer **Svea** på någon plats i Göta Älv. Äldre folk längs älven som haft med sjöfart att göra känner väl igen **Svea**. Hon var något av en institution mellan 1903 och 1942 på traden Göteborg–Lilla Edet. **Svea** tillhörde Inlands Nya Pappersbruk och byggdes 1903 i Torskog. Det fanns ett annat konkurrerande pappersbruk i Lilla Edet som hette Haegers Pappersbruk vilket hade två egna bogserbåtar, **Zeus** och **Bore**. De tre nämnda båtarna såg nästan lika ut, trots att de kom från olika varv. **Svea** kallades för "Inlandssvea". 1943 såldes hon till J F Sörman i Stockholm vilken sysselsatte sig med dykning och bärgning av småtonnage. Hon blev nu **Dykaren**. Bland flera bärgningar kan nämnas bärgningen av **Tuna** i Källandsö skärgård. 1947 blev hon **Pluto** för Neptunbolaget. H A Hansson från Donsö köpte henne 1954 och förvandlade henne till tankfartyg. Hon förlängdes och stod inte längre att känna igen som **Svea**. Hon återkom till Göta Älv och blev en trogen stamtrafikant upp till Väneren med bränsleprodukter. Vykortet är obegagnat. Som kuriosita kan nämnas att befälhavaren ombord, Emil Jacobson från Sundören, stod på bryggan under nästan hela **Sveas** tid. Fartyget är ännu idag i fart som bunkertanker under namnet **Pento**.



Här i Surahammar beskådar en skara människor **Pius** från Stockholm i Strömsholms kanal. Kanalen är ett stycke trafikhistoria och uppfyllde en tid en trafikfunktion med gods och passagerare mellan Smedjebacken och Stockholm. Det låg flera bruk längs kanalen med schasjakter, T B prämar och bogserbåtar vilka använde kanalen som transportväg. **Pius** byggdes 1865 i Motala och gick på reguljär trad mellan Stockholm och Smedjebacken. Båten såldes till Nett-raby Läderfabrik i Blekinge 1914 när



passagerartrafiken minskade. Vykortet är poststämplat den 11 juli 1903 i Stockholm och adresserat till Söderbärke.



Till sist skall jag presentera barkskeppet **Signal** från Åhus. Kortet visar att det togs under de första åren av första världskriget då **Signal** redan 1915 såldes till Köpenhamn. Hon byggdes 1878 av ek och bok samt pitchpine i Hamburg.

Åhus storredare Ola Olsson inköpte henne från Norge 1907 och införlivade henne i det nybildade bolaget Rederi AB **Signal**. Under det nya namnet **Charles** från Köpenhamn förläste hon 1916 utanför Skagen på resa till Sarpsborg. Vykortet är obegagnat. ■



Danmarkstrafiken

Nu har den kommit ut, boken om Danmarkstrafiken från Landskrona till Hven.

Samtliga kända fartyg presenteras i korthet. De större rederierna presenteras utförligt. Boken är rikt illustrerad med till stor del inte tidigare publicerade fotografier.

Priset är endast 125 kronor inklusive porto. Enklast beställer du genom att sätta in beloppet på postgiro 441 760 2-2, Lennart Petersson, så sänder vi boken direkt till dig.

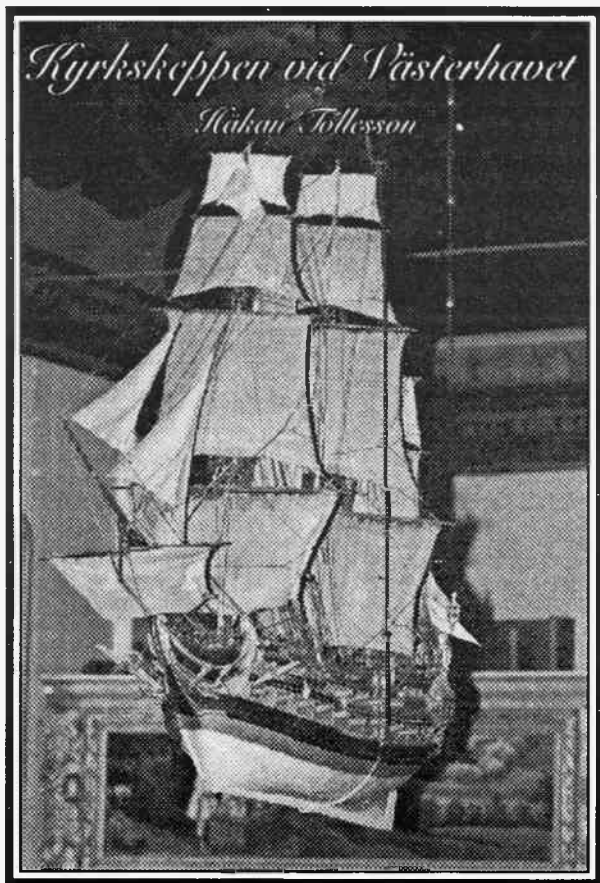
Kutterepoken i Sverige del 1-2.

Du som är intresserad av ovanstående böcker bör snarast meddela oss detta eftersom det endast finnes ett fåtal exemplar av upplagan kvar.

Särskilt den som saknar någon del av boken önskar vi skall giva sig till känna då vi reserverat denna del för vederbörande.

Med maritima hälsningar

Eric Dambert, Kanalvägen 8, 450 35 Grundsund. Telefon 0525-211 95.



Nu kommer boken om *Kyrkskeppen vid Västerhavet*

av Håkan Tollesson

Verket är ett kulturhistoriskt dokument som beskriver traditioner och innebörd av de skepp - vanligen kallade votivskepp - som finns i kustkyrkorna i Bohuslän.

I 60 kyrkor i landskapet hänger skepp, 93 stycken, vilka har inventerats av författaren, tillsammans med fotografen Ulf Hansson. Skeppen beskrivs med bildokumentation, fakta om tillverkare, donatorer och årtal samt historik och övriga noteringar.

Verket innehåller samtidigt ett stycke sjöfartshistoria. I de fall kyrkskeppen haft verkliga förlagor, presenteras även dessa, med historik och i förekommande fall bildmaterial.

Boken omfattar 160 sidor, och är rikt illustrerad. Den är vackert inbunden i A4-format med fyrfärgsomslag, och har läsvänlig textstorlek.

Kyrkskeppen vid Västerhavet

är planerad att ges ut i en upplaga av 3.000 exemplar, varav den första tryckningen om 1.000 exemplar utges som presentbok innan jul.

Pris 275:- inkl moms + postförskottsavgift.

Ring in din beställning för leverans före jul.

Bokförlaget Briggen

Box 11056, 500 11 BORÅS Tel 033-24 86 42



December 1915 i Stallbackakanalen i Trollhättan. **Hugo** assisterar infrusna kanalångare. Foto från Robin Holmstedt.

Båtarna från Lundby

Av Bertil Söderberg

35. S/S Hugo

- Byggd 1910 av stål.
- Dimensioner: 18,43 x 5,80 x 2,53 m.
- Tonnage: 41,43 brt.
- Maskin: En compoundmaskin om 190 ihk av Lundbys fabrikat. B.N. 63. Ångpannan byggd av Lindholmens Mek. Verkstad.

Hugo levererades 1910 till Göteborgs Bogserings AB. Bogseraren var av den större typen som man byggde på Lundby. **Hugo** blev ett fint tillskott till bogserbåtsflottan och med sin starka maskin kunde hon på ett effektivt sätt användas för isbrytning samt assistans åt det större tonnaget som trafikerade Göteborgs hamn.

Lundbybogserarna var kända för att vara goda isbrytare och **Hugo** kom ofta att användas som isbrytare i Göta Älv, Trollhätte Kanal och på Vänern. I december 1915 låg tjugo ångare infrusna i Stallbackakanalen vilka **Hugo** assisterade ur isens grepp.

På den tiden var det vanligt att bogserbåtar även utförde persontransporter

i hamnområdet och därför klassade man **Hugo** för sådan fart. I hamnområdet och på Göta Älv fick **Hugo** transportera 88 personer och i Göteborgs skärgård fick man certifikat för 66 passagerare.



Hugo lämnar Eriksberg den 26 juni 1952. Foto: Eriksbergs Varv.

År 1920 ändrades bolagets namn till Göteborgs Bogser- & Bärnings AB.

Under beredskapsåren var ett flertal bogserbåtar inkallade för tjänstgöring, däribland **Hugo** som rekvirerades den 4 juli 1940 för tjänst vid Karlskrona Fästning (sedermera Blekinge Kustartilleriförsvaret). **Hugo** blev Hjälpvedettbåten (typ 1) nr 906. Hon erhöll kanonbestyckning – sannolikt en 37 mm kanon M/98 B – på akterdäck. **Hugo** hade förläggningstrymme för fyra man. Fullt utrustad gjorde hon en fart av 8,5 knop. **Hugo**

som vid inkallelsen värderades till 125.000 kronor, återlämnades till Röda Bolaget den 6 juli 1945.

Hugo blev en riktig trotjänare hos Röda Bolaget med sina 51 år i aktiv tjänst. Någon motorisering blev det inte för **Hugos** del, kanske skrovet var för dåligt, så Lundby-bygge nr 35 förvandlades till skrot 1961.



Röda Bolagets **Hugo** som hjälpedetttåten 906. Bilden ur tidningen *Sjövarnsposten* nr 16, 1946.

36. S/S John

- Byggt 1911–1912 av stål.
- Dimensioner: 16,57 x 4,20 x 2,57 m.
- Tonnage: 32 brt.
- Maskin: En compound om 100 ihk av Lundbys fabrikat. B.n. 65.

År 1911 hade Lundby Mek. Verkstad dålig beläggning i orderboken. För att hålla arbetarstammen i sysselsättning påbörjades därför ett bogserbåtsbygge på spekulation. Denna båt såldes till Göteborgs Bogserings AB den 16 december.

När Röda Bolaget tog leverans av nybygget i början av 1912 stod **John** att läsa på bogen. **John** var den tjugonde bogserångaren sedan 1890 som byggts för Röda Bolaget på Lundby.

Utan all tvekan var det mycket gedigna bogserbåtar man byggde på Lundby. Ett bra bevis är att många båtar som varvet byggde, bland dem **John**, är i bruk än idag trots att varvets sista bogserbåtsbygge lämnade varvet 1931.

1920 ändrades bolagets namn till Göteborgs Bogser- & Bärgnings AB.

Efter andra världskriget började ångdriften bli oekonomisk i de små hamnbogserarna. Ångmaskinerna fick ge vika



Bogserångaren **John** med fiskebåtsbeteckningen GG 535. Här ligger hon som lotsuppassning vid Brännö, en sträng vinter troligen på 1920-talet. Foto från Sjöhistoriska Museet.

för de mer driftsekonomiska motorerna. Efter motorisering kunde man minska besättningen från 3 till 2 man. Röda bolaget började således motorisera sin bogserbåtsflotta och **John** lär ha varit den andra båten som fick en motor och året var 1949. Hästkraftsantalet var 150 ahk och motorn en Skandia.

Fram till 1962 var **John** synlig i hamnen med "Rödass" välkända skorsten – även om den blivit betydligt kortare sedan ångdriftens tid. (Personligen tycker jag att båten var betydligt grannare

med ångbåtsskorstenen, vilken gav ett kraftfullare utseende, än med den lilla som motorn behövde.) Nu såldes **John** till Bogserings AB Stormking, vilket som bekant ingår i Röda Bolagetkoncernen.

Av tradition har Stormkings bogserbåtar prefixet "Storm" och följdaktligen fick **John** byta namn till **Stormprince**. Arbetsuppgifterna blev nu mest pråmbogseringar i hamnen och för varvens räkning.

1977 var det slutseglat hos Stormking och **Stormprince** såldes till Ringö Marin



Mellan 1962 och 1977 bar **John** namnet **Stormprince**. Foto: Bertil Söderberg.



En av hamnens slitstarka bogserare. Foto: Bernt Fogelberg den 15 juni 1966.



Cox infrusen vid Svinninge den 11 mars 1984. Foto: Olle Renck.

AB i Göteborg, och omdöptes till Cox. I samband med försäljningen inregistrerades **Stormprince** i Skeppsregistret med signalen SFUX (KM nr 12271) och därefter överläts båten på den nye ägaren. Här blev hon inte gammal utan Cox såldes vidare samma år till Ramunderschakt AB (Börje Andersson) i Söderköping. Efter en del ägarbildsförändringar ägs hon i dag av Ramunderschakt Marin AB (Börje Andersson) i Söderköping. Cox används vid entreprenadarbeten som muddring och bogseringar.

37. S/S Gertha

- Byggd 1912 av stål.
- Dimensioner: 14,37 x 4,05 x 1,75 m.
- Tonnage: 27 brt, 2,61 nrt.
- Maskin: En compoundmaskin om ca 130 ihk. Av Lundbys fabrikat. B.N. 67.

Den 8 maj 1912 besiktigades isbrytarångfartyget **Gerta** (**Gertha**) i Göteborg. Båten hade beställts av Direktör J. Wulfsberg i Archangelsk, Ryssland. Det enda

som jag hittills lyckats finna om denna Lundbybåt, är ett foto i Göteborgs Sjöfartsmuseums fotoarkiv. Efterforskningar görs nu i Ryssland, med hjälp av intendent Jan Olsson på Sjöfartsmuseet i Göteborg. Man kan ju alltid hoppas på ett svar.

Fortsättning följer

*Källor:
Stellan Bojerud
Sjöfartsinspektionen, Göteborg
Ramunderschakt AB*



Förmodligen en provtursbild med prov av bogserarens isbrytningskapacitet. **Gertha** levererades sedan till Archangelsk.



Böcker på frivakten

Fjordabåten Sjøveiene i Hordaland og Sogn og Fjordane

Av Dag Bakka jr.

Innbundet. 250 sider. Rikt illustrert med fotos, tegninger og kart.

Forlag: Seagull Publishing, Bergen.

Dette er en praktfull bok. Alle som har et snev av interesse for maritim lokaltrafikk, vil glede seg over boken i lange tider fremover. Den omhandler lokalrutetrafikken i områdene rundt Bergen, fra den forsiktige starten i 1854 med et heller mislykket hjuldampskip, til våre dagers hurtigbåter. Boken tar for seg historien om dambskipsselskapene, rutefarten og skipene som opprettholdt sjøveiene i fjordene og øydistriktene på norske vestkysten fra Haugesund i syd til Stadlandet i nord.

I dette sterkt kupert og meget ufremkommelige området, var naturlig nok de mange fjordene, hvor Sognefjorden og Hardangerfjorden er de mest kjente, den beste ferdselsveien. I mellomkrigstiden hadde Bergen hele 15 rederier som drev lokalrutefart i et rutenett som var unikt i Europa. Blandt rederiene finner vi tung-

vektene som "Fylkesbaatane i Sogn og Fjordane" og "Hardanger Sunnhordlandske Dambskipsselskap", men også slike som "Bergen Elektriske Færgeselskab". Av de mange hundre skipene, hadde også noen en fortid fra Sverige, som f.eks. **Ostkusten, Visingsborg, Bråviken og Elfdrottningen**. Flere skip havnet i Sverige og Finland etter endt tjeneste i Bergen. Eksempler her er **Bruvik, Gota Leion, Vinkeri II og Kristina Brahe**. De enkelte skips historie blir grundig belyst i boken.

Flere bøker er tidligere skrevet om disse trauste fartøyer som trafikkerte Vestlandsfjordene, men ingen har gjort det så grundig som Dag Bakka jr. gjør det i denne boken. Han har også skaffet tilveie et utmerket billedmateriale, men kvaliteten på fotos fra en svunnen tid må nødvendigvis variere noe. Dette skjemmer ikke boken. Vi sitter igjen med et meget godt intrykk og anbefaler "Fjordabåten" på varmeste.

Boken koster NOK 295:- pluss porto. Den kan bestilles hos Seagull Publishing, Haugeveien 31, N-5005 Bergen. Tel. 55 23 08 61.

Pål Ulsteen

Båtene i Halden-kanalen

Av Harald Lorentzen

Häftad 48 sidor. Rikt illustrerad med foton och teckningar.

Forlag: Genius Forlag, Skien 1994.

Båtene i Halden-kanalen är ett litet trevligt häfte om trafiken i kanalsystemet. Haldenvassdraget består av flera kanaler och sjöar och i häftets början beskrivs dess tillkomst.

Delar av kanalsystemet ligger i Sverige, och även denna bit berättas om i häftet. De flesta båtarna var bogserbåtar men även last- och passagerarbåtar var i trafik.

Harald Lorentzen, känd norsk båttolog, står för författarskapet och han har haft god hjälp av andra båttologer. T ex Pål Ulsteen har gjort de fina teckningarna av flera av båtarna. När båttologer gör en sådan här historik, så finns givetvis en skeppslista med.

Ofta förblir båtarna i ett kanalsystem trogna kanalen och därmed gamla. **Engebret Soot** som var byggd på Nyland Mek. Verkstad i Oslo (nb. 1) redan 1861 är nu under restaurering och kommer att bli en fin attraktion på kanalen framöver.

Bilderna är många och av god kvalitet.

Häftet kan köpas från Genius Forlag, Lagmanslia 51, N-3700 Skien.

Bertil Söderberg

Tack alla Ni som hjälpt att höja bogserlinan på Herkules fond.

I december fanns i reparationsfonden 38 000 kronor. Det är med stor tacksamhet vi mottagit **alla** gåvor till fonden.

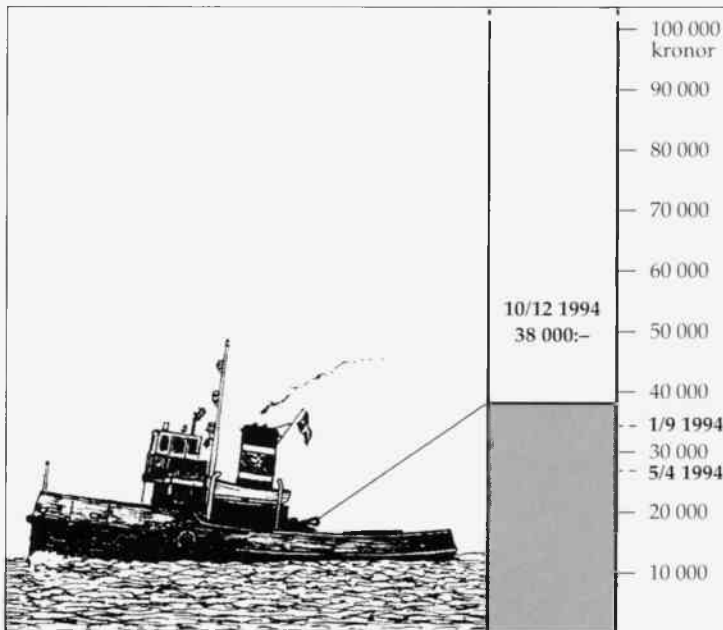
Något om årets verksamhet

Herkules har varit i fart från april till oktober. En hel del charterturer har körts och det är glädjande att intresse finns för charter med en bogserbåt som vår Herkules. Färdmålen har varierat men Vinga och Fiskemuseet på Hönö har varit populärast. Kundkretsen har varit företag, pensionärsföreningar och en skolklass. Johnsonägda Hercules Grundläggning är en trogen kund som i år hyrt Herkules fyra gånger.

