



Utgiven av Västra Kretsen av

Klubb Maritim

Förening för fartygshistorisk forskning

Utkommer med fyra nummer per år.

Huvudredaktör och ansvarig utgivare:

Krister Bång, tel 031-26 38 38

Övriga i redaktionen:

Jan Johansson, tel 031-12 26 14

Bertil Söderberg, tel 031-45 91 98

Redaktionens adress:

Länspumpen

Box 421, 401 26 GÖTEBORG

Årsavgift 1995: 150 kr

Postgiro 81 57 68-7

Lösnummerpris: 40 kr

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

Årgång 23. Nummer 92 från starten.

ISSN 0281-4242

Tryckt hos Struves Vikings, Göteborg, i 2 100 ex.

Färgrepro: Struves Vikings

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.

Redaktionellt

Det är med stor glädje vi överlämnar detta nummer av Länspumpen. Huvuddelen ägnas åt Shells oljedistribution, ett gediget arbete som det tagit Olle Renck många år att sammanställa. Vi har även lyckats finna fotografier hos hembygdsföreningar och museer och vi är ett stort tack skyldig till alla "inblandade".

Det har hittills varit ett mycket aktivt år för Länspumpen. Under februari kom vårt årsnummer. Sedan 1 april hyr vi en liten lokal i Sockerbruket sedan våra hem "översvämmats" av Länspumps-ting. I april övertog vi, tillsammans med Västra Kretsen, Calle Nyströms enorma negativsamling. Under september genomförde vi en mycket uppskattad resa till Sandefjord (mer om den i nästa nummer). Allt detta förutom utgivningen av tre nummer.

Närmaste utskick blir under november då vi sänder ut inbetalningskort för 1996. Efter att ha legat still i flera år har nu verkligheten hunnit ifatt oss och vi måste därför höja avgiften till 180 kronor.

Planeringen av nummer 4 pågår för fullt. Bli inte förvånad om det numret når Dig först kring årsskiftet. Vi håller också på med ett årsnummer med Calle Nyströms bilder. Mer därom i novemberutskicket.

Redaktörerna

Innehållsförteckning

- 3 Svenska Shells rederiverksamhetOlle Renck
- 23 VykortshörnanRobin Holmstedt
- 26 Sveabolagets WormoLennart Petersson
- 28 Skutskepparens dotter.....Siv Nilsson
- 30 Frågor och Svar.....
- 35 Böcker på frivakten.....
- 36 För 100 år sedan.....Holger Magnusson
- 38 Nya sjöfartsföreningen.....
- 39 Motala Express 100 årRagnar Magnander

Omslagsbilden: Förgäves har vi försökt att få fram några färgbilder på en av Shells egna båtar. Istället får bunkerbåten **Snäckan** från Donsö representera Shells alla bunkerbåtar till den utomordentligt fint skrivna artikeln av Olle Renck om Shells rederiverksamhet i Sverige.

Snäckan är på väg söderut och passerar just Längedrag den 11 januari 1982. Foto: Bertil Söderberg.

51 foton
i varierande
format

ÄN FINNS MÖJLIGHET ATT KÖPA FÖRRA ÅRETS ÅRSNUMMER AV LÄNSPUMPEN

28 sidor
varav 4 sidor
i färg

Curt S Ohlsson, internationellt känd amatörfotograf, visar några av sina finaste fotografier. Framsidan visar den legendariska englandsångaren **Suecia** och baksidan en knivskarp detaljbild av samma ångare.

Bilderna är tagna mellan 1939 och 1970. Numret innehåller varvsbilder, porträtt av svärfångade fartyg, som **Sten Sture** några veckor innan förlisningen och Broströms **Höken**. Vidare ett internationellt svep med bilder från Afrika, Skottland och Hamburg. Lite örlog, lite fiske osv. Ja, se själv!

Denna fantasieggande skrift i **färg och svartvitt** kostar endast 50:- kronor, vilket inkluderar porto. Beställning sker genom att sätta in beloppet på postgiro 81 57 68-7 **Tidningen Länspumpen**. Glöm inte att skriva avsändare.

LÄNSPUMPENS FÖRSTA ÅRSNUMMER 1993, EN PROMENAD GENOM GÖTEBORGS HAMN, ÄR NU HELT SLUT.

En produkt från
Klubb Maritim Västra Kretsen



Länspumpen
Box 421, 401 26 Göteborg



Hjärtholmen var "hjärtat" i Shells oljedistribution i Göteborg under flera decennier. Bilden är från tidigt 1930-tal och kommer från Göteborgs Stadsmuseums fotoarkiv.