Årets varvsbesök

I oktober var Herklues på Gothenius varv där bland annat insattes ett ekolod och målningsarbeten på undervattensskrovet. I vinter kommer kolvdragning att göras av medlemmarna i föreningen. Varvsräkningen kunde betalas med årets inseglade medel.

Herkules ligger nu vid Göteborgs Maritima Centrum och utgör ett fint blickfång, inte minst kvällstid, med belysning över topp som övriga fartyg i museet, samt belyst skorsten.



DU SOM VILL STÖDJA HERKULES KAN SÄTTA IN DIN GÅVA PÅ PG:

2 76 66-7

REPARATIONSFONDEN FÖR HERKULES

KLUBB MARITIM VÄSTRA KRETSEN – FÖRENINGEN BOGSERBÅTEN HERKULES • BOX 12322 • 402 43 GÖTEBORG



Frågor och Svar



S/S Neebing lastar lok vid utrustningskajen i Landskrona. Foto från Lennart Petersson.

Tyngdlyftare

S/S Neebing var en flitig gäst i svenska hamnar i början av 1920-talet. Minst en last av ånglok intogs i Landskrona. Loken var tunga och det krävdes kraftiga don att lyfta dem med. Och det fanns det i Landskrona. Öresundsvarvets utrustningskran. Om man lastade alla lok i Landskrona eller man kompletterade i Göteborg är för mig okänt men på fotografiet ligger S/S Neebing vid utrustningskajen. En lång rad av lok står på kajen och väntar. Genom kranbenen skimtar man Landskrona Hamn. Men vad är det för en kolonistuga som fartyget har längst akterut?

Lennart Petersson

Lundbybåtarna

I serien Båtarna från Lundby presenterades senast nr 34 **Isbjörn**.

Det korrekta namnet på hennes beställare och första ägare var Åsbacka Trävaru AB, ett av storföretagen i trävarubranschen i södra Norrland. *(Visst skall det vara Åsbacka och inte Åseda, tyvärr har vi missat i korrekturläsningen. Red. anmärkning)*

I mitten av 1910-talet förnyade Åsbacka Trävaru AB sin flotta. I augusti 1915 inköpte man till exempel det norska bogser- och valfångstångfartyget **Macquarie** om 650 hk, byggt 1912 vid Akers mek verkstad, som nu om döptes till **Viking**. Den 1 november 1915 såldes sedan

lundbybyggda **Isbjörn** via en tysk agent till ett konsortium i Swinemünde vid Stettin.

Isbjörn skulle ett par dagar senare avgå via Stockholm till Trelleborg till sin nya hemort, meddelade Söderhamns-Kuriren 5/11: "Söderhamn förlorar genom **Isbjörns** försäljning en av sina präktigaste bogserångare, som utstått mången hård dust med elementen men alltid haft turen att klara sig om ock en och annan gång med knapp nöd", meddelade tidningen.

Inga ytterligare uppgifter meddelades, så försäljningen och överfarten till Tyskland genomfördes nog, trots att det blev alltmer oroligt på Östersjön vid denna tid.

År 1916 lät Åsbacka Trävaru AB istället bygga en

ny bogserångare **Isbjörn** vid Wennbergs mek verkstad i Karlstad.

Den **Isbjörn** som i artikeln omtalas ha sålts från Oskarshamns stad till Stockholm 1925 måste därför ha varit en helt annan bogserbåt. Förmodligen var det den **Isbjörn**, som Oskarshamns stad ägde på 1910-talet och som var byggd 1899 vid Thorskogs mek verkstad. Jag har misstänkt att den senare dök upp i Hårnösand och Sundsvall som **Vidar** – kanske tog den vägen dit via Stockholm.

De två **Isbjörn** som var inkallade under andra världskriget var inte heller någon av dem den lundbybyggda bogserångaren.

Arne Sundström

Bogserbåtarna Olofsfors och Linnea

Jag skriver med anledning av artikeln i LP 92:1. Måhända detta kan skingra en del frågetecken. Först beträffande bogserbåten **Olofsfors**. Beträffande ny motor 1971 så blev det nämligen 2 st Volvo TAMD 100 motorer med kilremsdrift insatta. Ett helt suveränt arrangemang som fungerar alldeles utmärkt än idag. Hur jag vet detta? Jag har sedan augusti 1989 varit befälhavare och styrman i **Olofsfors**. Mycket bogsering i Stockholms skärgård, men även kustbogseringar från Sundsvall i norr till Karlskrona i söder. I mitten av 70-talet inköptes hon till Stockholm av Avelins Bogser AB. I slutet av 70- eller början av 80-talet köptes hon till Sundsvall, närmare bestämt Timrå, av bröderna Nilsson med Timrå Bogser och Bärning. I augusti 1989 köptes hon till Ingmarsö i



Stockholms skärgård, Kennet Lindberg som fortfarande äger henne. En lyckosam lättarbetad och trevlig båt.

Så till bogserbåten **Urax**. Det stämmer att hon hörde hemma i Stallarholmen i mitten på 70-talet. Det är ännu samma ägare, Janne Larsson, hemmahamn är dock numera Utö i Stockholms skärgård. Den

som har rört sig i nämnda arkipelag kan knappast ha undgått att se **Urax**, som välhållen och grann släpar och puffar på en präm, ofta med ett gigantiskt vedlass ombord.

Nu över till en i flera nummer diskuterad bogserbåt, nämligen den något udda **Linnea RN 11412**. I mitten på 80-talet till

slutet, kanske 1989, ägdes hon av Bror Bergman, hemmahamn Ingmarsö. Jag vet ej om hon varit införd i Fartygsregistret på denna ägare. Vart hon senare tagit vägen vet jag ej, kanske någon av LP:s duktiga detektiver kan ge svar på frågan.

Gösta Ericsson

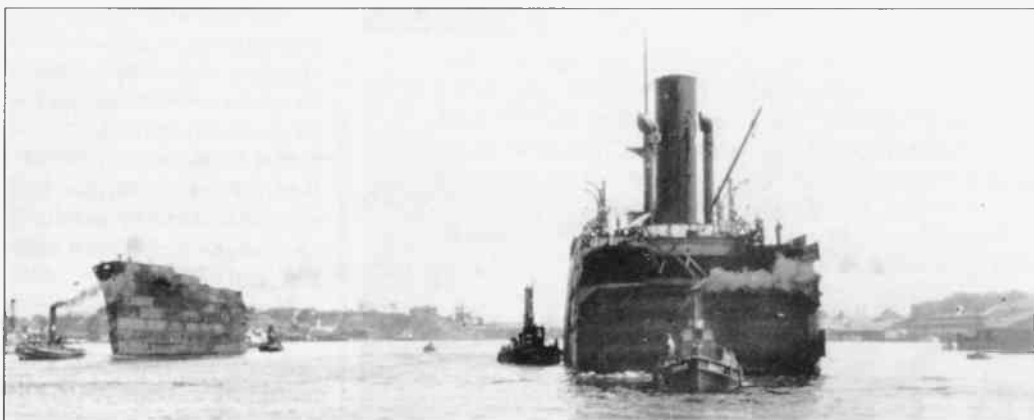
EMV:s nb. 190

Sedan en tid är jag ägare till en tillverkningsskylt från Eriksbergs Verkstad, Nyb. No. 190. Enligt Lloyds "list of shipbuilders" (1925/26) var varvets Nyb. No. 190 ångaren **Saturnus** av Karlstad (av svensketyp). Fast då är det något "lurt" med skylten som påstår att den levererades 1915, för enl Lloyds Register (1925/26) skulle **Saturnus** ha levererats 1917!

Kan någon förständig läsare av "Pumpen" förklara detta? Skylten har en patina som gör att den torde ha varit med om en del och knappast verkar av senare datum och således "fejkad". Blev leveransen av skutan kanske försenad pga första världskrigets brist på material – eller finns det en annan förklaring?

John E. Persson

□



Var det denna syn Paul Nilsson mindes? Foto från Bertil Söderberg.

Var det Sydland?

Paul Nilsson fick inget svar i nr 3 på sin fråga i nr 2 om ett halvt fartygsskrov, som han såg i Göteborg 1923 (eller möjligen 1925). Jag vågar därför sticka ut huvudet och förslå Broströms **Sydland**. Hon var enligt Göteborgshumorn en tid världens längsta fartyg med fören vid Hönö och aktern i Göteborg.

Sydland var en ångare på ca 10.000 tdw, byggd 1920 i Sunderland. Redan strax före

julen samma år grundstötte hon vid Hönö på resa Baltimore – Göteborg med last av kol. Flottagningsförsöken misslyckades, och bärgarna inriktade sig istället på att åtminstone rädda akterskeppet. I början av januari 1921 lyckades man skära loss det, och det gick sedan för egen maskin (!) in till Göteborg.

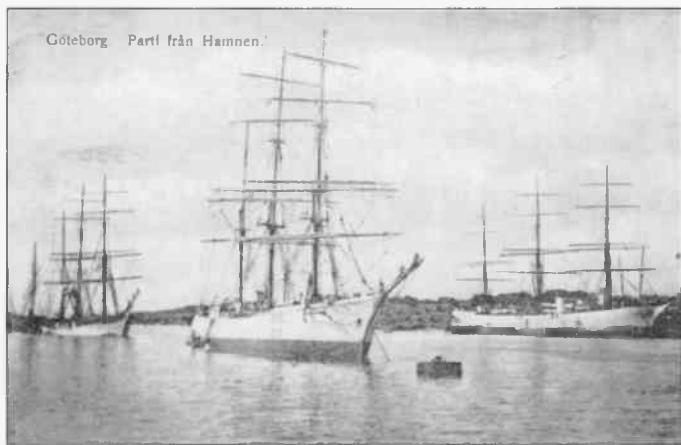
Sedan tycks inget ha hänt på en lång tid (pga lågkonjunkturen?), utan akterskeppet blev liggande i bojar i

älven. Så småningom bestämde man sig dock för att sätta fartyget i stånd. Ett nytt förskepp byggdes vid Eriksberg, och i augusti 1923 kunde **Sydland** levereras på nytt.

Det Paul Nilsson såg kan väl ha varit **Sydland**:s akterskepp på väg att förenas med det nya förskeppet? Eller klarade man på 20-talet inte av att nita samman två färdiga skrovhalvor i en docka?

Olle Renck

DE OKÄNDAS BILDKAVALKAD



Göteborg. Parti från Hamnen.



Vem kan identifiera bifogade skutor? Det ena visar tre för mig okända fartyg liggandes i Göteborgs hamn. Vykortet är från ca. 1917.

Det andra fotot ett vinterförtöjt, barkriggat skepp, troligen liggande någonstans på ostkusten ca. 1915. Hon verkar ha riktiga kanonportar, ej påmålade "prydnadsportar".

Kan det vara en gammal örlogsman ?

Bernt Säfström



Finnis det någon som kan berätta om denna farkosts historia? undrar Krister Bång.

Lenas öde

Beträffande efterlysningen av bogserbåten **Lena** av Limhamn kan jag meddela att den såldes 14 januari 1975 av Ivar Hedqvist till en Lasse Stadell i Svalöv. (En ort i mitten av Skåne).

Enligt vad jag fick veta vid samtal med Hedqvist nu i sommar, skulle **Lena** numera finnas i eller vid Lysekil. Han hade mött och talat med en man i en stor Mercedes, som frågat efter om Hedqvist hade ägt **Lena**, och det hade han. Denne man förklarade att han numera ägde **Lena**. Han berättade att han hade en dotter som hette Lena och det kan tyda på att båten har samma namn ännu.

Hedqvist som var i berättartagen sa även att han haft en bogserbåt **Rånum** i sin ägo en kortare tid, men som han skulle ha sålt till Bogser AB Sven. Den skulle ha omdöpts till **Svante**. Denna båt köptes den 29 november 1975 i Kristinehamn av en man vid namn Torstensson. Är detta riktigt?

Sista båten i Hedqvist bogserbåtsägande blev **Höfding** som inköptes den 30 november 1975. Byggt i Drammen för Billeruds? Sålades 10 december 1990 till Berndt Wihk i Limhamn. I skrivande stund verkar det som den får förfalla helt efter vad man kan se.

Hedqvist var i många år bogserbåtsskeppare och verksmästare i Skanskas muddringsverksamhet.

Hans Inge Jönsson

Efterlysningar

Den 12 januari 1918 förliste, troligen minsprängd, Svenska Lloyds ångare **Adolph Meyer RN. 466**, vid Moray Firth, Scotland, på resa Leith-Göteborg. Hela hennes besättning på 16 man gick bort med ångaren. En av besättningsmedlemmarna hette E.S. Säfström. Nu undrar jag om någon i läsekretsen kan berätta vem denne E.S. Säfström var ?

Så till nästa fråga. Även den från första världskrigets tid. Den 31 maj-1 juni 1916 utkämpades det beryktade Nordsjöslaget utanför den danska västkusten. Ett danskt ångfartyg vid namn **N.J. Fjord** kom att agera som "avtryckare" till detta stora sjöslag. Vilket var detta fartyg? Söker även ett foto av henne.

Under samma slag sänktes den brittiska jagaren HMS **Shark**. Överlevande från **Shark** räddades av ett danskt ångfartyg och fördes in till dansk hamn. En av de räddade från jagaren avled på vägen dit. Vet någon något om detta fartyg ?

För övrigt kan nämnas att ett tiotal av **Sharks** stupade besättningsmän drev iland och begrovs på olika platser längs den svenska västkusten. Hennes befälhavare Lt. Commander Loftus W. Jones, begravdes på kyrkogården i Fiskebäckskil. Com. Jones hedrades postumt med Victoriakorset, briterernas exklusivaste krigsutmärkelse.

Bernt Säfström

Carlboms

I artikeln om Fartyg i charter för Torsten Carlbohm & Co, Rederi AB Ingjald, anges att S/S **Engelbrekt** byggdes av O A Brodin" som under några år arrenderade reparationsvarvet på Beckholmen" (i Stockholm).

Det varv där hon byggdes var dock en helt ny anläggning med en 180 fot lång stapelbädd, som i mars 1900

började anläggas för O A Brodins räkning. Första fartygsbygget var just **Engelbrekt**, som gick av stapeln där i mitten av september året därpå.

Snart därefter kom Brodins ekonomiska kris, och Beckholmsvarvet övertogs 1903 av AB Motala Verkstads filial i Stockholm, med Motala Verkstads Nya AB som huvudägare.

Arne Sundström

Vy från Hven

Det gläder en stabbo, fast på Hven född och uppvuxen, att det finns fler än jag som håller Backafall i ära. Det var en trevlig artikel som Arne Sundström hade om Hven och dess trafik till Danmark.

Tyvär så tillhör han inte traditionalisterna utan det traditionsrika H i namnet saknades. Jag vill gärna komplettera med lite extra "skvaller" och "rykten" om Nordisk Rute och Färgefart samt om stadens trafik.

Asa-Thor, som alla som skriver om trafik över sundet placerar på HH-linjen startade faktiskt sin verksamhet i Landskrona. Initiativtagare var, enligt en gammal sägen, direktör Peter Thomsen i Landskrona/Köpenhamn. Han drev tvållhuset Resia i Landskrona och var bosatt därstädes. Hans hustru spelade bridge 2 kvällar i veckan i Köpenhamn och det fanns ingen kommunikation. Då startade han egen bilfärjelinje med **Asa Thor**. Trafiken gick inte bra varför färjan döptes till **Asa Thom**. Då man kontrakterat en åkare som körde bl a halm över sundet kallades färjan för **Asa Bås**.

Det var problem på den tiden med att köra lastbilar med släp över gränsen. Vad problemet bestod av framgår inte av hamnstyrelsens protokoll men något var det. Så rederiet var långt före sin tid för att lösa problemet. I en skrivelse som rederiet skrev till hamnstyrelsen klagade man på tilläggningsplatsen i Landskrona, vid Kassakroken längst in vid sockerbruket. Det var problem med den kran som rederiet hyrde för att lossa de containers man transporterade. För säkerhets skull var containers översatta med ordet samlingslådor. Bilfärjeäventyret i Landskrona varade inte länge. Rederiet flyttade till Helsingborg. Men bevisligen startade det i Landskrona.

År 1928 diskuterades trafiken till Danmark i Stads-

fullmäktige. En arbetsgrupp utsågs och den förhandlade bla med Öresundbolaget. Till slut återstod det 2 punkter. Nr 1 var att staden önskade en kontraktstid på 3 år istället för de 2 som Öresundbolaget erbjöd. Punkt nr 2 var att staden begärde ett enkelt vindskydd för däckspassagerarna. Dessa två krav var Öresundbolaget inte villiga att uppfylla varför de avbröt förhandlingarna. Man hade även tidigare, och för övrigt senare med, försökt förhandla med Öresundbolaget. Men varje gång var det någon "skitbagatell" som gjorde att Öresundbolaget drog sig ur.

Staden undersökte efter det att förhandlingarna bröts olika alternativ. Ett var en nybyggd bilfärja från Öresundsväret, ett annat var ett begagnat passagerarfartyg som hette **Dagmar**. Även en Sveaångare besiktigades men dess djupgående medgav inte trafik på Hven.

Affären med **Dagmar** var nästan i hamn då erbjudandet om **Polhem** dök upp. För en gångs skull handlade staden snabbt och fartyget inköptes. Det drevs i stadens regi och "managers" var skeppsmäklarfirman J P Jönsson & Söner. År 1932 ansökte Nordisk Rute- och Färjefart om att få övertaga trafiken. Hamnstyrelsen var emot eftersom rederiet lovat att sätta in en modern bilfärja istället för **Asa Thor** då denne flyttades till Helsingborg. Men stadsfullmäktige tillstyrkte rederiets begäran. År 1937 överlämnades trafiken åter till Landskrona Stad. Det bildades ett nytt rederi, RAB Landskrona - Köpenhamn som hade hand om trafiken. Direktör i detta bolag var skeppsmäklare Sven Fritsch. Trafiken med **Landskrona** inställdes då WW II bröt ut. Godstrafiken fortsatte t o m den 8 april 1940. Man seglade 2 ggr per vecka med galeasen **Amalia**. Däckspassagerare fick medfölja.

Under en period år 1929 satte Öresundbolaget in SS **Saltholm** på Landskrona i

konkurrens med stadens fartyg, **Landskrona**. På sin första resa gick **Saltholm** på grund i inseglingrännan till Landskrona. Hon stod så hårt att hamnens bogserbåt **Bore** måste gå ut och dra henne flott. Konkurrensförsöket varade inte länge.

För övrigt så var det faktiskt från Landskrona som den första reguljära trafiken till Danmark med maskin-drivna fartyg utgick.