Svenska Shells rederiverksamhet



Av Olle Renck

Svenska Shell, eller som det från början hette Svensk-Engelska Mineralolje Aktiebolaget, var det enda svenska oljebolag som hade en flotta av egna maskindrivna tankfartyg för distribution inom landet och i dess närhet. Tankläktare och framför allt bunkerbåtar hade däremot även andra oljebolag. Nu är Shells rederi för länge sedan helt avvecklat, och utvecklingen inom de andra oljebolagen gick i stort sett parallellt med den hos Shell. Tanktransporterna övertogs dels av lastbilar, dels av fristående rederier som kunde sköta distributionen billigare och effektivare bl a genom att erbjuda sina tjänster till mer än ett oljebolag. De bunkerbåtar som finns idag ägs av återförsäljare eller fristående redare. Det är inte längre rationellt för oljebolagen att driva egna rederier. Just därför kan det finnas skäl att skildra Shells rederiverksamhet, innan den blivit helt bortglömd.

En blygsam början

I slutet av 1800-talet började Firma Beckman & Johnson sin verksamhet i Göteborg. Verksamheten bestod nästan enbart av import och försäljning av fotogen, som användes för belysningsändamål.

Firman hade ett upplag ute på Elfsborgsön i ett av fästningens f d fångvalv på sydsidan av ön. Ett annat upplag hade firman på Stora Aspholmen, en holme vid sidan av Elfsborgsön, i en stenkällare med trätak, som rymde 300

fat. Vanlig bensin fanns inte vid denna tid, utan endast en "lätt" sort som kallades Gasoline. Av den sålde Beckman & Johnson 2-3 fat i månaden till kemiskt bruk.

Affärerna växte i omfattning och firman byggde ett nytt upplag vid Arendal som stod färdigt 1905 med tre cisterner för fotogen och två för bensin. För sina transporter från Arendal till Göteborg inköpte Beckman & Johnson fiskemotorbåten **Duvan** från Donsö, vilken lastade 150 fat. Som befälhavare anställdes Alfred Carlsson, och han berättade 1954: "Sex år gick jag med **Duvan** Arendal - Göteborg. Under dessa sex år var det bara en enda natt som båten låg kvar i Göteborg för storm och snötjocka, trots att det inte fanns någon kompass ombord."



Älvsborgs Fästning

Firma Beckman & Johnson hade ett upplag på Älvsborgsöns sydsida. En okänd jakt med lasthantering av oljefat. Vykort från Bertil Söderberg.

Duvans last bestod av fatvaror, mest lysfotogen men även bensin. Bensinen betraktades med stor misstro på grund av sin farlighet. Om båten hade mer än 365 liter bensin ombord (två fat), måste polisbevakning finnas på kajen tills lasten var lossad och vidarebefordrad. Bara två dagar i veckan mottog järnvägen eldfarlig olja, och kvantiteterna var till en början inte större än att ofta Beckman & Johnson och Standard Oil lastade sina fat i samma järnvägsvagn utan att vagnen blev full.

Omkring 1910 började Firma Knut Karlsson i Stockholm köpa bensin, och från Göteborg avsändes då till dem två vagnar i veckan med bensin i 300-, 400- och 600-liters fat. Till Malmö hämtade Firma Alfred Benzon & Co bensin från Göteborg i jakten **Carla**. Även Norge fick bensin i småjakter från Göteborg. Dessa uppgifter från Alfred Carlsson kan kompletteras med en haverirapport från lotsstyrelsen. Enligt denna förliste jakten **Carla** från Malmö den 26 juli 1908 på Älvsborgsfjorden genom att lasten av bensin antändes och exploderade. Enligt lotsstyrelsen var hon vid olyckstillfället på resa från Norge till Kåringberget, men det var nog tvärtom.

Beckman & Johnson utvidgade sin verksamhet ytterligare. 1911 eller tidigare inköptes en motordriven lastbåt vid namn **Rask**. Firman byggde vidare ett upplag i Nynäshamn, avsett enbart för bensin. Det bestod av fem cisterner på sammanlagt hela 2.500 kbm. Därifrån försågs Stockholm med bensin via järnvägstankvagnar som rymde 15 kbm, vilka fylldes med en Allweiler handpump. De lossades sedan vid Norrtull, där deras innehåll överfördes till fat och

flaskor. 1913 byggde så Beckman & Johnson även ett upplag i Limhamn. Strax innan det blev klart köptes företaget av Shell-gruppen.

En annan importör till Sverige av Shell-produkter var Indian Refining Co AB. För sin distribution inköpte detta företag 1912 motorjakten **Hvalen**, en träbåt på 42 brt. 1912 köpte företaget ön Hjärtholmen på Hisingsidan av inloppet till Göteborg, och där anlades ett importupplag. Redan samma år började upplaget sin verksamhet med fyra cisterner på tillsammans 160 kbm. Året därpå i februari övertogs bolaget och dess anläggningar av Svensk-Engelska Mineralolje AB (SEMO).

Sedan SEMO övertagit Hjärtholmen byggdes anläggningen där ut med två cisterner på vardera 6.000 kbm samt en import- och en utlastningsbrygga av trä. Den första importbåten anlände hösten 1913 och lossade 2.500 kbm fotogen. Vattendjupet vid bryggan var inte tillräckligt, utan man fick läktra på Rivöfjorden. Detta förfarande tillämpades sedan i 35 år, tills en ny importbrygga tillkom efter andra världskriget. Denna fick ett vattendjup på 10 meter, vilket uppgavs vara tillräckligt för fullastade tankfartyg på hela 18.000 tdw.