Ångslupen **Landskrona** avgick från Landskrona till Köpenhamn den 1 juli år 1838. Man seglade varje tisdag och fredag. Trafiken varade till år 1840.

Att staden engagerade sig i trafiken till Danmark berodde inte på omtanken om

att invånarna skulle resa till Tivoli eller gå på teater. Det berodde på godstransporterna. Danmarksbåtarna var den tidens "företagspaket". Exempelvis så avgick det ca 12,5 ton varor med s/s **Lund** från Landskrona till Köpenhamn den 7 maj år 1895. Den stora produkten var smör, ca 11,5 ton. Det övriga var bl a tarmar, läder, borstbinderiarbeten, talg, fisk, snickeriarbeten och gräs. Till Landskrona kom det 10 ton kli, 500 kg sill och några lådor böcker till stadens bokhandlare. Om detta och mycket mer kan man läsa i en nyutgiven bok om trafiken till Danmark från Landskrona och Hven.

Lennart Petersson



Mer om Ven

Arne Sundströms intressanta artikel "Vy från Ven", och närmast då S/S **Nyland**, i hamnförvaltningens fotosamling på Medelpads Arkivet finns en bild när S/S **Nyland** lämnar Sundsvall den 20 april 1932. På bilden står det S/S **Nyland** - Köpenhamn. Tydligt var det is i

Sundsvalls hamn den dagen, men isläget till havs gjorde det förmodligen möjligt att gå ut i Bottenhavet.

Lars Pettersson

Stoppdag för manus till Frågor och Svar 10 februari



Tekla var en av de första ångtrålarna som inköptes till Göteborg. Foto ur boken "Minnesbilder från Donsö".

TEKLA – ett gammalt nybygge

År 1915 inregistrerades som nr 5725 den nybyggda tremastade motorskonerten **Tekla** av Strömstad, tillhörande redaktören Carl Hall. Enligt mätbrev utfärdat den 8 juni 1915 måtte **Tekla** 90 brt och 66 nrt på dimensionerna 26,50 x 5,90 meter. Hon var byggd av trä på kravell med lodrät stäv utan galjon och rundgattad. Detta låter väl inte så särskilt upphetsande, även om varken skrovformen eller propotionerna längd/bredd stämde riktigt överens med vad som då var normalt inom svenskt skutbyggeri.

Värre i det avseendet är det med följande uppgift, som också fanns i bilbrevet: "Tidigare mätt som ångfartyg i Göteborg den 13 november 1903 till 35 (netto) ton". Skulle bygget ha pågått i mer än tolv år och därvid maskineriet ändrats från ånga till motor? En titt på det återopade mätbrev från 1903 visar att detta avsåg ångfartyget **Tekla** från Donsö, tillhörande Johansson & Hasse, och infört från England samma år under namnet **Ebenezer**. 91 brt, 35

nrt, två master, byggd av trä på kravell, lodrät stäv utan galjon, rundgattad, 26,50 x 5,93 meter. Nybygget var alltså inte alls nytt, utan ett förbyggt äldre fartyg.

Nu var det dags att gå till fartygsakt nr 5725 för att se hur man motiverade benämningen nybygge. Där intygades i bilbrevet att **Tekla** "blifvit byggd år 1915 i Strömstad av redaktören Carl Hall för egen räkning af ek, furu och pitchpine på kravell. Vid byggandet hafva delar af ett gammalt fartyg blifvit använda." Det tycks alltså ha varit fråga om en grundlig förbyggnad, dock inte mer grundlig än att både skrovform och dimensioner kvarstätt oförändrade. Frågan huruvida en sådan förbyggnad skall anses ha resulterat i ett nytt fartyg är ju ett gammalt diskussionsämne, där vi båtologer ofta har en annan åsikt än fartygens redare. Kanske hade någon ifrågasatt redaktörens kompetens som skeppsbyggmästare, för i fallet **Tekla** kompletterades bilbrevet med ett intyg från sjökaptenen Gustaf Magnus Wikström att hon "blifvit byggd.... af redaktören Carl Hall under mitt öfverinseende för en kostnad av omkring 25.000 kr".

I akten fanns även ett köpebrev, undertecknat 30 januari 1914 av C Am Pettersson enligt fullmakt: "Jag undertecknade Hilding Larsson upplåter och försäljer härmed till Redaktören Carl Hall i Strömstad mitt ägande fartygsskrof efter trawllångaren **Tekla** med allt å skrofvat befintligt skrot och inventarier för en öfverenskommen köpesumma af 925 kr och som köpeskilling till fullo guldits tillegnar jag köparen ofvanstående fartygsskrof, gravationsfritt, i det skick det nu befinner sig liggande vid Eriksbergs Mec Verkstads AB brygga i Göteborg att äga och besitta som all annan välfängen egendom".

Tekla hade alltså varit ångtrålare, unik (?) bland svenska sådana genom sitt träskrov. Hon blev inte så gammal som lastskuta under svensk flagg – redan i oktober 1915 avregistrerades hon som såld till Trondheims Aktie Traelastkompani. Trots vissa ansträngningar och arbetsinsatser har jag inte lyckats reda ut vare sig hennes riktiga ursprung eller hennes slut. Kanske någon annan haft större framgång?

Olle Renck

Rättelser till artikel om AB Marstrands Mekaniska Verkstad

Länspumpen 1994:1

Sidan 13, första spalten, 18 raden står: **en viss kredit**; skall stå: **statlig kredit**. Det gäller även andra stycket, fjärde raden i samma spalt.

Sidan 16, första spalten, andra stycket, femte raden står: **samtliga utom två**; skall stå: **halva antalet** (dvs fyra av de åtta 86-fots ståltrålare som byggdes i Marstrand har förlängts).

Länspumpen 1994:2

Sidan 13, tredje spalten, andra raden står; LL 367, skall stå: LL 731.

Samma spalt innan stycket som börjar med 1965 tillägges: **1964, 1 juli, ändrades registerbeteckningen från LL 731 till GG 731**.

Sidan 14, tredje spalten, mellan styckena 1962 och 1970 tillägges: **1964, 1 juli, ändrades registerbeteckningen från LL 798 till GG 798**.

Länspumpen 1994:3

Sidan 4, har tyvärr ett tidigare fotografi av **Dyning** kommit med. Fotografiet i tidningen har tagits av Cenny Myhrborg och föreställer **Dyning** innan hon byggdes om till häcktrålare.

Sidan 6, första spalten, första stycket, femte raden står; att **Carmel** beställdes i **april 1966**; skall stå: i **april 1965**.

Sidan 7, första spalten, första stycket, nionde raden står; att **Tudor** beställdes i **april 1966**; skall stå: i **april 1965**.

Sidan 9 och 10, förtydligande: Under **Ekefjord** står att hon byggdes som **NB 7**, vilket är riktigt, men hon beställdes som **NB 8**. Emedan **Inger** beställdes som **NB 7**, men byggdes som **NB 8**.

Sidan 11, första spalten efter 1991, tillägges: **Ombyggnaden utfördes av Kattegat værft, Grenå, Danmark**.

Lennart Bornmalm

Foto: Leif Lundberg



S A L's Gripsholm finmålas för resan västerut sommaren 1953.

När jag fick den fina bilden som är på framsidan av tidningen av bogserarna **Hugo** och **Arthur** av Leif Lundberg, frågade jag om han hade fler färgbilder från denna tid. Visst hade han det och när jag fick se dessa tyckte jag att Läns pumpens läsekrets skulle få ta del av dem också. Övriga i redaktionen hade samma uppfattning och här kommer färgbilderna som Leif Lundberg tog i början av 1950-talet.

Vi har lagt bilderna på ett ark så de går lätt att ta ur tidningen om intresse finns.

Varsågod! Tack vare Era frivilliga bidrag var det möjligt att trycka dessa intressanta färgbilder.

Bertil Söderberg

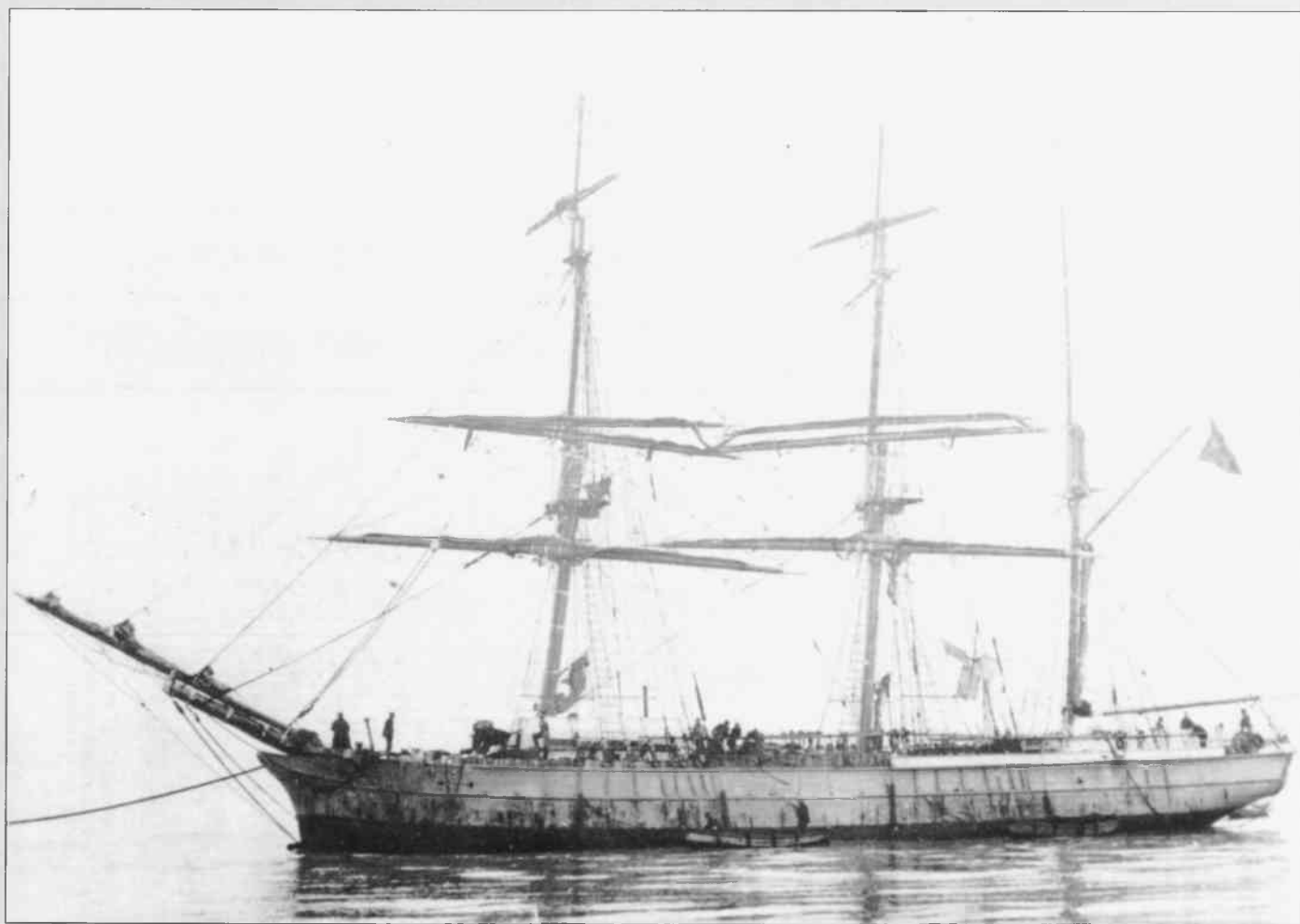


Eriksbergs Varv med nybygget Kronoland för Tirfing och S A L:s M/T Marieholm år 1951.



Majnabbekammen med en av londonbåtarna år 1953.

Registersidorna 3601–3700



3605 Argentina

*Registerredaktörer:
Kristen Bång
Tore Olsson
Gunnar Ståhl*

Reg. nr	Typ	Namn. Versaler = Namn under svensk flagg. Små bokstäver = utländsk flagg Understrukna namn = finns foto som	Byggnadsår och plats	Tonnage		Foto finns	Inregistrerad	Avförd och anledning	
				Brutto	Netto				
3601	SS		1899	Bergsund	230	126	x	1900	1961 Upphuggen Stockholm
3602	SS	<u>ANTON</u> ex Newbigging, Castanos, Ithaca, Castanos	1882	Southampton	1605	1050	x	1900	1917 Sänkt 6/6 i Nordsjön
3603	S	DANZIG	1845	Danzig	494	462		1900	1904 Upphuggen Torekov
3604	S	HEKLA	1841	Piteå	134	115		1900	1901 Kondemnerad Stockholm
3605	S	ARGENTINA ex Simon	1856	Danzig	596	478	x	1900	1908 Strandad 8/2 Hirtshals
3606	S	HAFSORNEN ex SAVE ALL	1883	Grimsby	78	56		1900	1928 Sjönk 1/8 Bottenhavet
3607	S	CERES ex Mette Johanne	1876	Nordby	174	153		1900	1912 Sjönk 4/11 ÅlandsHav
3608	S	LÄRKAN	1875	Göteborg	244	217		1900	1901 Strandad 1/12 Horns Rev
3609	S	IRES ex Bonus	1878	Kragerö	208	193		1900	1920 S Da. Strandad 25/6-20 Korsör
3610	S	EGGEN ex Aeggen	1891	Varaldsö	73	61		1900	1919 Strandad 2/12 Göteborgs s inlopp
3611	S	VEGA	1877	Varaldsö	97	83		1900	1912 Präm Iggesund
3612	S	ALF ex CARBO, ALF	1875	Skånevik	101	98		1900	1939 Strandad 23/12Bålsö
3613	S	SVEA ex Carl Imenaes	1873	Grimstad	376	336		1900	1901 Koll juli Engelska kanalen
3614	S	EUGEN ex SILVERY, Silvery Cloud	1884	Galmpton	78	57		1900	1930 Sjönk 9-10/7 Kullen
3615	S	PEROLA ex NILS, Niels	1863	Thurö	85	70		1900	1914 Strandad 21/10 Udbyhöj
3616	S	NOBEL	1895	Söbben	29	29		1900	1913 S No. (Öde?)
3617	S	Spero I ex SPERO, Spero Exspecto	1878	Burton Stather	73	50	x	1900	1917 S No. Sjönk 30/7-20
3618	S	SCHEJLO ex Shiloh	1875	Hull	78	57		1900	1911 Strandad 19/1 Svinbådan
3619	SS	VIND	1899	Waterhuizen	177	119		1900	1901 S Est. Ej LR 1906
3620	S	HANS	1900	Viken	59	39		1900	1946 S Pa. Vrak Uddevalla
3621	S	ELISABETH ex Eig	1891	Halsenöen	207	182		1900	1937 Upphuggen Ramsjö
3622	S	LACKER	1892	Söbben	30	23		1900	1911 S No. (Öde?)
3623	S	OLGA ex Walter	1846	Wilmington	151	132		1900	1911 Övergavs 11/9. Präm Västervik
3624	S	HULDA	1892	Aspholmen	26	22		1900	1906 Strandad 20/5 Jönköping
3625	S	ALBATROSS	1891	Stamnäs	31	23		1900	1910 Struken
3626	S	LINNEA ex CIMBRIA, Kodan	1876	Marstal	138	125	x	1900	1932 S Fi. Strandad 25/11-37 Ledsund
3627	S	SIGNE	1882	Varaldsö	72	63		1900	1911 Strandad 29/9 Lolland
3628	S	KRONAS ex Kronos	1874	Lundevig	360	325		1900	1902 Koll 6/7 Rügen. Sjönk
3629	S	LILIAN ex Alpha, Piskatagua	1872	Nova Scotia	644	587		1900	1902 Kond dec. Leith
3630	S	Br Høglund ex GÖSTA	1900	Karlshamn	55	39		1900	1904 S Da. Borta m m o a 3/06 Östersjön
3631	S	PALMEN	1895	Söbben	31	22		1900	1933 Slopad
3632	SS	START ex Horton	1882	Sunderland	1827	1187		1900	1905 Förlist 6/1 m m o a Nordsjön
3633	S	VICTORIA ex VANADIS	1874	Porsgrunn	393	352		1900	1907 Strandad 23/11 Rödbby
3634	S	BLENDA ex NORA	1872	Bergen	69	59		1900	1918 Sjönk 10/11 Aalborg
3635	S	ZIPPORA	1889	Ölve	77	66		1900	1915 Juni. Borta m m o a Östersjön
3636	S	GARPEN ex GULLVÅG, CONQUEST	1887	Elmshorn	81	71	x	1900	
3637	SS	SKANDIA	1866	Köpenhamn	173	114	x	1900	1906 S Da. Upphuggen
3638	S	SPECULATION	1881	Grimstad	290	267		1900	1917 Sänkt 8/7 ubåt Nordsjön
3639	SS	Sher ex El Karim, SVEA	1900	Kiel	758	452	x	1900	1949 S Ke. Upphuggen 1958
3640	S	Karin ex Lootus II, ALBATROS	1896	Martenshoek	178	161		1900	1912 S Ru. Strandad 18/11-61
3641	S	INGEBORG	1900	Södra Garn	127	114		1900	1938 Strandad 9/10 Kråkelund
3642	S	ASTA	1877	Aalborg	77	70		1900	1926 Strandad 12/10 Hällevik
3643	S	PEREGAL	1885	Grimsby	83	58		1900	1925 Strandad 28/10 Hävringe
3644	S	VALÖ I ex GANA, NILDE, NIL DESPERANDUM	1886	Brixham	92	68	x	1900	1963 Koll 29/4 isberg Grönland
3645	S	TVÅ BRÖDER ex SOUVENIR	1878	Grimsby	74	51		1900	1928 S No (Öde?)
3646	S	RESCUE	1886	Rye	79	49	x	1900	1969 Sänkt 12/6 utanför Malmö
3647	SS	AGNE ex Mancestria	1894	Dumbarton	1011	724	x	1900	1917 Torp 9/8 Nordsjön
3648	S	NATHALIA ex Nanny Marie	1853	Djursvik	132	114		1900	1918 Kondemnerad Saltvik
3649	S	LA GITANA	1875	Tönsberg	299	272		1900	1907 Kondemnerad Christiansund
3650	SS	HVEN ex HVEEN, HVEN	1882	Göteborg	294	202		1900	1922 S Da. Upph. 1939 Danmark

3651	SS		FRAM ex Langenberg	1889	Grabow	63	15	1900	1952	Präm 1942. Upphuggen 1952 Göteborg
3652	S		STIGFJORD ex FERN	1888	Grimsby	87	60	1900	1958	Upphuggen Knippla
3653	S	Bertha Elisabeth ex Mathilde,	MÄRTEN, Poseidon	1893	Randiskül	155	131	1900	1901	S Be. Återkom som 5804
3654	S		LEA	1864	Stavanger	180	159	1900	1908	Såld. Ej LR 1913
3655	SS		RUNO ex Ben Ledi	1873	Sunderland	1099	798	1900	1901	Strandad 19/12 Sölvesborg
3656	SS		TÄRNÖ ex ANTON, MARS	1900	Torskog	266	150	x 1900	1972	S Fi
3657	S		CARLTON ex GREAT CARLTON	1888	Grimsby	85	64	1900	1922	S Fa. Upphuggen 1961
3658	S		HENRIETTE	1878	Halsnö	89	74	1900	1910	Upphuggen
3659	S		ALDEBARAN	1884	Timmernabben	287	253	1900	1911	Strandad 20/9 Vasa
3660	S		SIGFRID	1875	Halsnö	83	74	1900	1903	Strandad 19/4 Borgholm
3661	SS		GYLFE	1874	Köpenhamn	397	260	1900	1919	S Da. Upphuggen 1923
3662	SS		ERNST ex Holger Danske, MALMÖ	1870	Oskarshamn	263	191	1900	1923	S Da för upphuggning
3663	S		VALIANT	1899	Beverly	77	11	1900		S Ryssland före 1906
3664	S		HARALD ex Thor, Warwick	1879	Hull	75	60	1900	1935	Ej längre sjöfart
3665	S		LILLY ex Norman	1894	Opsanger	95	81	1900	1914	S No (Öde?)
3666	S		JOHN ex John de Wycliffe	1887	Grimsby	88	54	1900	1923	Strandad 4/3 Möen
3667	S		URANIA	1900	Viken	29	22	1900	1944	Strandad 21/6 Ekenäs
3668	SS		JENNY ex BELE, JÖNKÖPING	1899	Torskog	188	130	1900	1934	Sänkt Donsö
3669	S		ANNA ex Donna Zoyla, General Brialmont	1878	Brake	339	305	1900	1919	Strandad 24/12 Longsand
3670	SS		Triton ex RUBIN, MUNKSJÖ	1899	Sjötorp	189	113	x 1900	1939	S Est. Fanns LR 1947
3671	S		DAN ex Ernestine, F Giddings	1855	Maine	283	249	1900	1909	S Fi. Präm
3672	S		PURITAN	1885	Grimsby	80	31	1900	1920	S Fa. Förlist 18/11-20 Hebreederna
3673	S	Gerda Hjaeresen ex Birgitte Holm,	HILDE, British Empire	1877	Sandwich	95	74	x 1900	1961	S Da. Strandad 9/12-67 Rönne
3674	S		RETRIEVER	1879	Garston	78	60	1900	1938	Strandad 14/11 Inlängan
3675	S		BIRGIT ex HEIMDAL	1873	Holmestrand	222	204	1900	1920	S Da. (Upphuggen?)
3676	S		EMMA ex Mignonette	1879	Ramsgate	42	31	1900	1903	S Da. (Öde?)
3677	SS		TRIO	1900	Dösebacka	189	122	1900	1909	S No. Strandad 8/9-56
3678	S		VICTORIA	1900	Pukavik	56	47	x 1900	1968	Sjunken Stocksund
3679	S		ALLY ex Lucia	1857	Buccari	410	390	1900	1902	Upphuggen Torekov
3680	S		THORESTA ex THORA	1890	Hardanger	84	74	1900	1921	Strandad 16/10 Fårö
3681	S		HELLMUTH	1875	Stettin	89	72	1900	1906	Sjönk 24/8 mellan Öland o Gotland
3682	S		ANNA	1868	Tungesvig	65	53	1900	1900	Sjönk 12/10 Kattegatt
3683	S		BETTY	-	-	50	39	1900	1907	Strandad 26/4 Anholt
3684	S		DINA	1900	Sjötorp	110	95	1900	1935	Koll 2/11 V Visby
3685	S		GUNNEL ex MARTINA, VERA	1900	Figeholm	169	153	1900	1901	S Da. Brann 23/10-21
3686	S		ASTOR	1900	Eckerna	77	62	1900	1945	Upphuggen Djupvik
3687	S		BETTY	1894	Barth	45	37	1900	1922	Präm
3688	S		ROMA	1883	Lillesand	145	130	1900	1905	Strandad 3/12 Lavansaari
3689	SS		RÖDSKÄR ex Rødskaer, ENGLAND, Bentala	1889	Wallsend	2695	1999	1900	1932	S Fi. Strandad 10/35
3690	S		AUGUST	1893	Emmast, Dagö	340	313	1900	1916	Bränd 7/12 av ubåt på Nordsjön
3691	S		AVANCE	1871	Rye	65	54	1900	1927	S Da. Borta mmoa 9/27 pr Skagen-Molde
3692	S		VICTORIA ex Adonis	1878	Hammelwarden	416	375	x 1900	1915	S Da. Borta mmoa 12/16
3693	S		INGEBORG ex Evangeline	1868	Sunderland	348	316	1900	1903	S Fi. Övergavs 060806
3694	S		GUSTAF ex Adolph Friedrich	1863	Stralsund	203	182	1900	1903	Kond Köpenhamn
3695	S		RIGEL	1869	Arendal	217	191	1900	1917	Kond Fredrikstad
3696	S		SKÖLD ex Skjold	1894	Opsanger	115	73	x 1900	1969	Strandad 29/12 St Kitts
3697	S		ROLF	-	Skottland	53	39	1900	1901	Strandad 21/2 Marstrand
3698	SS		ÖSTAN ex ÖSTANÄ III	1900	Motala	200	130	1900	1952	Upphuggen Tyne
3699	S		FIDES ex Imbro	1873	Sunderland	1188	524	1900	1903	Koll 27/4 Östersjön. Upphuggen
3700	S		BERTHA	1874	Apenrade	591	523	1900	1916	Bränd 3/11 ubåt Nordsjön

Transatlantic

Då jag håller på med ett arbete om Transatlantic så försöker jag att få köpa Transknapper modell större 6 styck och små 4 st.

Bengt Andréasson
Vattentornsgatan 152, 424 37 Angered
031/30 48 30

Till salu:

- Brevduvan, inb. 1985-94
- Svensk illustrerad skeppslista, 1979-80-81-84
 - Hegland: Nortraships flotta, 2 band i skinn
 - Praktband om Smögen
- Mason: Soviet merchant shipping från 1966 inb.
 - Illustrerad Norsk skeppslista 90-91
 - Lawrence: Canadian Navy 39-45
 - Buchheim: Das Boot (på tyska)
- Den danske sömand 1914-18, 1939-45, utg 1946
- 23 häften och fem böcker om svensk handelssjöfart under 2:a världskriget

NYUTKOMMEN:

Kust- och havshistoria 39-45

Bl a Kungsholm under USA-flagg, unika bilder från USA:s riksarkiv

Terje Fredh, Grängsgatan 16, 453 30 Lysekil

Tel 0523-117 80 (arb), 0523-104 21 (bostad). Fax 0523-120 03. Mobil 010-287 48 62

Aktuella evenemang

VÄSTRA KRETSEN GÖTEBORG

Lördagen den 14 januari

Ungdomar under segel. Lennart Magnusson presenterar föreningen *Mot Bättre Vetande* och dess skolfartyg *Hawila* och *Astrid Finne*.

Lördagen den 4 februari

Programmet ej fastställt, men vi satsar på föredrag eller bildvisning.

Lördagen den 4 mars

Västra kretsens årsmöte.

Lördagen den 1 april

Programmet ännu ej klart.

Lördagen den 6 maj

utfärd med *Herkules*.

Lokal är som vanligt Nakterhuset vid Klippan och mötestiden 14.00. Klubblokalen är öppen varje tisdag mellan 18 och 21. Då kan du över en kopp kaffe träffa likasinnade och även ägna dig åt studier av vårt rikhaltiga bibliotek (vi har gjort nya, fina bokförvärv!).

Alla är hjärtligt välkomna!

För programverksamheten hänvisar vi också till anslag i lokalen eller till vår telefonsvarare 031-24 65 15.

VÄSTRA KRETSEN UDDEVALLA

Vårsåsongen börjar med möte tisdagen den 10 januari. Övriga möten den första helgfria tisdagen i månaden enligt följande: 7 februari, 7 mars, 4 april, 2 maj och 6 juni.

Alla möten i Sjömanskyrkan, Uddevalla, kl 19.00.

Välkomna!

Kompletteringar till Registersidorna

3597 S John - 1897 lär även ha hetat *Krone*.

3533 enligt LP:s Reg sidor vara S/S *Fredrik ex Mytilene* - 1881. I Svensk Skeppslista från 1900 och fram anges även med samma reg nummer *Bark Viktoria ex Vanadis* - 1874. Vilket är rätt?

Kenneth H Ohlsson

SVÄRD OCH ÖVERHETEN

Skröna från Ålakusten

Walter Nilsson

Det var sista sommaren Svärd levde.

Han är borta.

AB Alfrakt revs. Vid bryggan, som kvassarna skavde trävit, ligger stora, vita plastbåtar och på tomten, som måste vara indränkt i ålfett, byggdes radhus.

Ålakvassen Albert sjönk vid Hasslö.

Minnet av Svärd luktar ål.

Svärd och Överheten är en hejdlöst rolig skräna om den överdådige åltjejsaren och omätliga kvinnokarlen Svärd, som saknar respekt för Överheten, som han alltid stavar med stort Ö.

Överheten kan vara tulleriförman Furuvad, invägare Bendel, poliskommissarie Shellack Persson eller Ålakungen.

Svärd blir aldrig svarslös. Han är den lille mannen som i alla fall alltid har ordet, den dräpande repliken, som är farligare än svärdet.

Den sanna, lite vemodiga och mycket roliga historien om Svärd luktar rökt ål, alevad, rå ål, ruttna bryggor, kokt ål och mittiosex.

Svärd och Överheten är mycket mänsklig.

PRIS: 160 KR INKLUSIVE PORTO. (HÄMTPRIS I LOKALEN.)

SÄTT IN BELOPPET PÅ DIN BESTÄLLNING PÅ POSTGIROKONTO:

439 50 28-6 KLUBB MARITIM VÄSTRA KRETSEN, SÅ KOMMER DITT EX PER POST.

NY BOK AV
WALTER NILSSON!

OBS!

RÄTT POSTGIRONUMMER:

439 50 28-6

Tyvärr fel i förra numret.



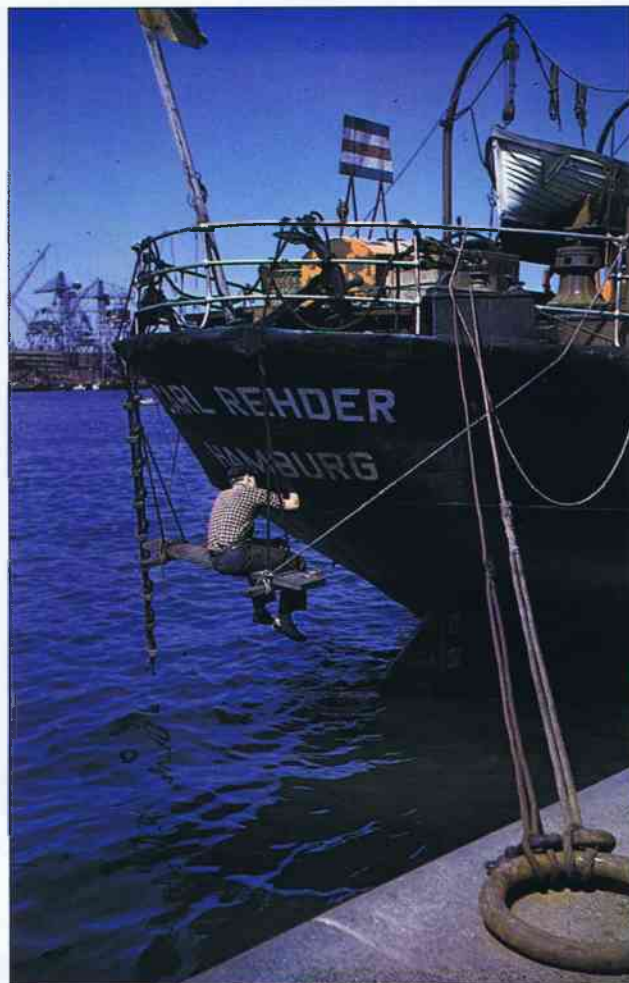
Skeppsbrokajen var plats för skutorna. I bakgrunden Götaverken. Fotot från maj 1951.



Lasthantering med skyfflar och skopa i maj 1951.

Gott Nytt År 1995

önskar
"Pumpredaktionen"



Det mälas och fejas. Men vad är det för flagga på poopen?



Yttre Järnvägsbron över Rosenlundskanalen med Götaverken i bakgrunden år 1951.



Gunborg var den första av de sju tremastskonarna. Foto från Örjan Kronvall.

Sju 3-mastskonare från Ven

Av Gustaf Gustafsson

Det jag närmast vill skriva några rader om, är de sju 3-mastskonarna som i början av seklet hörde hemma på ön Ven i Öresund.

Mycket är för mig personligen förknippat med Ven. Min uppväxt var det gamla fädernevarvet, AB Gustafsson & Sönens varv i Landskrona, och mycket därför kom jag i beröring med segelfartyg, inte bara från Ven utan även från andra platser bl a Brantevik, Skillinge och i Bohuslän.

Många av oss lite äldre minns säkert det som man kallar "Storm över Ven", orkanen i december 1921. Själv var jag då bara åtta år gammal. En annan stor händelse var den stränga isvintern 1924, då praktiskt taget hela Öresund var isbelagt och Vens fartygsflotta låg upplagd i Kyrkbackens hamn.

Många fartyg har varit hemmahörande på Ven. Störst var antalet på

1920-talet, och fartygen var i allmänhet byggda i Viken, Landskrona, Råå, samt i Danmark.

Genom att det var vanligt att fartygen lades upp under vintermånaderna, var det naturligt att innan seglationen skulle börja att besöka varvet, för bl a sliptagning, maskininsättning eller annan reparation.

Ven har behållit sin lyskraft genom seklerna, inte bara genom kungliga harjakter och stjärntydare.

Skalden Gabriel Jönsson har gjort öns backafall berömda. Det var i dessa backafall, som Ellen satt och väntade på "Briggen Tre Bröder", allt medan månen gick över Ven.

Numera är Vens samtliga segelskutor delvis upphuggna eller på annat sätt skingrade med vinden, och Gustafsson och Sönens skeppsvarv är ett minne blott.

KORT HISTORIK AV DE SJU 3-MASTSKONARNA

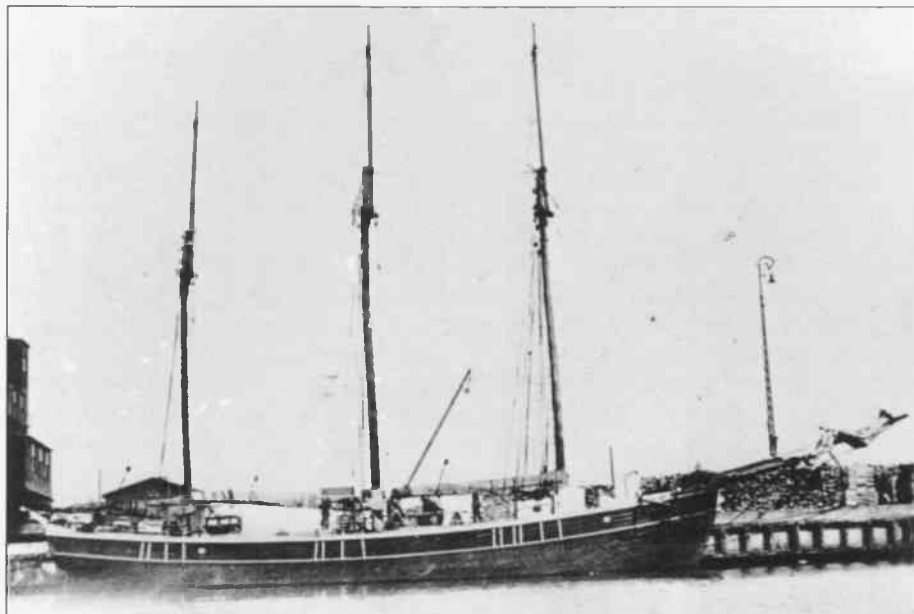
3-mastskonaren Gunborg

Reg. nr 5656, 210 tons dw.

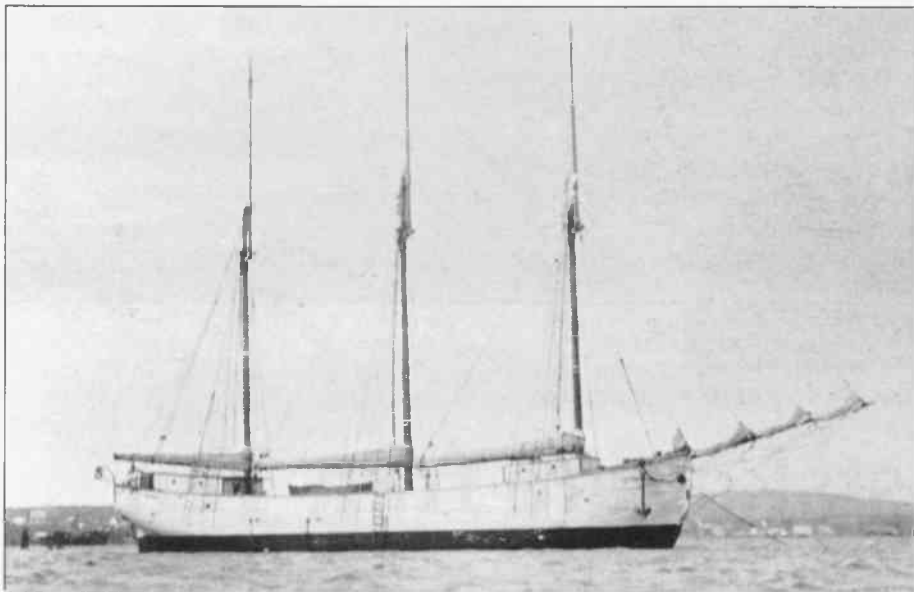
Hemort: Bäckviken, Ven.

Hon är byggd av skeppsbyggmästare A. K. Gustafsson 1914 (min farfar), vid Landskrona Nya Varvs AB. Beställare var kaptenen G. Persson i Tuna, Ven. Han bildade för köpet ett partrederi på Ven, med 11 delägare om 60 andelar, varav kapten Persson ägde 45. Själv seglade kapten Persson fartyget i 30 år. År 1928 insattes en 80 hkr Skandia-motor.

Gunborg stannade på Ven i 30 år. I januari 1944 såldes hon till Alsvik i Roslagen. Här stannade hon bara till maj 1945 då hemorten blev Bleket på Tjörn.



Elsa av Hven. Foto från Örjan Kronvall.



Saga – Hven. Foto från Örjan Kronvall.



Tuna "på läppen". Foto Bernhard Göthberg.

Hon stannade kvar i den svenska handelsflottan fram till 1965 då hon såldes till Danmark och fick namnet **Kongsmark**. Skutan förläste redan den 8 april 1965 i Stora Bält.