När SEMO började sin verksamhet 1913 bestod bolagets transportmedel av ett antal hästar med tillhörande fordon, sju järnvägstankvagnar, fem motorbåtar och en präm. Hästarna hade säkert namn, men att dessa inte finns angivna i tillgängliga hävder kan väl en båtolog ta med jämnmood.

Värre är att inte heller fartygens namn finns redovisade. **Hvalen** ingick dock i flottan, ganska säkert även **Duvan** och **Rask**.

De övriga två motorbåtarna kan ha haft namnen **Vågen** och **Svea**. Axel Fransson, som började arbeta hos Shell vid Skeppsbron 1 i Göteborg 1917, berättade nämligen 1959 att "vi lossade båtar som kom från vårt upplag vid Arendal. Det var järnbåten **Vågen** och träjakterna **Rasken** och **Svea** som kom med fat som sedan sändes vidare med järnväg



Anna-Mari från Donsö var en av många bunkerbåtar som distribuerade Shells produkter, men aldrig ägdes av Shell. Här levererar hon bunkers till lotsbåtarna på Vinga. Foto: Dag Almén augusti 1972.



Mitt under första världskriget 1916 lossar s/s *Orvar* oljefat vid Hjärtholmen. Bilden från Shell genom Stig Öhgren.

och hästfordon." Det finns dock inte några bevis för att SEMO ägde *Vågen* och *Svea* – de kan ha varit inhyrda. Pråmen som SEMO också ägde 1913 är tills vidare helt oidentifierad.

Fat, dunkar och flaskor

Både fotogen och bensen transporterades länge i träfat. Detta gällde såväl importen med större fartyg som distributionen med småfartyg. Träfatet höll sällan helt tätt, utan läckte. Fartygens besättningar gick bildligt talat omkring på flytande krutdurkar. Befraktarna föredrog ofta att sända sina laster med segelfartyg framför att anlita ångfartyg. Det finns berättelser om stora segelfartyg där man pga explosionsfaran hade helt släckt i byssan under resan över Nordatlanten. Särskilt vintertid bör detta ha spätt på

de redan i vanliga fall besvärliga strapatserna en hel del.

Jakten *Carlas* förolyckande har tidigare nämnts, och inte heller SEMOs flotta var helt förskonad från olyckor. Redan några månader efter verksamhetens start inträffade företagets första och, som det senare skulle visa sig, enda totalförlust. Det var motorjakten *Hvalen* som råkade illa ut. Vid sjöförklaringen avgav arbetaren Olof Olsson följande berättelse om hur det gått till (av allt att döma har han haft hjälp av någon i kanslisvenska väl förfaren skrivare):

"Lördagen den 28 juni 1913 erhöll undertecknad order av förman Johansson att utföra läns-pumpning av motorjakten *Hvalen*, som låg förankrad cirka 50 meter från härvarande brygga. *Hvalen*, som varit lastad med omkring 100

fat fotogen, har legat cirka 8 fot djupt och har därigenom läckt så mycket att en läns-pumpning varit nödig en gång för hvarje dygn (på tom köl har ingen läckning förmärkts). Tydligt har de i *Hvalen* inlastade faten inte varit täta, då fotogen visat sig flyta uppå det i båten befintliga läckvattnet.

För att avlägsna detta läckvatten har en handpump använts tills vattnet minskats så mycket att det icke varit i beröring med balanshjulet å motorn. För att å kortare tid uttaga det kvarvarande vattnet har motorns tändkula uppvärmts och motorn igångsatts för drivande av den befintliga s k läns-pumpen. Vid detta olyckliga tillfälle har en del av den uppå vattnet flytande fotogenen avsatt sig på balanshjulet och vid igångsättningen, då balanshjulet börjat rotera,



Troligen jakten *Hvalen* i brand vid Arendal den 28 juni 1913. Foto från Shell genom Stig Öhgren.



Elfnabben vid Käringberget 1903. Här utanför förliste jakten *Carla* den 26 juli 1908. Foto från Västra Frölunda Hembygdsförening.



SEMO:s första nybygge blev levererat av Eriksbergs Mekaniska Verkstad som *Semo N:o 1* år 1913. Hon blev senare *Shell S-3*. Foto från Shell, Göteborg.

utslungats och kommit i beröring med tändkulan som antänt densamma. Antändningen var så hastig att jag med knapp nöd kunde uppkomma på däck, lindrigt bränd å bägge armar samt ryggen."

Hvalen blev så svårt skadad att försäkringsbolaget betalade ut ersättning för totalförlust och övertog vraket. Att detta sedan såldes och iständsattes och att fartyget kom att segla för andra ägare i många år är en annan historia.