3-mastskonaren Elsa

Reg. nr 6980, 175 tons dw.

Hemort: Kyrkbacken, Ven.

Hon är byggd av Nörregaard & Petersen vid Dyrehaven vid Nyborg, år 1919 – 1920. Hon fick då namnet **Als**, med hemort Marstal, Danmark.

1923 blev **Als** såld till ett partrederi på Ven, med kaptenen Alexander Persson som huvudredare och fick samtidigt namnet **Elsa**.

År 1926 fick hon sin första hjälpmaskin på 60 hkr.

Även **Elsa** avyttrades under kriget. I mars 1942 såldes hon till Kiddön. I januari 1955 flyttade hon till Grundsund. Sin sista svenska hemort fick hon 1957 då hon kom till Rågårdsvik. **Elsa** såldes i mars 1965 till England.

3-mastskonaren Saga

Reg. nr 6410, 250 tons dw.

Hemort: Kyrkbacken, Ven.

Hon är byggd på Simrishamns varv av Ernst Davidsson 1920. Det var kaptenerna Samuel och Werther Leonard Wennerberg från Ven, som lät bygga fartyget. År 1935 bildades Rederi AB Saga, om 280 aktier. Styrelsen hade sitt säte på Ven, och W. L. Wennerberg hade aktiemajoriteten. **Saga** har liksom de andra Ven-fartygen nästan hela tiden seglat i östersjöfart. (Hon var en seglare av Guds nåde). Sin första hjälpmaskin fick hon 1929, en 100 hk Skandia.

Saga kolliderade den 12 december 1951 och sjönk i Öresund. Hon bärgades men vid besiktning visade sig skadorna så stora att hon kondemnerades.

3-mastskonaren Tuna

Reg. nr 6321, 185 tons dw.

Hemort: Kyrkbacken, Ven.

Hon är byggd 1920 i Stubbekiöbing i Danmark, av skeppsbyggmästare Otto Hansen. Beställare var ett partrederi på Ven, bestående av kaptenen Adolf Christiansson och hans två söner, Kyrkbacken, Ven. Kapten A. Christiansson var huvudredare till 1944, varefter sonen Gustaf Harry efterträdde honom som befälhavare. 1926 fick **Tuna** en hjälpmaskin på 50 hk.

Tuna förblev Ven trogen under hela sin svenska tid. I september 1968 såldes hon till Danmark och döptes om till **Lady Valerie**. Hon sjönk i juli 1973 i



Sylva av Hven. Foto från Örjan Kronvall.

Söby, bärgades men sprängdes efter besiktning.

(Jag seglade som jungman i Tuna 1934).

3-mastskonaren Sylva,

Reg. nr 6753. 290 tons dw.

Hemort: Kyrkbacken, Ven.

Det var ett partrederi på Ven, med kaptenen Alexander Assarsson i Eslöv som huvudredare, som år 1922 tog leverans från Sölveborgs Varvs Rederi AB, av en nybyggd 3-mastskonare som de gav namnet Sylva. Samtidigt fick hon en Skandia motor på 90 hk, som senare utbyttes mot en på 180 hk.

Åren 1940–1941 var Sylva utsatt för två sjöolyckor. Den första inträffade 1940 då hon grundstötte på norra sidan av Storbådan, och vid det andra haveriet skruvades hon av isen 1941 på grund utanför inloppet till Landskrona, men kom med lindriga skador själv loss och flott.

Sylva lämnade Ven i april 1945 såld till Bleket. Redan i september samma år fortsatte hon till Stockholm och därifrån i juli 1947 till Alsvik. Försäljningarna kom tätt. Redan i december 1947 såldes hon vidare till Oskarshamn. 1952 såldes hon så till Skärhamn och fick namnet Tornö.

I november 1964 bogserades hon från Skärhamn till Agnesberg efter ett antal



Olga på provtur i Öresund utanför Landskrona 1931. Foto från Gustaf Gustafsson.

års uppläggning i hemmahamnen. Från Agnesberg bogserades hon senare till Ringön i Göteborg. I oktober 1968 meddelades att hon kommer att användas som kanalfyllning eftersom Tornö bedömdes som icke iståndsättlig. Året därpå såldes hon dock till en privatperson i Göteborg, och hon anmäldes nu som husbåt.

I februari 1982 avfördes hon efter ett meddelande från Göteborgs hamns trafikavdelning som sade att Tornö låg i pråmhamn 2 på Ringön i Göteborg 1966–1978. Försummad tillsyn gjorde att hon vattenfylldes och blev vrak. Den siste ägaren av fartyget hade inte kunnat påträffas. Den 9 mars 1978 bortforslades Tornö från Ringön till en tipp.

3-mastskonaren Olga

Reg. nr 7729. 170 tons dw.

Hemort: Kyrkbacken, Ven.

Hon var byggd vid Gustafsson & Söners Skeppsvarv i Landskrona 1930–1931. Beställare till fartyget var kapten Petter Jönsson tillsammans med två söner, vilka bildade ett partrederi. Då Petter Jönsson avled 1940, ärvdes hans andel lika av sönerna av vilka Harry Jönsson blev huvudredare. Hon försågs från början med en hjälpmaskin på 60 hk, vilken senare utbyttes mot en på 105 hk.

Olga stannade kvar på Ven ända fram till i mars 1956. Hon såldes då till Hällevik i Blekinge. 1961 såldes hon vidare till Kalmar och därifrån till Djupekås 1963. Fyra år senare såldes hon till Västtyskland.

3-mastskonaren Margit

Reg. nr 6216. 205 tons dw.

Hemort: Bäckviken, Ven.

Hon byggdes 1919 av Falkenbergs Varv för en halmstadsredare men inköptes under byggnadstiden av ett partrederi i Bäckviken på Ven, med handlaren Einar Persson som företrädare. I samband med detta inköp erhöll skutan namnet Margit.

År 1928 fick fartyget sin första motor. Den var på 70 hk. I mars 1937 övertog John Leonard Johansson huvudredarsysslan.

Även Margit såldes under kriget. I november 1942 kom hon till Halmstad, där namnet ändrades till Åtran. I april 1946 såldes skutan vidare till Kalmar, och fick där heta Ängö. Redan efter ett år kom hon till Kyrkesund, där hon fick sitt sista namn, Glittvåg.

Den 17 september 1950 befann sig Glittvåg i Gävlebukten på en resa mellan Limhamn och Härnösand. Skutan sprang läck i det hårda vädret och sjönk omedelbart. Dessbättre kunde hela besättningen räddas. ■

Ex-svenskar i östnyländsk sandfart

Av Krister Bång

I förra numret behandlades ett antal träfartyg som lämnat Sverige för att söka lyckan i Finska Viken för att frakta sand till huvudstaden. Nu skall vi ta oss an några av järnarna.

Det var i maj 1963 som Paul Grönkvist i Borgå köpte **Ringö** av Oskar Abrahamsson m fl i Edshultshall. Under finsk flagg behöll man namnet **Ringö**. Under 60-talet övertogs hon av Erik och Göran Grönkvist i Borgå. I mars 1980 var det slutseglat. Hon såldes då till entreprenören Gunnar Stark i Karlskrona (jämför **Wallerö**). Det ville sig dock inte bättre än att hon redan samma månad eldhärjades i Karlskrona. Skadorna blev så stora att fartyget kondemnerades.

Emellertid såldes fartyget, som under svensk flagg fått namnet **Ringö av Karlskrona** för att byråkraterna skulle bli nöjda, redan i september 1980 i befintligt skick med nyttjandeförbud till Västtyskland. Hon lämnade Karlskrona den 11 september för Kiel.

Ringö kom därvid hem till sitt gamla fädernesland. Hon såg dagens ljus redan 1914 hos C. Lühring Schiffswerft und Trockendock i Kirchhammelwarden. Hon byggdes som fiskelogger under namnet **Anny**. Senare ändrades detta till **Hanna** och från 1936 **Kurth Both**. I april 1957 såldes hon av Max Both i Glückstadt utanför Hamburg till Oskar Abrahamsson i Edshultshall där namnet alltså blev **Ringö**. Hon var då ombyggd till lastfartyg.

*Ringö, hon avkortades(!) i Glückstadt till sin originallängd, för att skrovet skulle bli vackrare. Överbyggnaden togs bort, och hon uppriggades till tremast-slätskonare med namnet **Anny**, hemorten Hamburg. Hon för en rå för bredfock, men på de bilder av henne som jag har fått, ser man inget segel på denna rå. Åtminstone från 1987 heter hon **Anny von Hamburg**, och för brittisk flagg. På ett foto taget 1991 för hon **Antigua & Barbuda**-flagg. Troligen charterskonare.*

Bengt Sjöström



I november 1963 sålde AB Baskarpsand i Baskarp vid Vättern sin **Wettern** till John Wilhelm Backman, Härpe, Lovisa. Han döpte om sitt fartyg till **Anya**. Annars var det vanligast att man behöll de svenska namnen på fartygen.

På 70-talet övertogs hon av Reino Henriksson, Lovisa. **Anya** skrotades vintertid 1979 i Lovisa.

Hon var byggd redan 1897 av Borsius

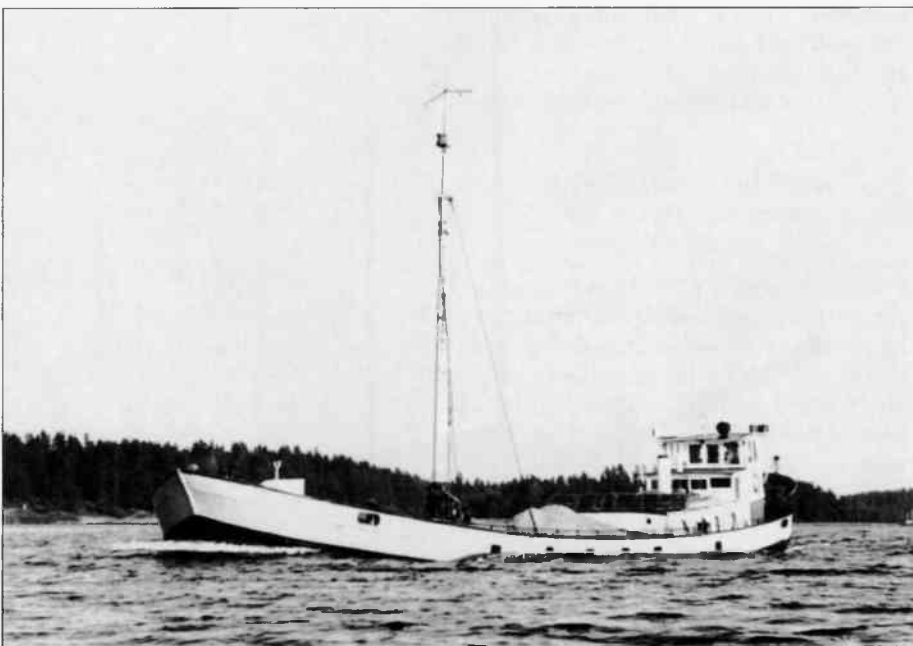


Ringö vid Helsingfors den 26 juli 1972. Foto Bengt Sjöström.

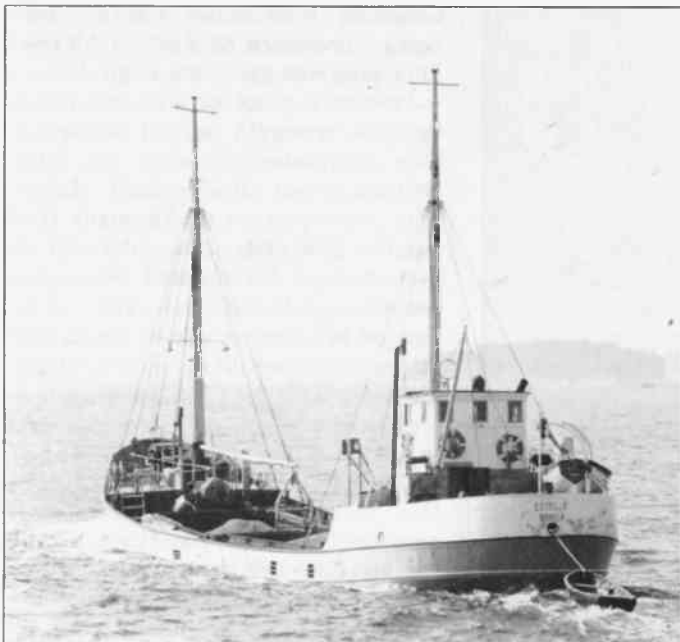
v.d. Ley i holländska Middelburg. Hon var segelfartyg till ursprunget och bar namnet **Senior**. 1924 utrustades hon med en Callesen-maskin i Åbenrå. Hemorten var 1927 Groningen och ägare var kapten D. R. Kajuiter och namnet fortfarande **Senior**.

I mitten av 30-talet bytte hon namn till **Baltic**, fortfarande med Groningen som hemmahamn.

Den 1 augusti 1939 befann sig **Baltic** på en resa mellan Höganäs och Örebro vid Notholmen i Hjälmaren och gick på grund i det hårda vädret. **Baltic** sjönk på 10 minuter, dock inte djupare än att fören förblev ovanför vattnet. En vecka senare köptes vraket av dykaren John Sörman i Stockholm som bärgade fartyget och införde henne till Hjälmare Docka för iståndsättning.



Anya ex Baltic I i Rönnskärssund den 16 augusti 1967. Foto Bengt Sjöström.



Estelle på Sibbofjärden den 16 augusti 1973. Foto Bengt Sjöström.



Estelle under ombyggnad i Åbo den 14 juli 1992. Foto Krister Bång.

I maj 1941 var återställandet klart och fartyget utbjöds till försäljning. I juli samma år inköptes hon av ett partrederi i Hällevik med Nils Olof Leander Persson som huvudredare. Man behöll sitt fartyg ända fram till i maj 1963 då hon såldes till Baskarp. **Baltic** bytte samtidigt namn till **Wettern**. Bara ett halvår senare såldes hon alltså till Finland.



I april 1965 inköpte Emil Valdemar Gustafsson, Borgå, **Estelle** från Åstol. Säljare var ett partrederi med Ingvald Wikström som huvudredare. I början av 70-talet överlät han fartyget till Mikael Lindell i Borgå som fortsatte att sysselsätta henne i sandfarten till 1985. I februari 1986 kom meddelandet att hon sålts till Eestaas O/Y i Åbo. Den nye ägaren planerade att bygga om henne till motorsegelare och sysselsätta henne i någon form av u-landsfart till Afrika och Centralamerika. Vid ett besök i Åbo i juli 1992 kunde jag konstatera att mycket arbete ännu återstod att utföra.

Estelle byggdes 1922 av Schulte & Bruns i Emden som fiskefartyget **Vesta** för Heringsfischerei "Dollart" AG i Emden. Hon var detta bolag trogen ända till i juli 1954 då hon inköptes av Rederi AB Erik Olausson & Son i Skärhamn vilka ändrade hennes namn marginellt till **Westa**. Under den första tiden som svensk var hon registrerad som fiskefartyg.

1959 inköptes hon av Fritiof Andersson m fl i Skärhamn som lät ändra namnet till **Monica** och två år senare blev hon alltså åstolbo som **Estelle**.

Estelle låg kvar i Pansio 1 april 1994, sedan dess har jag inte varit till Åbo, men jag har inte

hört att hon skulle ha rört på sig. Hon flyttades från Aura å till det forna LaTe-varvet i Pansio omkring 1992, våren '93 låg hon redan där.

Bengt Sjöström



Det belgiska gruvbolaget Vieille Montagne har en gruva i Ammeberg (Zinkgruvan). För att frakta sin malm mellan Vättern och Göteborg hade man egna fartyg döpta efter bolaget och med en ordningssiffra. Den yngsta av dessa fartyg färdigställdes 1922 vid Torskogs varv för varvets egen räkning med namnet **Ester**. I väntan på köpare lades fartyget upp vid varvet. Först 1926 såldes fartyget till Vieille Montagne-bolaget och fartyget kom igång som **Vieille Montagne**

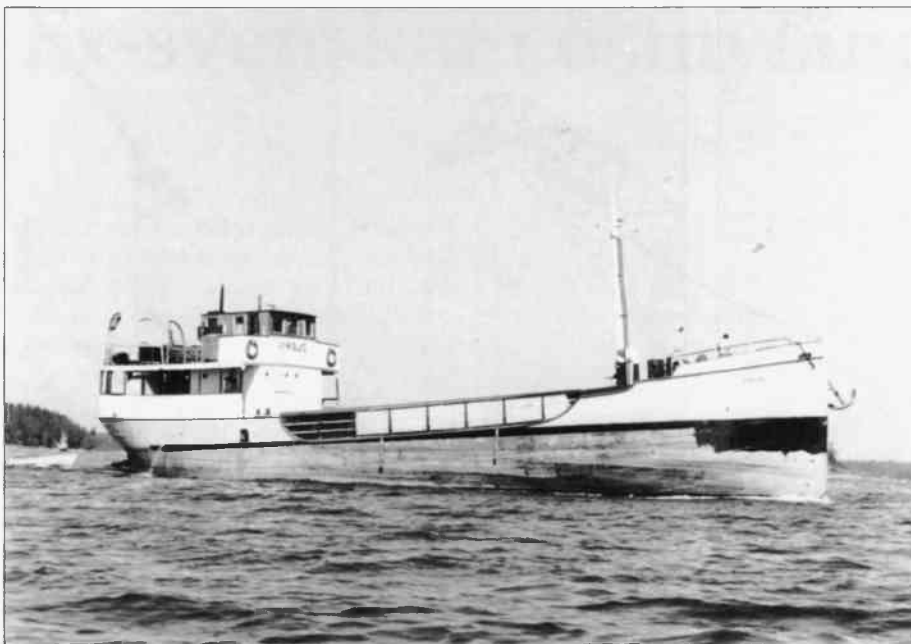
ne IV. Hon gick sedan troget för sitt rederi ända fram tills hon i april 1967 såldes till Ragnar Johannes Nordström m fl i Borgå. Fartygets franska namn byttes ut mot det mera lättstavade **Nordland**. I april 1973 övertogs hon av Ossian Nordström i Borgå, en av delägarna i det förra partrederiet.

I augusti 1980 blev fartyget åter svenskt. Hon inköptes då av Claes Taras i Stockholm som ändrade hennes namn till **Timmerman**. Hon hittade nu en kajplats vid Söder Mälarstrand i Stockholm.

Redan i december 1981 såldes hon via mellanhänder till Ulf Nersing i Stockholm som återgav henne något av hennes forna glans då han döpte om henne



Nordland var tidigare Vieille Montagne IV. Foto Bengt Sjöström vid Kråkö den 30 juni 1973.



Viksjö fotograferad i Svartbäcksfjärden den 18 augusti 1969 av Bengt Sjöström.

till **Vieille Montagne**. I mars 1982 överlät han henne på Luleåforum AB i Stockholm.

I juni 1990 såldes hon till Roger Harju i Stockholm och hon ligger ännu vid Söder Mälarstrand.