Under år 1913 fick SEMO även sitt första nybyggda fartyg. Det var ett motorfartyg på 57 bruttoton med 30 hkr Avancemotor, byggt i stål vid Eriksbergs Mek Verkstad, som fick namnet *Semo N:o 1*. Hon omtalas redan från leveransen som tankfartyg, men eftersom hon senare sägs ha blivit ombyggd 1929 till tankfartyg vid Ekensbergs Varv, kan man förmoda att hon till en början var inredd med lösa tankar. Hon var avsedd för transporter från upplagen vid Hjärtholmen och Arendal in till Göteborg, och om hennes kapacitet får man i handlingar från Shell i Göteborg veta att hon "lastar ca 70 ton bensin = ca 85 ton brännolja. I förekommande fall kan vid bunkring barlasttankarna användas vilket medför ett plus i lastdrygheten på ca 10 ton. Obs! Detta får inte förekomma vid bensinlast." Från ett varvsbesök på vårvintern 1925 finns noterat: "Efter upptagning på slip har fartyget vattenfyllts för att uttröna dess täthet."

När *Semo N:o 1* skulle införas i fartygsregistret stötte man på en komplikation som man (troligen pga förbiseende från Kommerskollegium) hade undgått beträffande **Hvalen**. Svensk-Engelska Mineralolje AB hade enbart utländska

aktieägare och fick därför enligt sjölagen inte äga ett registrerat fartyg – men fartyget var registreringspliktigt. Problemet löstes elegant genom att bolagets verkställande direktör fick uppträda som bulvanredare. När han avgick 1915 efterträddes han av en disponent i bolaget. Men när denne efter en tid fick sparken, vägrade han att släppa "äganderätten". Liten hämnd är ju också hämnd. På något sätt löstes dock problemet, och från december 1918 stod SEMO även officiellt som ägare.

1914 fick så bolaget sitt andra nybygge levererat. Det var motorfartyget **Shell 1**, som hade byggts vid Ekensbergs Varv för ett kontraktspris av 23.000 kr. Hon mätte 42 brt på en längd av knappt 18 meter, och maskinstyrkan var 30 hkr. Hon var ett torrlastfartyg, men det är

oklart (för mig) om hon hade lösa tankar i lastrummet. Hon gick enbart för SEMO:s egen räkning, och man brydde sig därför till en början inte om att registrera henne.

Oljebolagens produkthantering hade de första åren inte mycket gemensamt med nutida metoder. Ivar Karlsson, som började arbeta för SEMO 1914 på Hjärtholmen, berättade 1961:

"Lysfotogen (water white, WW) kom på den tiden in träfat med stora båtar till Hjärtholmen. Med samma båtar fick vi också bensin i lådor, två 10-liters dunkar i varje låda.

Båtarna lossades via pråmar ute på Rivöfjorden. Ibland var pråmarna så fullastade att de kunde hålla sig flytande bara tack vare lasten. När de sedan kom in till Hjärtholmen måste de först läns-pumpas innan de kunde lossas. Bensinlådorna slogs sedan sönder, och dunkarna tömdes i en ränna som ledde ner till *Semo N:o 1* som därpå pumpade upp bensinen till lagringscisternerna.

Hårdaste arbetet var nog när vi lossade till pråmar ute på Rivöfjorden. Men det var inte heller latmansgöra när vi omkring 1916 pumpade WW från *Semo N:o 1* upp till järnvägstankvagnar på kajen vid Hultmans Holme. 3-4 tankvagnar behövdes för varje båtlast. Vi var två man om det, och vi handpumpade hela båten. Var man inte stark förut, så blev man."

Även om alltså SEMO och övriga oljebolag hade cisterner vid sina importupplag och större depåer redan på 1910-talet, skedde huvuddelen av distributionen i fat, dunkar och flaskor. Det var få återförsäljare som hade egna tankar. Särskilt gällde detta bensinförsäljarna. Den tidigare nämnda Firma Knut Karlsson i Stockholm övertogs av SEMO 1917. Berta Edvall, anställd hos Knut



Lastning vid stora isrännan med häst och släde den 9 februari 1917. Jakten är troligen *Vågen*. Foto från Shell genom Stig Öhgren.



Anläggningen i Sandvik, Arendal, omkring 1935. Den kallades även Oljehall. Foto från Shell genom Stig Öhgren.

Karlsson sedan 1910, berättade 1967: "1910 låg firmans lager inne på gården, där man från bensinfat på 200 liter tappade bensinen på 25-liters flaskor. Dessa hämtades av chaufförer, mest droskbilägare, som tömde flaskorna i sina bilar ute vid trottoaren." Det var annars i början färghandlarna, som stod för huvuddelen av bensinleveranserna till bilisterna via kannor och dunkar. Shells röda 10-litersdunkar för Kronbensin med texten "Highly inflammable" var på den tiden en vanlig företeelse hos handlarna.

Leveranserna till återförsäljarna gick huvudsakligen i fat. Till en början användes enbart träfat. Det var därför naturligt att SEMO hade ett eget tunnbinderi, vilket låg ute på Hjärtholmen. Tomfaten som returnerades var ofta illa åtgångna och måste repareras innan de kunde användas på nytt. 1918 gjorde järnfatet sin entré. Det användes till en början enbart för bensin. Leveranserna

av fotogen och brännolja, eller solarolja som den kallades, skedde fortfarande i träfat. 1927 övergick dock bolaget till järnfat även för fotogen och brännolja, och träfaten behölls endast för smörjoljor och fetter. Tunnbindareverkstaden nedlades därför.

Fritz Jonasson, som anställdes hos SEMO i Göteborg 1919, berättade 1962 om fathanteringen:

"Jag började min tjänst vid kajexpeditionen på Skeppsbron invid Stenpiren. Faten, som kom dit med små lastbåtar från Arendal och Hjärtholmen, lagrades på kajen. Detta gick bra under normala förhållanden, men Göta Älv har en benägenhet att svämma över sina bräddar vid västlig storm. Så skedde regelbundet ett par gånger om året, och det hade till följd att oljefaten började flyta omkring utan att kunna ta vara på sig. Dagen efter en sådan översvämning var alla lagerarbetare och chaufförer syssel-

satta med att samla ihop fat som flutit hundratals meter utefter Skeppsbron och in på tvärgatorna däromkring.

Träfatens förmåga att flyta utnyttjades även vid leverans av brännolja till de fraktskutor som då ofta låg förtöjda vid de skälvirkena ute i älven. På den tiden fanns inga bunkringsbåtar, utan från fraktskutan kom man in till kaj med lillbåten, ett par fat brännolja rullades i sjön, och när de efter en stund kom upp till ytan igen, lades en tamp om dem och de bogserades ut till skutan, där de togs ombord med winschen."

Detta och andra citat är, där ej annat anges, hämtade ur personal- och kundtidningar samt andra publikationer från Shell. Årtalsuppgifterna är inte alltid konsistenta. Upplaget och expeditionen vid Skeppsbron i Göteborg flyttades senare till Hultmans Holme (idag området innanför nuvarande Gullbergskajen).



En lantbrukare har hämtat olja från anläggningen i Arendal. Foto som ovan. Viken blev senare Arendalsvarvets dockor.



Oljefat flyter omkring på Skeppsbron i januari 1925. Foto: Rudolf Hedberg. Bildarkiv: Göteborgs Stadsmuseum.

Rederiet tar form

Första världskriget innebar naturligtvis ett svårt avbräck för all oljehandel i Sverige. 1915 inköpte dock SEMO ännu ett fartyg. Det var den lilla "motorpråmen" **Semo II**, som mätte 22 brt på 12 meters längd. Lastförmågan angavs till 170 fat. Hon var av allt att döma ett mycket enkelt litet fartyg – 1915 uppgavs att hon saknade både styrhytt och mast. Maskinstyrkan angavs inte men var helt säkert liten. 1920 fick hon dock en Avance-motor på hela 24 hkr insatt. Kanske var det vid samma tillfälle som hon försågs med styrhytt – i varje fall hade hon en sådan vid ommätning 1922. Möjligen kan hon vara identisk med den tidigare nämnda **Rask/Rasken**.

Omkring 1917 dök ytterligare ett litet fartyg upp hos SEMO i Göteborg, och man fortsatte den påbörjade namnserien och gav henne namnet **Semo III**. Hon hade järnskrov och kan ha varit den tidigare nämnda **Vågen**. Lastförmågan angavs till 160 fat, dvs mindre än för **Semo II** trots att längden var drygt 15 meter och tonnaget 26 brt. Hon hade en 18 hkr Avance, insatt 1915. Hennes ursprung är oklart, men hon sägs ha varit byggd vid Lödöse omkring sekelskiftet som vadbåt. Sakkunskapen (Edmond Bäck) uppger att det vid denna tid byggdes åtskilliga vadbåtar med järn- eller stålskrov.

1918 inregistrerades ett dotterbolag till Svensk-Engelska Mineralolja AB med namnet Rederi AB Semo. Detta kom så småningom att stå som ägare till



Lossning av oljefat på Skeppsbron från (möjligen) **Semo III**, ex **Vågen**, för vidare transport med järnväg.



alla SEMO:s fartyg, men det är oklart om alla de redan befintliga fartygen blev överförda från moderbolaget till rederiet 1918.

1919 var det dags för ett nytt fartygsförvärv till Göteborg. Det var ett litet klinkbyggt träfartyg på 20 brt med 12 hkr Skandia-motor, och hon fick namnet **Semo IV**. Hennes ursprung är okänt, men hon sägs ha varit i bruk redan 1897. Möjligen kan hon vara identisk med den ovannämnda **Svea**.

De första efterkrigsårens gulaschperiod med enormt uppdrivna sjöfrakter och fartygspriser satte i övrigt föga spår i SEMO:s verksamhet. Det kom att dröja in på 1920-talet innan fartygsflottan utvidgades, men då blev expansionen desto kraftigare. Orsaken var helt säkert att marknaden växte för olika oljeprodukter, framför allt som drivmedel. Bilismen, buss- och lastbilstrafiken växte snabbt, och många skutredare satte in hjälpmotorer för att kunna hänga med i konkurrensen när det blev ont om laster. Redan 1919 började bolaget uppföra ett importupplag i Örnsköldsvik.