I april 1967 inköptes två verkliga veteraner till sandfarten. Den ena av dem **Viksjö** såldes av Hans von Rosen i Kungälv till de omyndiga bröderna Guy Torolf och Ging Erland Liljeberg, Borgå. Fadern, Curt, utsågs till huvudredare. **Viksjö**, som då var tankfartyg, hade under två år legat upplagd vid Bohus

varv. Nu byggdes hon om till lastfartyg för att frakta sand mellan Borgå och Helsingfors. 1969 såldes hon till Pelling Sand, Helge F Johansson & Co KB i Borgå.

I oktober 1975 såldes hon till Markku Hotanen i Gustafs som ändrade hennes namn till **Mirva-Sointu**. I november 1985 såldes hon till Naantali Nater Ltd O/Y i Nådendal för upphuggning.

Viksjö byggdes faktiskt för att frakta sand. Året var 1902 och byggplatsen var Dösebacka vid Göta Älv. Hon byggdes av och för Göteborgs Murbruks och Sandcements AB med namnet **Victor** för att frakta sand mellan bolagets sandtäkt i Dösebacka och det expanderande



Klätten från Sibbo ost Sandby Storudd den 20 augusti 1968. Foto Bengt Sjöström.

Göteborg. 1935 såldes hon av detta bolag i likvidation till Ångbåts AB Eos i Lidköping som gav henne namnet **Eos**.

Efter att ha varit torrlastfartyg i 53 år byggdes hon 1955 om till tankfartyg. Hon överfördes samtidigt till Thunbolagets Rederi AB Vänertrafik i Lidköping och döptes om till **Thuntank III**. I oktober 1959 såldes hon vidare till ett partrederi på Styrso med Bror Allan Jansson som huvudredare. Det var nu fartyget fick namnet **Viksjö**. I april 1964 såldes hon vidare till von Rosen i Kungälv.



Den andra oldtimern som inköptes i april 1967 var **Klätten** av Hönö. Köpare var ett partrederi i Sibbo med Birger Åberg, Kallbäck, Eriksnäs som huvudredare. Detta rederi behöll sitt fartyg till hösten 1971 då hon övertogs av Rederibolaget Klätten (Arne Martin) i Westerskog, Sibbo.

Sedan följer en period med täta ägarbyten. I juli 1978 säljs hon till Usko Uljas Teräväinen i Kotka (jfr **Idö**), i mars 1979 till Vieno Rimpe i Åbo och strax därpå till Ilkka Rimpe i Gustavs. 1985 övertas hon av Antti Isoniemi i Gustavs som i december samma år säljer henne till nuvarande ägaren Congo O/Y i Gustavs. Det skulle vara synnerligen trevligt om någon kunde berätta om vilket skick fartyget nu befinner sig i och kanske till och med bidra med ett foto!

Även **Klätten** är ett Torskogsbygge. Hon byggdes 1907 med namnet **Dalsland** för Åmåls Rederi AB (G Andersson) i Åmål. 1915 inköptes hon av G Gustafsson m fl i Lidköping som föredrog att kalla sitt fartyg **Thore**.

I mars 1920 inköptes hon av Ångfartygs AB Göta Kanal i Göteborg. Här stannade **Thore** i 32 år och i juni 1952 inköptes hon av bröderna Anhage på Hönö med Karl som huvudredare. Hon byggdes nu om till motorfartyg med namnet **Klätten**.

I januari 1954 övertogs redarskapet av brodern Hugo och i januari 1961 blev denne ensamägare. I juli 1963 inträdde dennes son Mats Hugo i rederiet och blev därmed huvudredare. Och det var i detta status hon såldes till Finland.

Klätten fick fiskenumret SF-793 omkring 1981. Jag har endast sett henne ligga i Åbo, men var hon numera befinner sig vet jag inte. Kanske i Gustavs?

Bengt Sjöström



Nästa fartyg i denna kavalkad är **Rane**. Hon såldes i juli 1967 av ett partrederi i Skärhamn med Georg Valdemar Axelson som huvudredare till Evert Ahlberg

i Borgå. Hon registrerades på Rederibolaget Rane. Hon kom att vara i finsk ägo till i september 1979 då hon såldes till Ralf Andersson i Göteborg och blev lustfartyg med namnet **Albatross av Göteborg**. Och detta är fortfarande hennes officiella namn trots att hon sedan 1986 har hemort i Stockholm.

Detta fartyg byggdes 1912 i Vlaardingen vid Rotterdam som segelfartyg under namnet **Willem**. 1928 genomgick hon en rejäl ombyggnad. Hon förlängdes 1937. Hon hamnade i Västtyskland med namnet **Gretl**. I juli 1954 såldes hon som sådan av J Rahmann i Hamburg-Finkenwerder till Axelsson and partners i Skärhamn där alltså namnet ändrades till **Rane**.

*Rane, enligt Länsypumpen 81:3 (s 14) hette hon från början **Jacobus Pieter**, och från 1917 **De Drie Gezusters**. 1922 = **Willem**.*

Bengt Sjöström



1968 införlivades en riktig raritet till sandfarten. Då köpte Martin Johansson i Pernå lastmotorfartyget **Mona**, byggt redan 1886 i Stockholm som passagerarångare. **Mona** fick en ganska kort period i denna sandfart. I oktober 1974 såldes hon till fritidsändamål. Som vanligt är man nyfiken på att få veta vad som hände sedan?!

Hon byggdes alltså redan 1886 av Södra Varvet i Stockholm som passagerarångaren **Eskilstuna I** för Eskilstuna Rederi AB i staden med samma namn. I början av seklet ombildades bolaget till Eskilstuna Nya Rederi Ab men i augusti 1926 ströks "Nya" ur firmanamnet.



Rane på Långfjärden den 1 augusti 1974. Foto Bengt Sjöström.

I mars 1928 såldes ångaren till Ångfartygs AB Södermanland i Nyköping och fick denna stads namn, **Nyköping**. I juli 1933 övergick äganderätten till Ångfartygs AB Nyköping. Redan i april 1934 kom nästa försäljning. Hon återköptes då av Eskilstuna Rederi AB som nu gav henne namnet **Kvicksund**.

Bara efter ett år såldes ångaren till Gunnar Thorslund i Västerås och i oktober 1935 samlades hon upp av Rederi AB Mälartrafik i Stockholm.

Mitt under brinnande krig sådes hon i maj 1942 till Kari Lampén i Helsingfors som gav nyförvärvet namnet **Seiskari**. Redan samma år övertogs hon av det helsingforsbaserade Laiva O/Y Lippo

varvid namnet blev **Hangö**. 1943 överfördes hon på Northern Steamships Co Ltd i Helsingfors.

1948 hittade fartyget nya arbetsuppgifter då hon såldes till Ångbåts AB Åland i Åbo och fick namnet **Åland III**.

1952 var det slutångat. Då byggdes den gamla passagerarångaren om till lastmotorfartyg. I samband med ombyggnaden övertogs hon av Kasten Johansson i Västänfjärd, vilken förärade fartyget dess sjunde namn, **Mona**.

Sedan följde en rad försäljningar med jämna mellanrum. Sålunda såldes hon 1957 till E A Westerlund i Mariehamn, 1957 till E A Sundberg samma ort och 1961 till Georg Johannes Engblom i Nagu. Och så 1968 till Martin Johansson i Pernå.

Om det finns någon som kan berätta detta fartygs hela historia, förutom nämnda, så hör gärna av er till redaktionen.

Mona var i fart som lustfartyg till slutet av 1970-talet. Den 6 april 1980 såg jag henne på grund i Genböleviken, Dragsfjärd, och där skrotades hon följande år. 2 juli 1956 såld till Leo A E Mattsson, Eckerö, sedan till E A Westerlund.

Bengt Sjöström



Mona på Svartbäcksfjärden den 13 september 1969. Foto Bengt Sjöström.

Sist i denna bukett sandfarare blir **Tärnö**. Detta fartyg byggdes 1900 i Thorskog och levererades som **Mars** till Ångfartygs AB Mars i Oskarshamn. Redan i oktober 1902 såldes hon till Visby Cementfabrik AB i Visby. Gotlänning förblev hon till mars 1911 då hon såldes till Hamburg-Kieler Frachtschiff AG i Hamburg men fick hemort i Kiel.

Efter kriget tilldelades hon Danmark och hamnade hos A Ammentorp i Haderslev. **Mars** såldes sedan exekutivt



Tärnö i Svartbäcksfjärd den 18 augusti 1976. Foto Bengt Sjöström.

till Jöns Persson m fl i Brantevik varvid namnet ändrades till **Anton**. Mycket berodde säkert på att med flera i detta fall innebar Anders Anton Persson. Anton utsågs också till huvudredare i februari 1931.

År 1942 förlängdes hon med 6,7 m på Lidingö varvid dödvikten ökade från 275 till 370 ton. 1949 byggdes hon om till motorfartyg.

I juni 1951 såldes hon exekutivt till Oskar Svedolf Hedberg m fl i Djupekås varvid hon fick sitt nuvarande namn **Tärnö**.

I mars 1962 inköptes hon av sjökaptan Ingemar Gudmundsson i Gävle. Han moderniserade henne bl a genom att förse henne med soft nose. Samtidigt målades Tärnö grå efter att tidigare ha varit svart.

I september 1969 såldes hon till Sture Mattsson i Örnsköldsvik men behöll sin hemort i Gävle. 1971 bildade han Rederi AB ms Tärnö för sitt fartyg.

Den 18 augusti 1972 grundstötte **Tärnö** utanför Helsingfors. Efter flottdragning bogserades hon hem till Gävle där **Tärnö** lades oreparerad. I januari 1973 gick gävlerederiet i konkurs.

Innan dess, den 25 september 1972 (köpebrev den 21 november), hade emellertid fartyget sålts till Erik Grundström i Borgå. Han reparerade henne och satte in henne i sandfarten.

I april 1987 såldes hon till Kaj Grönqvist i Borgå. Sedan 1990 finns hon med i den finska skeppslistan utan ägare. Men i september 1993 meddelades att hon den 4 januari 1992 såldes av Euro Ready



Tärnö vid Valmets gamla varv i Nordsjö, Helsingfors. Foto Bengt Sjöström den 30 november 1993.

Engineering O/Y (Raimo Ahonnen), Borgå till Juha Seppo Pokka, Borgå. Får man tro att **Tärnö** fortfarande finns?

Tärnö finns kvar, jag såg henne för ett år sedan vid Valmets gamla varv i Nordsjö, Helsingfors, se bifogade foto! 1989 låg hon i Åbo, möjligen senare, men 16 juni 1992 fanns hon i Nordsjö.

Bengt Sjöström

I artikeln om ex-svenska sandfartyg i Borgå-trakten undrar Krister Bång över slutet för **Idö** '15. Hon låg mest upplagd i Kotka, jag var ju inte så ofta där, men den 29 november 1980 sjönk hon där hon låg. Bifogade foto visar henne där bredvid en tidigare pråm (lotja) från Saimen-området. Enligt ett urklipp plockades hon upp i bitar av gräv-maskinsmudderverket **Kahmari** hösten 1981. 21 februari 1982 var hon borta.

Bengt Sjöström



Idö i Kotka den 19 juli 1981. Foto Bengt Sjöström.

Ex-svenska fartyg sysselsatta i sandfarten i Östnyland

Följden enligt anskaffningsår

Namn/byggår (sw reg)	Hemort	Ansk.år (anm)
Ragnborg -77 (1719)	Borgå lk	1952 (från Pargas)
Boren -02 (3998)	"	1954 (från Mariehamn)
Bofors -16 (5816)	"	1959
Sigurd -07	"	1959
Siv -14/51 (5604)	"	1961 (från Pargas)
Prima -07 (5475)	"	1961
Wallerö -16 (5800)	"	1961
Idö -15 (5791)	Sibbo	1961
Karl-Göran -16 (5799)	Borgå lk	1962
Anne -04 (4331)	"	1962
Rut -10 (5105)	"	1962
Vänervik -00 (3718)	Sibbo	1962
Elise -20 (6171)	Borgå lk/Sibbo	1963
Björn -66 (-)	Sibbo	1963 (ex Svenska Björn)
Ringö -14 (9762)	Borgå lk	1963
Ingrid -27 (7373)	"	1963
Barbro -30 (7641)	Borgå lk/Pernå	1963
Frey -89 (7213)	Borgå lk	1963
Anya -97 (8471)	Pernå	1963
Montagne -76 (2780)	Borgå lk	1964
Merida -20 (9049)	Borgå lk/Sibbo	1964
Zeus -01 (3980)	Borgå lk	1964
Estelle -22 (9500)	"	1965
Viksjo -02 (4097)	"	1967
Rane -12 (9499)	"	1967
Klätten -07 (4737)	Sibbo	1967
Nordland -22/26 (7363)	Borgå lk	1967
Gunn-Marie -06 (9583)	Pernå	1967
Stella -12 (5370)	Sibbo	1967 (från Sideby)
Mona -86 (1748)	Pernå	1968 (från Jomala)
Rea -55 (-)	Borgå lk	1968 (ex Billerud I)
Svalan -26 (9344)	Sibbo/Borgå lk	1969 (från Mariehamn)
Hagö -36 (8107)	Pernå/Borgå lk	1971
Tärnö -00 (3656)	"	1972

Rederivkort – reklam

För några år sedan fick vi av Johnson Line reklamvykort i storleken 15x21 cm som vi nu säljer ut till det otroligt låga priset av 50 kronor/bunt inklusive porto. Varje bunt består av åtta färgbilder. Fotografierna avbildar moderna färjor, containerfartyg och tankfartyg. Betala samtidigt med årsavgiften.

Årsnummer 1993

Det finns ett 20-tal exemplar kvar av årsnumret 1993. Det innehåller bilder från Göteborgs hamn från tiden 1910–1940.

Pris 40 kronor.
Reservation för
slutförsäljning.
Först till kvarn...

T-shirts för fullvuxna

Vi har kvar några
T-shirts med
Klubb Maritims märke
i storleken XXL.
Pris 79 kronor/st.

Länspumpen • Box 421
401 26 Göteborg • Postgiro 81 57 68-7

Sjökapten Hans Hermansson, Nösund

Av Erik Askland, Tavlebord, bearbetad av Jan Hermansson.

Hans Hermansson föddes 1853 på gården Assmundsbruk på Valön i Stala socken. Fadern dog när Hans var 6 år gammal och han blev placerad som fosterbarn i Tvet.

I en bevarad sjöfartsbok står följande:

"Hans Hermansson, född i Tegneby, längden på honom är 5 fot och 4 tum, håret ljust, ögon blå samt ljust skägg".

År 1871 blev han kapten på råsegel-skonaren **Fröken**, ägd och redad av Holtska handelshuset på Nösund m.fl. Fartyget gick med trälaster Östersjön/Göteborg-England. Han var befälhavare i 6 år på skonaren, fram till 1877, då han blev befälhavare på briggen **Svartvik**, som redaren Holst inköpt. Fartyget var byggt i Svartvik, nära Sundsvall, år 1839 och mätte 286 brt med en längd av 33 m.

Brev, skrivna av kapten Hermansson under 1877 till redaren Holst, finns bevarade och återges här i sammandrag:

Göteborg den 21 februari 1877

Broder Holst,

Jag har slutit frakt för **Svartvik**, trälaster här till London. Tänker börja lasta plank på lördag, så jag behöver få hit styrman Svensson och besättning genast.

För råsegelkonarna **Fröken** och **Clara** har ännu ej blivit slutna någon frakt.

Vänskapsfullt H.Hermansson

London den 30 mars 1877

Broder Holst, Nösund.

Några rader till underrättelse efter lycklig resa, hade 6 dagar tills jag fick lotsen vid Cadford väster, och otur med vädret, vinden kastade västerut så att jag måste kryssa i två dygn utan att komma långt.

Jag bliver visst tvungen att gå i torrdocka här med **Svartvik**, ty den är läck rätt mycket under resan, det är mycket vanskligt att komma ut sandbarlast och läckande fartyg.

I morgon skall jag inklarera.

Hälsningar till herrar redare.

Vänskapsfullt H.Hermansson.

London den 16 april 1877

Broder Holst, Nösund.

Av brev den 31 mars har jag hört att penningar ingått från Barcelona för **Svartvik**, samt att Wilhelm även har sänt penningar för min andel i **Magnus**. De kan stå inne hos dig tills penningar skall ut för **Clara**, ty då behövs de väl och mera därtill.

Får berätta att jag blev loss med lasten förliden onsdag och sedan haver inkommit i torrdocka med **Svartvik**, samt förmodar hon nu skall bliva tät.



Sjökapten Hans Hermansson.

Största läckan bestod uti en nagel där, som var det ett stort hål igenom, där vattnet strömmade ut när den kom torr. Tre andra läckor träffades även. Alla trälaskar i botten blev drivna samt tvenne not på varje sida uti vattenlinjen och så brändes och tjärades hela botten. Har ej räkningen ännu, ty redan när **Svartvik** var färdig från dockan på lördag middag blev det bogsering ned till Brith för att taga in barlast, ty barlasten får jag fri här och får lämna den fri uti Newcastle.

Jag har haft brev från kapten Samuelsson på **Fröken**, att han skall gå till Middlesborough att lasta på Stockholm.

Med goda hälsningar till herrar redare.

Vänskapsfullt H.Hermansson

Newcastle den 7 maj 1877

Broder Holst, Nösund.

Jag får härmed underrätta det, jag kom hit den 27 april efter 5 dagars resa från Brith. Nu har jag fått in last av kol och skall gå till Gustafsberg vid Stockholm, men frakterna är ju dåliga. Vore önskligt att den envetna ostliga vinden ville taga ett slut, så man kunde få en skaplig resa upp. Här är för närvarande mycket kallt med snö och hagelbyar, flera fartyg har legat här i tre veckor färdiga och väntat på lämplig vind, men igår gick en stor del ut och jag hoppas att komma ut nästa morgon, ty i dag bliver jag klar.

Vänskapsfullt H.Hermansson.

Gustafsberg den 31 maj 1877

Broder Holst, Nösund.

Jag kom hit igår efter 16 dagars resa från Newcastle. Det har gått bra från Helsingör, men dit hade vi den djävla öst-anvinden mot oss. Här är komna så mycket fartyg, så det synes till att gå långsamt med lossningen. **Fröken** kan jag hälsa från, hon bliver loss imorgon.

Enligt rykte har jag hört att **Magnus** gått förlorad, men om det är sant vet jag inte.

Sänder goda hälsningar till herrar redare.

Vänskapsfullt H.Hermansson.

Stockholm och Gustafsberg den 13 juni 1877.