SEMOs nästa fartygsanskaffning skedde till ostkusten, närmare bestämt till Stockholm. Det var en stålpråm på knappt 60 brt, 18 meter lång. Ursprunget är oklart, men enligt en osäker uppgift var hon byggd 1915 i Ryssland – och kanske bör vi erinra oss att Finland vid denna tid fortfarande räknades till Ryssland. Hon skall ha blivit ombyggt 1920 – från vad är obekant och kanske var hon då inköpt av SEMO. 1921 mät-



Omlastning vid Skeppsbron. Båten kan vara **Semo II** även benämndes motorpråm. Foto detta uppslag från Shell genom Stig Öhgren.



Jakten *Semo II* på väg mot Arendal. I bakgrunden skymtar cisternerna på Hjärtholmen. Foto från *Shell* genom Stig Öhgren.

tes hon dock under namnet **Shell II**, och därmed hade företaget etablerat två olika namnserier, den ena på västkusten och den andra på ostkusten.

1922 flyttade man över **Semo N:o 1** från Göteborg till Stockholm, och därmed blev det mera uppenbart att man hade två olika namnserier. Detta stack tydligen i ögonen på vänner av ordning, och 1923 döptes **Semo N:o 1** officiellt om till **Shell III** "för erhållande av enhetlig beteckning å oss tillhöriga båtar". **Semo II, III och IV** fick följa efter och blev **Shell IV, V resp VI**. Ett och annat tyder på att denna standardisering av fartygsnamnen var åtminstone beslutad redan 1921, kanske även genomförd i praktiken, även om man inte förnyade fartygens officiella papper förrän 1923.

De första tankfartygen

I september 1920 beställde SEMO inte mindre än tre tankfartyg vid ett varv i Nijmegen i Holland. Beställningen förmedlades av brittiska Shell, och kontraktssumman var totalt 374.400 holländska floriner. Båtarna var systrar, och ytterligare ett par systrar levererades till det norska Shell-bolaget. Den första svenska båten, **Shell VII**, levererades 1921 – bl a därav föranleds misstanken om att SEMO-båtarnas ovannämnda namnändring i själva verket skedde redan detta år. De två övriga holländskorna följde året därpå, och namnen blev naturligtvis **Shell VIII resp Shell IX**.

De tre systrarna var knappt 30 meter långa. Bruttotonnaget var vid leveransen ca 122 ton men ökades under 1920-

talet successivt till ca 137 ton – av allt att döma genom tillbyggnader av däckshusen. Lastförmågan angavs av bolagets Göteborgskontor till "ca 125 ton för gång utomskärs, 150–160 ton inomskärs". Det tycks dock som om tankvolymen var otillräcklig för att vid lätta laster få ned båtarna på märket.

Ungefär samtidigt med holländskorna fick SEMO sitt dittills största fartyg, en tankläktare på knappt 300 brt och 450 tdw, som omkring årsskiftet 1921/22 levererades från AB Strömstads Mekaniska Verkstad under namnet **Shell X**.

Till hjälp för sentida historieskrivare följde man nu nummerserien konsekvent, och närmast efter bjässen **Shell X** följde det troligen minsta fartyg som haft Shell-namn, den klinkbyggda lilla träbåten **Shell XI** på nästan exakt 8 meters längd. Det är oklart vad hon egentligen användes till, men enligt mätbrevet hade hon lastlucka, så troligen användes hon för transport av fatgods, och hon kan ha använts främst för bunkring av fiskebåtar, motorseglare och andra mindre fartyg.

Det var emellertid inte slut med nyförvärven i och med detta. Även tre små prämar med träskrov inköptes till SEMOs Göteborgsförvaltning 1922. Två av dem, **Shell XII och Shell XIII**, var tankprämar, medan den tredje, **Shell XIV**, uppges ha använts för tomfats transporter.

När vi nu i redogörelsen hunnit fram till slutet av år 1922, kan vi konstatera att SEMOs flotta omfattade hela 14 fartyg, ändamålsenligt benämnda **Shell I t o m XIV**. Nio av dem var motordrivna, medan fem var prämar (**II, X, XII, XIII och XIV**). Sju av dem var säkert tankfartyg (**III, VII, VIII, IX, X, XII och XIII**), fyra var säkert torrlastare (**IV, V, VI och XIV**), medan det inte är helt klarlagt hur det förhöll sig med de tre återstående (**I, II och XI**).

Det är bäst att här smyga in en liten reservation beträffande redovisningens fullständighet, trots att det ju ser prydligt ut med varje nummer i serien belagt. Arendal låg ju långt utanför Göteborgs centrum, och detsamma gällde Hjärtholmen, som till råga på allt var en särskild liten ö. För att klara persontransporterna



Shell S-7 var byggd i Holland. Foto: J Robert Boman.