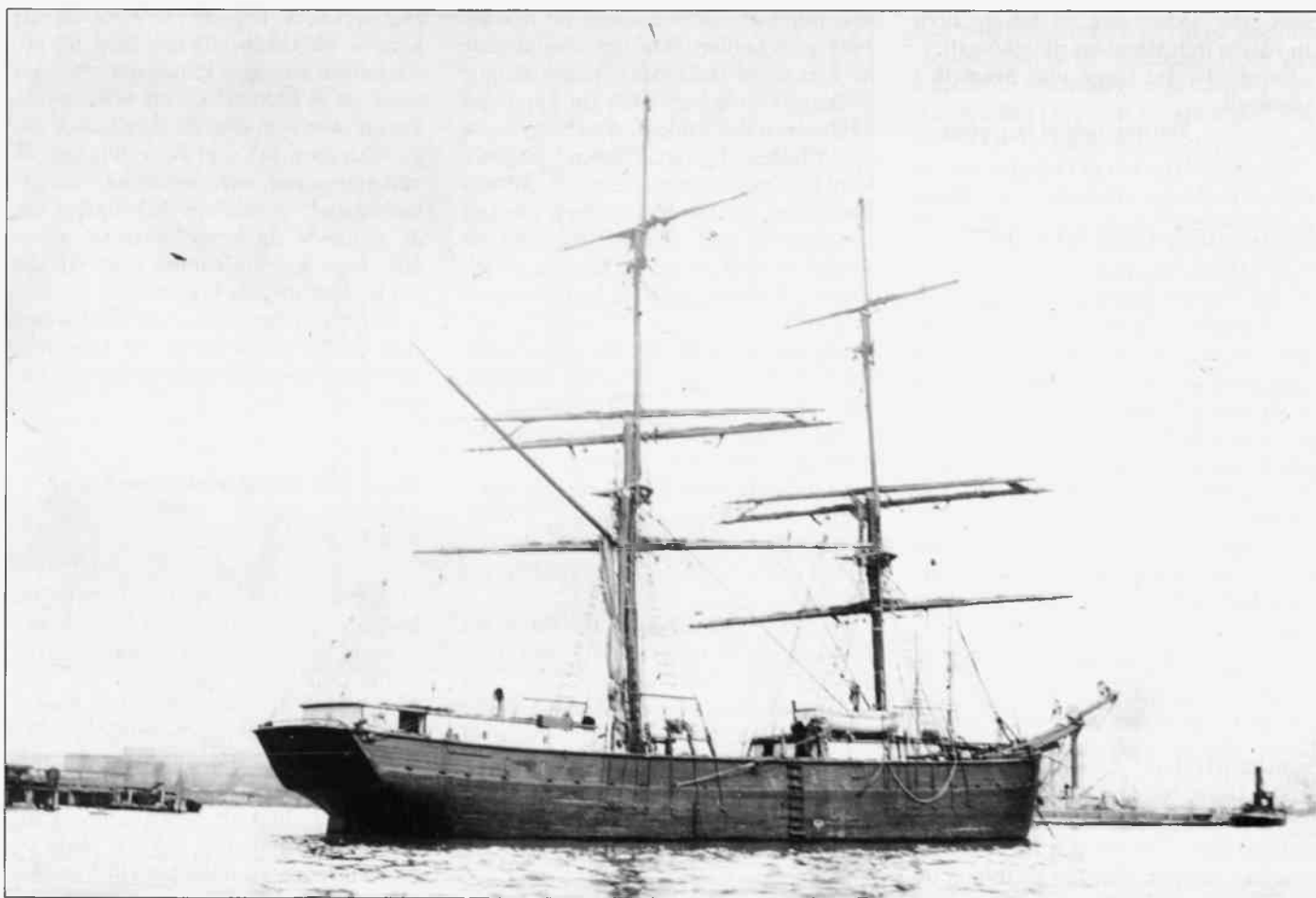
Broder Holst, Nösund.

Brevet av den 7 juni har ingått, vadan jag ser det blev stort haveri för **Magnus**.

Idag är jag bliven loss och tänker bliva klar för att i morgon bogseras ned till Sandhamn för att taga in barlast.

Jag skall till Sundsvall för att lasta på Honfleur. Härmed sänder jag 420 kronor för proviant i våras, och för vad som utbetalades i första kvartalets assurans. Till Leffler har jag sänt 1000 kronor, så att mina utgående skulder är nu betalda.

Vänskapsfullt H.Hermansson.



Svartvik i Göteborgs hamn. Bildarkiv i Göteborgs sjöfartsmuseum.

Sundsvall den 12 juli 1877

Broder Holst.

Efter en lång lastning är jag nu äntligen bliven lastad med små bräder, samt idag klarerar och är färdig för att till natten eller nästa morgon fortsätta resan till Honfleur. Har telegraferat till Leffler och bett honom assurera frakten.

Önskligt om man kunde få någorlunda snabb resa, så att nästa tur icke bleve alltför försenad.

Jag hör att Johansson på Tången köpte ett skepp till ett pris av 22000 kronor, underligt nog har han ej tillskrivit mig. Jag hör han varit hemma och fått påskrivit reverser, men något penningutlägg har jag inte hört av.

Med goda hälsningar till herrar redare.

Vänkskapsfullt H.Hermansson.

P.S En dålig last, litet intaget, endast 131 ständer.

Honfleur den 18 augusti 1877

Broder Holst.

Min resa över passerades med variabla vindar och gott väder. Jag kom hit till redden den 14:e, samt i dockan den 15:e, och igår börjades lossningen.

Svartvik har blivit mycket läck igen, så vi har haft på resan en god pumpning, varannan timma, och hon läcker ännu i hamn. Tusan är det om jag nu åter igen få gå på slip för att undersöka, det tager både tid och penningar. Tiderna för närvarande hörs dåliga, så jag tror knappt jag kan sluta någon frakt här, utan får vänta tills jag kommer till Öresund. I nästa brev hoppas jag kan sända något mynt.

Vännen H.Hermansson.

Honfleur den 27 augusti 1877

Broder Holst, Nösund.

Enligt önskan sänder jag här 1500(femtonhundra) franc. Till Leffler har jag idag sänt lika belopp. Arbetar nu med lossning, tänker bliva utlossad onsdag afton eller torsdag morgon, men knappt jag får barlast denna vecka, ty här är för många fartyg. Här är en av besättningen som är sjuk och jag har måst lämna honom iland. Det beror på om han kan bli så rask att han kan följa med. Hade han bara kunnat följa med till Helsingör, så blev det ju billigare med hemförskaffningen. Har ännu ej fått avslutat i fraktväg, ehuru jag skrivit till flera mäklare.

Vänkskapsfullt H.Hermansson.

Honfleur den 1 september 1877

Broder Holst, Nösund.

Idag är jag bliven klar för att i morgon avgå härifån. Har ej kunnat avsluta någon frakt ännu, utan ämnar gå till Helsingör. Kan inte något göras där, så tänker jag gå direkt till Sundsvall i förhoppning frakterna under tiden skola bliva bättre. Har bett Leffler med flera mäklare tillskriva mig i Helsingör.

Till Leffler har jag i dag sänt 2000 franc, att gottskrivas för rederiets räkning.

Vänkskapsfullt H.Hermansson.

Helsingör den 21 september 1877

Broder Holst, Nösund.

Som du väl sett i tidningen kom jag hit förliden lördag, och har sedan den tid telegraferat nära nog över halva Europa för frakt, inget att gå.

Det bästa hade varit om jag gått direkt in till Boxviks kile och ankrat upp för övervintring, ty det ser ut som om alla onda makter vore sammanknipplade mot Svartvik, ehuru väl jag ej är ensam om att ej få frakter då här ligger 40 à 50 fartyg som är fraktsökande. Jag avgår nu till Söderhamn. Giv mig några

rader från Söderhamn, så får jag höra om växeln från Honfleur riktigt ingått.

Kanske får jag lägga upp **Svartvik** i Sundsvall.

Vänskapsfullt H.Hermansson.

Sundsvall den 5 oktober 1877

Broder Holst, Nösund.

Jag får härmed underrätta det jag efter en tämligen lång resa från Helsingör kom hit förliden tisdag och lyckades sluta frakt på West Hartlepool. Håller nu på med att lossa barlasten. Tänker få gjort en början med lastningen i morgon. Tänker försöka så fort som möjligt få in lasten och komma härifrån före vintern, ty här är redan kallt, men det synes inte vara mycket lyckat att komma fort i år. **Svartvik** håller på att läcka inte obetydligt, vilket visar sig på åtskilliga ställen att den behöver drivas.

Vänskapsfullt H.Hermansson.

Sundsvall den 24 oktober 1877

Broder Holst, Nösund.

Jag får härmed underrätta det jag till sist äntligen fått in lasten och är färdig att avsegla i morgon. Det har tagit lång tid att lasta, fast jag har haft flera stuvare till hjälp för att bringa fortgång. Det har om dagarna blåst upp hårda nordliga vindar, så vi har haft nog att göra med att behålla lasten. Vid sidan av **Svartvik** har flera andra fartyg mistat en del av däckbräder. Till Leffler har jag skrivit att han assurerar frakten, och frågat honom om han kan avsluta kollast från Hartlepool till Göteborg. Jag hoppas emellertid en lycklig framkomst och att något mynt skulle bli att försända, ehuru den långa tiden sopar bort största delen av inkomsten på frakten. För övrigt allt väl ombord.

Vänskapsfullt H.Hermansson.

Hartlepool den 23 november 1877

Broder Holst, Nösund.

Jag får till underrättelse meddela att jag lyckligen kom hit i går efter 28 dygns stormande resa. Jag har, Gudilov, allt i behåll, men seglen är alldeles utslitna under tiden, ty det har flera gånger varit så att man måste låta dem stå så länge de hålla. Nu måste vi vända och laga dem, för trasor gå ej att segla med. Resan har varit rysligt motig med det hemska höstvädret på Nordsjön. Men det var tre andra skepp, som gick åtta dagar före oss från Sundsvall, och dessa har ej kommit hit. Ett skänkt skepp kom i onsdags, har haft två månaders

resa från Gefle. Vid ankomst hit fick jag brev från Leffler. Han har icke kunnat avsluta någon frakt, och här hörs dåligt.

Det var en ledsam affär jag uppdagat i tidningen om **Fröken**, ehuru jag ännu ej fått fullständig reda i saken. Det hade varit bäst för assuranzen om allt gått förlorat, som väl var blev ju besättningen lyckligen bärgad. Det gör mig ont att vraket av **Fröken** skulle komma i händerna på rövare, men vi kan ju ingenting göra.

Jag har skrivit till Wenth i London för att få fullt reda på hur saken förhåller sig.

Jag hör skeppet **Clara** ligger i Mollösund och väntas dit. Så fort jag kan skall jag sända lite mynt till dig och till segelmakaren, men stora remissor blir det visst inte.

Min goda hälsning följer till vännerna.

Vänskapsfullt H.Hermansson

PS. Jag skulle nämna att **Svartvik** är mycket läck, men jag får tåga med sådant, när man hör så dåliga händelser i tidningarna. Jag bedömer det som så att det ändock skall gå att ta last hem, om det går att få någon. Tala icke om för någon att **Svartvik** läcker så mycket, det får vi tåga med och ej utsprida.

Hartlepool den 30 november 1877

Broder Holst, Nösund.

Härmed sänder jag en växel å ett hundra pund sterling. Jag hoppas det skall bli litet mera när jag bliver loss och får frakttuppgörelsen. Har lyckats sluta frakt till Uddevalla med kol. Det är låg frakt, men ändå bättre än gå i barlast. Här tänker jag bli loss i början av nästa vecka, och kolen är jag lovad att få inom 2 a 3 dagar efter jag är loss, för man tänker ju på att hinna till jul.

Ifrån kapten Samuelsson har jag fått brev, han säger att **Fröken** är totalt vrak. Ledsamt att hon skulle få så hastigt slut, det var synd om Samuelsson att han skall ha sådan otur.

Hälsan och allt är väl ombord på **Svartvik**.

Vänskapsfullt H.Hermansson.

West Hartlepool den 7 december 1877

Är idag lastad och sticker till sjöss fortast möjligt. Har skrivit till Leffler att assurera frakten till Uddevalla, hoppas hinna över jul. Allt väl ombord.

Vänskapsfullt H.Hermansson.

Det lyckades kapten Hermansson att komma till Uddevalla och hem till jul. Av breven att förstå kunde det ofta vara svårt att få frakter, och att sjöfarten då var ett stort spel när de bara kunde lita på vädrets makter, ej hade tillgång till väderrapporter och moderna navigationsmedel. Ävenså var de hjälplösa när de närmade sig land. De måste ankra när inga motorer funnos ombord, det var bara att invänta bogsering.

Kapten Hermansson var befälhavare flera år till på **Svartvik**. Ett brev från 1878 finns bevarat och det lyder som följande:

Sund och Sundsvall den 2 juni 1878

Broder Holst, Nösund.

Jag får härmed underrätta det jag kom till Sundsvall i söndags och kom hit till lastplatsen i går. Tänker få börja lasta i morgon. Är lovad 30 a 40 ton järn, det skulle ändå hjälpa upp affären lite. Som det hörs blir det sedan att gå från Rochefort och hem för uppläggning ty här i Sundsvall ligger flera fartyg som inte kan få en frakt, icke ens en offert. Det märks ju tydligt att sjöfarten är på sitt sista med segelfartyg. Jag har tänkt på en annan sak, en fråga jag vill framföra till och hemställa till herrar Holst. Om icke för nästa försäljningsåret herrarna beviljar mig en andel i brännvinsförsäljningen på Nösund, vilken går så lysande. Jag har även tillskrivit herrar Rudolph Leopold Gerle om detta, och som jag nu arbetat för herrar redares räkning i 11 a 12 år, och tiderna blivit nu så skrall för sjöfarten att skeppareförtjänsten icke räcker till att underhålla familjen, anser jag det inte vara för mycket begärt att gå några procent av den lönsamma brännvinshandeln.

Jag vet icke vem som äger företrädesrätt till andelar, men har hört att andelar erhålles av vissa personer med större inkomster och mindre familjer än vad jag har.

Vågar jag hoppas att dessa mina aktningfulla rader bliver tagna i övervägande, då jag förmodar efter sakens begrundande resultatet utfaller till min belåtenhet, samt att vännerna är av den godheten och giver mig ett bestämt svar här i Sundsvall. Jag kan i bästa fall icke bli klar här ifrån på 14 dagar.

*Högaktningfullt och vänskap
H.Hermansson.*

Hur det gick med kaptenens brännvinsaffärer förtäljer inte historien, men han förde **Svartvik** ända in på 1890-talet, då hon åter såldes till Mollösund.

År 1901 reste han till Göteborg för att hälsa på sin måg och dotter. På hemre-



Briggen *Svartvik* utanför T-kanalen i Göteborgs hamn i april 1916, efter haveri i Nordsjön under orkanartad storm. Foto: Leo Bonsdorff. Bildarkiv: Sjöfartsmuseet, Göteborg.

san därifrån med ångbåten till Nösund ådrog han sig lunginflammation med hög feber och dog ej långt därefter.

Briggen Svartviks slutliga öde

Efter att ha varit hemmehörande först i Mollösund, därefter i Nösund som här berättats, och sedan åter i Mollösund, såldes hon omkring 1912 till Stockholm.

Redogörelse av Kommerskollegium i Svenska handelsflottans krigsförluster 1914–1918: Briggen *Svartvik* uppbränd av tyskubåt.

Byggd 1839 av trä, totalt brutto 332 ton, netto 286 ton.

Redare Montelius Handelskompani, hemort Stockholm.

Befälhavare G.A. Johansson. Bemannning 10 män. Last props, sammanlagt 152 std i rum och på däck, avseglade *Svartvik* tisdagen den 3 oktober 1916 med West Hartlepool som destinationsort, men måste på grund av motvind redan samma dag ankra på Holstens redd. Resan fortsatte fredagen den 6 oktober, men på lördagen tvingades *Svartvik* av sydvästlig storm att åter lägga sig för ankar, denna gång på Ygestrands redd. Här kvarläg briggen till den 17 oktober, då den avbrutna resan återupptogs. Fredagen den 20 oktober befann sig *Svartvik* vid 1/2 10-tiden på aftonen ca 60 nm ONO från West Hartlepool, då en del blinksignaler uppmärksammades i nordlig riktning.

Inga ubåtar hade varit i sikte, och vakt-havande andre styrmannen som inte förstod signalernas innebörd, kunde inte avgöra om de var ämnade åt

Svartvik. Han lämnade dem därför utan avseende, och briggen fortsatte med oförändrad kurs. En halvtimme senare upprepades emellertid signalerna. Befälhavaren lät då brassa back (alltså satte råseglen i kryss, så att briggen stannade upp). Frivakten kallades på däck, bramsegel och mårsegel firades och den ena livbåten, som låg på skansdäcket, gjordes klar och hängdes i taljorna om styrbord. Strax före klockan 11 iakttogs man ett flammande sken från ett på avstånd befintligt fartyg, troligtvis svenska skonertskeppet *Lekna*. Ungefär 5 minuter senare uppenbarade sig vid *Svartviks* styrbordssida en tysk ubåt, vars beteckning U6 man lyckades urskilja, trots mörkret. Från ubåten gavs order att besättningen omedelbart skulle lämna fartyget, vilket även genast åtlyddes. Vädret var mulet med ganska stark sydlig vind och moderat sjö. Vid sjösättningen av styrbordsbåten kom denna som hängde längs fartygssidan i taljorna, genom briggens rullningar att slås mot sidan och bräckas så den blev läck. Båten bemannades emellertid av förste styrmannen jämte tre man. Den andra livbåten, som hängde i dävertar akter ut, nedfirades utan missöden och bemannades av befälhavaren och återstående fem man av besättningen. Den skadade livbåten fylldes snart med vatten, och dess besättning råkade i ett mycket kritiskt läge. Då båten befann sig omedelbart akter om ubåten anropades denna på tyska om hjälp, men något svar erhöles icke. Efter en stund fick besättningen emellertid syn på en obemannad båt

från något annat fartyg, vilken drev för vinden. Denna båt infångades och den nödställda besättningen gick över i densamma. Strax efter att besättningen lämnat *Svartvik* hade matrosen på ubåten stuktit fartyget i brand. Livbåtarna höll sig tätt intill varandra roende mot sjön. De avgåvo upprepade signaler, men utan resultat. Klockan 3.30 på natten ökade sjön, och båtarna ville inte vaka utan tog oupphörligen in vatten. Skeppsråd hölls, och man beslöt att söka lä för sjön bakom en brinnande bark av norsk nationalitet. När båtarna kommo fram i närheten av vraket fick man på något avstånd sikte på en klar lanterna. Upprepade signaler avgavos, men något svar erhöles icke. Båtarna roddes då fram till det brinnande vraket och fastgjordes med en lina vid nedhängande rigg från klyvarbommen. Efter endast några minuters förlopp tvungos de dock av eldslågor, flygande gnistor och drivande vrakspillror att åter avlägsna sig från vraket. Vid 4-tiden på morgonen varsnades en fartygslantern i sydlig riktning. Man signalerade och erhöill svar. Efter en ansträngande rodd mot sjön nådde båtarna klockan 5.10 fartyget, som befanns vara ångträlaren *Resolut* från Grimsby.