Den 2 november 1950 passerar Shell S-10 Dalanäs i Göteborgs hamn, dragen av Tor. I bakgrunden Johnson Lines Lions Gate som levererats i augusti samma år från Kockums. I förgrunden Vingasand från Fiskebäck. Foto från Bertil Söderberg.

ut till dessa båda depåer och även till större fartyg som låg för ankar på fjorden för läktring användes diverse smärre farkoster, som inte finns ordentligt dokumenterade. I några fall användes dessa farkoster även för pråmbogsering mellan persontransporterna. På 1920-talet finns motorbåtarna Shell (onummerad!), Gerd, Currat och Mignon nämnda. Av dem såldes Gerd 1926 och ersattes med Currat. Shell och Mignon såldes 1929. Anskaffningstidpunkten är inte känd för vare sig Shell, Gerd eller Mignon.

Fartygsflottans expansion och användning

Vad den numrerade Shell-flottan användes till finns faktiskt inte så mycket uppgifter om. När trafiken gick lyckligt skrevs det inte mycket om den. Tegnér hade väl rätt när han skrev att "var plåga har sitt skri, blott hälsan tiger still".

Haverirapporterna är dock en pålitlig källa till åtminstone en del uppgifter om fartygens sysselsättning. Under 1920-talets första del finns inte så många rapporter om haverier för Shellfartyg, men

den 1 augusti 1922 råkade Shell VII illa ut i Göteborg. Hon var på väg "med full fart nedåt älven" på resa från Hultmans Holme till Hjärtholmen, när s/s Särila av Karlstad på 181 brt kom ut ur Centralhamnen på resa till Lilla Bommen i ballast. Det blev ombordläggning och en del skador på Särila. Som olycksorsak anges att Shell VII hade missuppfattat en signal från Särila, som hade obehörigt befäl.

I början av 1920-talet hade SEMO lager på åtminstone tre platser i Göteborg. På Arendal hade man ett import-upplag för bensin, medan man på Hjärtholmen hade motsvarande upplag för fotogen, brännolja och smörjoljor. Vidare fanns genomgångslagret Hultmans Holme inne i staden, från vilket den lokala distributionen ägde rum. Det senare flyttades 1929 till Marieholm. I Stockholm var huvudupplaget förlagt till Värtan, där fotogen, bränn- och eldningsolja lagrades. Bensinupplaget låg vid Norrtull men flyttades sedan till Ropsten.

En hel del av de mindre Shell-fartygen användes säkert för transport av oljeprodukter från Arendal och Hjärtholmen in till Göteborg och inte minst till Marieholm för vidare befördran med järnväg. De större fartygen användes för transporter från importdepåerna till olika depåer och återförsäljare. När Shell I sent omsider skulle inregistreras 1923, sökte man interimscertifikat för en lastresa från Stockholm till Örebro. När Shell VII kom nybyggd hem från Holland, fick hon interimscertifikat för sin först last-



Motorbåten Shell 4 var personaltransportbåt mellan stan och depåerna samt fartyg som låg för ankar. Foto från Shell i Göteborg

resa från Limhamn till Göteborg, och den följdes av en resa Göteborg – Kristiania. **Shell VIII** tog sin första last från Limhamn till Stockholm. Uppräkningen skulle kunna fortsättas. Några sensationella trader rörde det sig inte om, även om man påminns om att de inre vattenvägarna då ännu betydde något för godstransporterna, innan de konkurrerats ut av järnvägar och lastbilar.

Efter 1922 blev det betydligt långsammare takt i Shell-flottans förnyelse och utbyggnad. Helt stilla stod det dock ingalunda. 1924 inköptes en liten motorsegelare med träskrov från Danmark, och hon fick naturligtvis namnet **Shell XV**. Hon hade en brokig förhistoria – byggd i Tyskland som seglande fiskefartyg, och så småningom beslagtagen i Norge för spritsmuggling. Av Shell sattes hon in i transporter av fatgods från Limhamn till hamnar i Sydsverige.

Vid årsskiftet 1924/25 uttrangerades den lilla **Shell VI**, och därmed blev det en lucka i nummerserien. När nästa fartygsförvärv gjordes, fyllde man inte på serien utan föredrog att täta till luckan genom att ge nykomlingen det ledigbliv-



Neithea efter förlängningen. Foto från Shell, Göteborg.