Besättningen togs ombord på trälaren och denna avgick omedelbart mot land för att varsko engelska bevakningsångaren att utgå och uppsöka manskapet på de andra brinnande fartygen. Av blinkningen akter om trälaren kunde man märka att en ubåt uppehöll sig i närheten. Ombord på trälaren rönste de skeppsbrutna den bästa omvärdnad. De landsattes klockan 1 på eftermiddagen i West Hartlepool, och omhändertogs där av svenske konsuln. ■

Fröken var ett skonertskepp byggt i Vänersborg 1865/66 för G V Plate, Vänersborg. Efter att ha ägts över vintern 1868/69 av Aug Leffler & Co i Göteborg köptes hon den 25/2 1869 av ett partrederi i Nösund med Carl Richard Holst som huvudredare. Hon mätte 57 nylåster. Hon strandade den 11/11 1877 utanför Themsens mynning. Vraket blev så småningom inbogserat till Harwich och troligen upphugget.

Skonerten **Magnus** byggdes 1872/73 av skeppsbyggmästaren Samuel Abrahamsson vid Krogane skeppsvarv på Orust för ett partrederi i Nösund med Carl Richard Holst som huvudredare. Hon mätte 49,5 nylåster. Kondemnerad i England 1897.

Briggen **Clara**, byggd i Blyth 1819 som **Ann**, köptes på auktion i Klädesholmen den 3/5 1866 av ett partrederi med säte i Nösund och Carl Richard Holst som huvudredare. Hon mätte 52,5 nylåster. Förliste i november 1891 vid Rostock.

Egon Haglund

Gammalt och nytt i Rotterdam sommaren 1994

Text och foto Lennart Rydberg

Den 1:e juli samlades två båtologer (Anders Rydberg samt undertecknad) vid Scandinavian Seaways terminal i Göteborg för transport med **Prince of Scandinavia** till Amsterdam och vidare till Rotterdam. Gott om folk blev det på båten eftersom det var första semesterfredagen. Vi hade turen att färdas med en färja med fungerande maskineri varför vi kom fram till destinationen i planerad tid på lördag middag. Färjan lägger numera till i IJmuiden (=åmynning) varför slussandets tid och passagen i Nordzee-kanal nu är förbi. Redan i IJmuiden spärrade vi upp våra båtologögon och knäppte med kamerorna. Där låg nämligen Goul- andrisägda turbinmalm-tankern **Andros Atlas** på 228.000 ton d.w byggd 1972 vid Ishikawajima Harima H.L., Yokohama. Denna åldring bör rimligen inte ha så lång tid kvar på haven innan den hamnar på någon strand i Asien. Efter bussresa i smäktande värme till Amsterdam tog vi tåg till Schiphol där vi hämtade ut vår hyrbil, en Renault Twingo, liten men naggande god. Sedan var det full fart mot Rotterdam och Europoort. Där mötte en tämligen öde syn, d.v.s. ingen VLCC. Vi tog oss därför vidare till Mississippihaven i Maasvlakte där vi hittade en panamareregistrerad bulker på 207.000 ton (en av de ca trettio bulkfartyg över 200.000 ton dw som finns), nämligen **Alexander Carl** byggd 1993 vid Daewoo, Okpo. Vidare låg Einar Langes gamla panamareregistrerade malm-tanker **Skrim** på 170.000 ton. Hon är byggd 1972 i Dunkerque och hette fram till 1984 **Cetra Centaurus**. Under dagen fick vi se NIS-registrerade OBO:n **Front Harrier** (ex. **OBO Harrier**, ex **Nor OBO 7**, ex **Sioux**, ex **Cougar**), på 66.000 ton och byggd 1985, gå ut. Hon är byggd i Japan och chartrad av Front Line. Vidare kom Einar Rasmussens bojlastare **Polytrader** på 128.000 ton, byggd i Uddevalla 1978, in. Framåt kvällen åkte vi till Svenska Sjömanskyrkan och inkvarterade oss för natten (till det facila priset av 15 NLG/ person).

↻

På söndag morgon åkte vi iväg vid 6.30 tiden ut till Europoort som fortfarande var tämligen öde. Eftersom det var



Peggy, byggd på Uddevallavarvet 1970 lämnar Europoort den 3 juli 1994.

disigt kunde vi inte fotografera. Vi åkte ut på landtungan mellan Nieuwe Waterweg och Europoort och vädret förbättrades successivt. På väg ut från Europoort kunde vi då fotografera Lundqvists gamla **Peggy** på 98.000 ton. Hon byggdes redan 1970 i Uddevalla som **Pegny** för Red. AB Sally (Algot Johansson) i Mariehamn. Heter sedan 1983 **Peggy** och är numera registrerad i Nassau, Bahamas. Hon såg välskött ut men lär väl inte segla så mycket längre. Vi åkte vidare till Eertzkade (malmhamnen) och fick då se ytterligare en gammal trotjänare gå ut från Europoort. Det var tankern **Hellespont Faith** på 84.000 ton byggd redan 1968 och nu tillhörande Papachristidis i Grekland men registrerad i Liberia. Hennes öde kan vara värt att beskriva. Hon byggdes som malm-tankern **Kaiko Maru** vid Mitsubishi Heavy Industries, Nagasaki. 1972 bytte hon namn till **Dr. D.K.Samy**. 1981 byttes hela lastlådan på fartyget vid Kawasaki Heavy Ind., Sakai och samtidigt konverterades hon till tanker. Bär namnet **Hellespont Faith** sedan 1985. Hon såg tämligen välvärdad ut trots sina 26 år men borde väl rimligen inte heller ha så långt kvar. Vi fick vidare se Knutsens

tanker **Tove Knutsen** på 113.000 ton gå ut. Hon byggdes i Spanien 1989 och konverterades till bojlastare 1992. Knutsen har en ansevärd flotta bojlastare numera. Vi åkte vidare ut till Maasvlakte. Temperaturen låg en bra bit över 30 grader och vi höll på att försmäkta. Tur- samt nog fanns möjligheter att bada. Tyvärr var jag på söndag eftermiddag tvungen att avbryta mitt båtologande för att åka till Amsterdam å yrkets väg- nar under fem dagar. Anders blev dock kvar i Rotterdam boendes på Sjömanskyrkan och ägnades dagarna åt fotografering för vilken jag dock inte kan redogöra.

↻

Fredag kväll (8/7) återvände jag till Rotterdam och då tog Anders och jag in på hotell Ibis i Vlaardingen som erbjuder extrapriser för medlemmar i World Ship Society (75 NLG per natt för ett dubbelrum exkl. frukost). Fördelen med att bo där är närheten till Rozenburg och Europoort. Resterande tid i Rotterdam startade vi vid 6-tiden och åkte till Maasluus där vi tog färjan över till Rozenburg. Därefter åkte vi ut till Europoort, vidare

till Eertskade under förmiddagen och vidare till Maasvlakte på eftermiddagen och återvände till hotellet vid 21-tiden.



Lördag 9 juli fick vi se **Obo Deniz** gå in i Europoort. Denna OBO på 103.000 ton byggdes som **Varvara** på Öresundsvarvet redan 1973 och går numera under turkisk flagg. Vi fick också se en relativt nybyggd norsk produkttanker gå ut från Europoort. Det var **Nidia** på 30.000 ton tillhörande Det Stavangerske Dampskibeselskap A/S, Stavanger och byggd 1990 vid "Georgi Dimitrov" varvet i Varna, Bulgarien. Av övriga stora fartyg fick vi i Mississippihaven se de båda malmtankfartygen **Mare Brazil** (ex **Hoegh Hood**) byggd 1973, hemmahörande i Panama och **Seiko Maru** byggd 1977. De är i princip systerfartyg byggda vid Kawasaki H.I., Sakaide, och på 248.000 ton dödvikt.

Mot slutet av dagen fick vi se en rishög gå ut från Europoort. Det var bulkern **Polydoros** på 117.000 ton byggd 1974 i Bilbao som **Carmen Maria**. Har tidigare burit namnen **Pablo Garnica**, **Ocean Servant** och **Redeemer**. Nu ägd av Polydoros Shipping Co. Ltd (Stravelakis Compania Naviera) under Cyprenflagg. Hon ser ut att ha gjort sitt på



Produkttankern **Nidia** vid Europoort den 9 juli.



Cyprioten **Polydoros** lämnar Europoort samma dag.



Nyhval av Haugesund anlöper Europoort nästa morgon ...



... liksom malmtankern **Neckar Ore**.

haven. På hemväg den kvällen fick vi på utgående i Nieuwe Waterweg se en ännu värre rosthög, nämligen shelterdeckaren **Dolj** tillhörande Navrom Shipping Co., Constanza, Rumänien. Hon är på 6200/8700 ton och, som en av ett fyrtiotal systerfartyg, byggd 1972 vid Santierul Naval Galatz, Galatz som ligger vid Donau. Det såg ut som det var åtskilliga år sedan man hade offrat någon färg på henne.



På morgonen 10 juli fick vi se **Seiko Maru** gå ut och något senare Bergesens malmfartyg **Larina** på 179.000 ton byggd redan 1972. Hon såg dock prydlig ut. Under natten hade en riktigt stor tanker kommit in till Maasvlakte Oil Terminal (MOT). Det var ett av världens 20 största tankfartyg, nämligen **Bridgeton** på 412.000 ton byggd 1977 vid Mitsubishi, Nagasaki. Hon byggdes för Kuwait Oil som **Al Rekkah** men sattes under USA-flagg 1987 i samband med Iran-Irak-kriget och fick då sitt nuvarande namn. Har blivit kvar under amerikansk flagg. Fotograferandet av denna tanker blev dramatiskt då Anders blev attackerad av en synnerligen förargad mås som gjorde formliga bombräder mot honom. Betäckning i bilen krävdes.

Vi fick också se tankern **Nyhval** på 112.000 ton byggd 1991 vid Brodogradi-

liste "3 Maj", Rijeka, komma in till Euro-poort. Hon ägs av Nytank I K/S (Christian Haaland A/S) och hör hemma i Haugesund. Vidare kom malmtankern **Neckar Ore** på 282.000 ton in och lade till vid Eertskade. **Neckar Ore** är byggd som **Svealand** vid Eriksberg 1973 och har också burit namnet **World Gala**. Det är en imponerande syn när dessa stora fartyg går in mot Rotterdam. Det första som dyker upp ur havet vid horisonten är två skorstenar, så småningom syns

över-byggnaden och sist skrovet. Vi hade gissningstävling med en grupp engelska båtologer som bl.a. föreslog **Polyviking**. Det som avslöjade objektet tidigt blev den vinklade överbyggnaden. **Neckar Ore** som numera enbart går med malm börjar se sliten ut.



På morgonen den 11 juli fångade våra linser den lilla kemikalietankern **Stolt**



Stolt Kestrel i bojar i Europort den 11 juli.



LPG-tankern Helga på ingående till Europort den 11 juli.



Erradale, levererad i år, på utgående ur Mississippihaven den 12 juli.

Kestrel på 5.800 ton byggd 1992 liggande i bojar i Europort. Hon ägs av Stolt Nielsen Rederi A/S, hör hemma i Haugesund och är byggd av Fukuoka Zosen K.K., Fukuoka. Under dagen kom en splitter ny LPG-tanker in, nämligen **Helga** på 22.300 ton ägd av Kvaerner Shipping A/S och levererad i år ifrån Kawasaki Heavy Ind. Ltd., Kobe. Vidare fick vi se Concordias **Stena Constellation** på 273.000 ton, byggd 1975, som kommit in under natten och lagt till vid MOT. Hon ser trots sin ålder välskött ut.



Den 12 juli kom BP:s **British Ranger** på 270.000 ton byggd 1976 in till Petroleumhaven 6. Hon går ofta på Rotterdam och vi såg henne också vid förra årets rotterdambesök. Denna dag avslutades med att den japanska Sanko-ägda bulkern **Daiko Maru** på 149.000 ton byggd 1973 kom in fullastad till Mississippihaven och övertog den kajplats som den slutlossade bulkern **Erradale** precis lämnade. Fartygen möttes i Beerkanal. **Daiko Maru** byggdes som tanker på 182.000 ton vid Hitachi Zosen, Innoshima, men förkortades och konverterades till bulkers 1981. **Erradale** på 162.000 ton är ett exempel på att den europeiska varvsindustrin fortfarande lever. Hon levererades tidigare i år från Harland & Wolff i Belfast till The China Navigation Co. Ltd, London. Hon är registrerad på Isle of Man med Douglas som hemmahamn.



Onsdagen den 13 juli var det dags för hemresa. Vi åkte dock tidigt på morgonen ut till Erzkade i förhoppning om att få se **Bridgeton** gå ut. Dessvärre hade vi ingen tur och styrde därför kosan till Schiphol där vi återlämnade vår trogna Twingo, tog tåget till Amsterdam och sedan buss ut till IJmuiden.

Under denna resa till Rotterdam höll vi inte till i Rozenburg och radarpost 8 någon tid alls utan tillbringade dagarna ute i Europort och Maasvlakte för att fånga det stora tonnaget. Ovanstående beskrivning över fartyg som vi sett är långt ifrån fullständig. Bl. a har jag inte redovisat alla containerfartyg (tillhörande Maersk, Sea-Land, Evergreen, OOCL, Hyundai, Hanjin, ChoYang o.s.v.) som regelbundet går in i och ut ur Rotterdam, men det är ett annat kapitel.

Slutintrycket är att vi sett färre VLCC:s än vi förväntat oss och att vi tidvis upplevde långa väntetider utan fartygsrörelser. Vi är dock nöjda och väntetiderna uppvägdes av ett strålände (pressande) väder som nödvändiggjorde kroppslig avsvalkning i böljorna. ■

Wasas första ångbåt

Av Arne Sundström

I mitten av 1850-talet fanns det redan regelbunden ångbåtstrafik mellan flertalet finska kuststäder. Till en del gick det också turer till närliggande svenska städer och Stockholm. Lokaltrafiken var dock ännu eftersatt, men då undre man ibland komma igång genom att köpa in andrahandstonnage från Sverige.

Den 26 juni 1858 rapporterade *tex Wasabladet* att hr possessionaten Adolf Grönberg inköpt en liten hjulångare från Sverige. Den hette **Energie**, hade träskrov och var byggd i Gävle 1849 för Gefle ångbogseringsbolag. Maskineriet om 12 hk kom från Lindahl & Runers mek verkstad i samma stad. I Gävle användes **Energie** mest för bogseringar men gjorde också lustturer till bl a Engesberg, Älvkarleby, Limön och Söderhamn. Maskinstyrkan var dock klen, och 1857 lät man bygga en ny bogserbåt **Vidar**. Den hade liksom företrädaren träskrov och hjulmaskin, men med 32 hästars kraft, och **Energie** utbjöds till salu. (Notiser i *tidn Gefle*.)

I Wasa skull **Energie** främst transportera passagerare mellan gamla och nya staden och uthamnen vid Brändö men även sköta bogseringar, bl a med pråmar från en klippa i skärgården in till den nya staden som just höll på att byggas upp.

Första resan med **Energie** var en lustresa ut till Brändö för att möta ångaren **Thule**. Den var dock försenad och kom först dagen därpå, berättade *Wasabladet* den 10 juli 1858. Väl ute vid Brändö utbröt också ett oväder av sällan skadat slag. Passagerarna hade lyckligtvis hunnit iland och kunde finna skydd under tak, men som lustresa var färden ganska misslyckad. Hon fick dock senare göra flera lyckade lustresor, vid sidan av de reguljära turerna ut till Brändö för att passa linjebåtarna, bl a till Vesterviks skärgård.

Redan 1860 ansågs **Energie** dock uttjänt och ersattes av en ny ångslup **Dockan** på traden mellan gamla staden och nya Wasa, och året därpå inköpte

A A Levon för samma ändamål ångsluppen **Svalan** från Göteborg.

En liknande snabb utveckling av lokaltrafiken var också vanlig i andra finländska städer. ■

TILL SALU Sveriges Skeppslista

Vi har fått en samling skeppslistor som vi säljer. Gör din beställning brevlades. Först till kvarn... Postdatum gäller.

1920, -30, -40-talen	350:–
1950-talet	250:–
1960, -70-talen	200:–

Klubb Maritim Västra Kretsen
Box 12322, 402 43 Göteborg

SJÖFARTSBÖCKER



PÅ RÅSEGLARNAS TID

Skutorna, livet ombord och märkliga händelser till sjöss. Vardagsvillkor i ett särpräglad samhälle vid Öresund. 176 sid, 112 sv/v bilder. Person- och skeppsreg, ordförkl.

PRIS 145:–

BERÖMDA SKEPP

Med doft av sälta och tjärad hampa: briggen Galathea, barkskeppet *igyn*, fullriggaren *Transocean* och fyrmastbarken C B Pedersen. 84 sid, rikt ill. Skeppsreg, ordförkl.

PRIS 135:–

DIKT BIDEVIND

Sjömannspråk, vidskepelse och övertro. "Havens gräsparvar" och mäktiga *Windjammers*. 84 sid, rikt ill. Person- och skeppsreg, ordförkl.

PRIS 125:–

THUNBOLAGET 1938-1988

Helge Källssons mäktiga livsverk. 84 sid, rikt ill, GA, diagram, tabeller. Skeppsreg, ordförkl.

PRIS 100:–*

SOTEN - VETERANEN

Nuerna Enköping, *Grand Old Lady* och levande legend. 74 sid, rikt ill. Skeppsreg, ordförkl.

PRIS 100:–*

FAIR WIND

Cutty Sark Tall Ship's Race 1986 och sjöfartsstaden Göteborg. Världens sista storseglare och Kap Hornare. 96 sid, rikt ill. Skeppsreg.

PRIS 100:–*

* SPECIALPRIS (högst 30 exemplar finns kvar av resp titell!)

Priser inkl. moms, exkl ekonomiporto.

Vid beställning från utlandet: betalning med postanvisning eller kontant. SEK 30:– tillkommer om postgiro används.

Förlag Triangeln /Jan Davidsson

Brödragatan 1, 412 74 Göteborg. Telefon 031-40 28 10. Postgiro 453 22 14-6.



BRAX SHIPPING

Shipbrokers and Maritime Consultants

CONTRACTING

RoPax vessel account Minoan Lines, Crete at Fosen Shipyard, Norway.
Main dimensions: Loa 177.3 m, breadth 27.0 m, 2,300 tm, 1,500 pax and trial speed 26 knots.



CONVERSIONS

Cruise ferry M/S Star Pisces, ex Kalypso converted to cruise vessel for Far Eastern trade, account clients to whom sold the vessel and her sister M/S Star Aquarius, ex Athena.



BRAX SHIPPING AB

Skeppsbron 5, S-411 21 Gothenburg, Sweden

Phone: +46 31 17 31 50, Telefax: +46 31 11 74 05, Telex: 27043 BRAX S

Per Björnson +46 31 20 62 10

Elisabeth Fink +46 31 82 59 03

Sven-Olov Brax +46 31 69 41 78, +46 510 104 84

Mikael Lagström +46 31 26 45 19