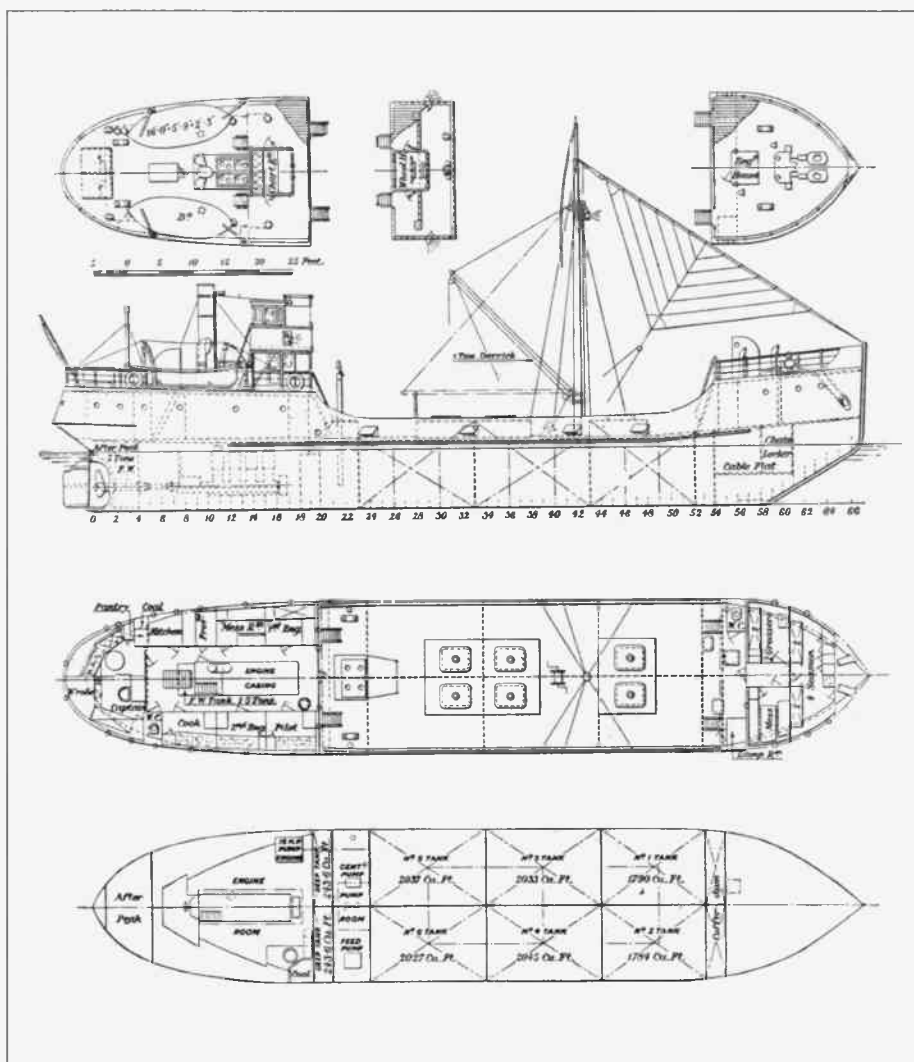
na namnet **Shell VI**. Den principen tillämpade man sedan så länge rederiet hade fartyg, och några av numren kom att ha tre olika innehavare. Om **Shell VI** (n:r 2) är annars det allra mesta obekant, men troligen var hon ett litet tankfartyg.

1926 fick rederiet sitt dittills största tankmotorfartyg, ett nybygge från Finnboða Varv. Hon ansågs så märkvärdig att hon inte fick ett namn ur nummerserien utan döptes till **Neithea**. Därmed anslöt sig Svensk-Engelska Mineralolje AB till den namngivningsprincip som tillämpats och alltjämt tillämpas inom den internationella Shell-koncernen: att ge de större tankfartygen namn som är de latinska namnen för olika snäckarter. Snäckarten **Neithea** är visserligen enligt sakkunskapen bara känd som fossil, men att man valde detta namn förklaras kanske av att **Neithea** vid jämförelse med utländska Shell-tankers trots allt var tämligen liten och obetydlig och därför inte ansågs värdig att namnges efter en nu levande snäckart.

Nybygget mätte ca 270 brt, lastade ungefär lika många ton, och hennes Bolinder-maskin utvecklade faktiskt lika många hästkrafter. Kusttankfartyg var vid denna tid verkligen inte särskilt vanliga i den svenska handelsflottan eller i den svenska varvsindustrins produktion – tvärtom var **Neithea** ganska unik. Man tycker därför att hennes tillkomst borde ha uppmärksamats i fackpressen. Så skedde dock inte alls, utan hon ägnades bara ett par mycket korta notiser.

Neithea var byggd med tre par lasttankar, där varje tank rymde ca 2.000 kubikfot. Totalt blev det ca 315 kubikmeter. Besättningsinredningen var helt konventionell: befälet bodde akterut i poopen och manskapet förut i backen. Skilda mässar för befäl och manskap, naturligtvis.

Neithea kom att bli ett ganska olycksdrabbat fartyg, men några allvarliga haverier var det aldrig fråga om. Den 25 mars 1927 fick hon grundkänning inom Nynäshamns hamnområde, när hon var på resa Nynäshamn – Norrköping med



M/t Neithea i originalutseende. Ur Teknisk Tidskrift 1926.

325 kbm bensin. Orsaken var att en prick var borta. Den 4 maj 1928 fastnade hon pga "onormalt lågt vatten" på en bank i Umeå hamn när hon var på väg från Örnsköldsvik till Umeå med 224 ton bensin. Den 7 maj 1929 grundstötte hon i Kalmarsund på resa Kalmar – Västerвик med 18 ton brännolja ombord.

Även andra Shell-fartyg råkade illa ut under 1920-talets senare del. Den 21 december 1926 blev **Shell III** påseglad i isrännan i Göta Älv av m/s **Dejefors** när hon var på väg från Arendal till Vänersborg med 73 ton bensin. Den 5 september 1929 kolliderade **Shell 9** med flottans vattenbåt m/s **Glan** vid Små-Dalarö, när hon var på resa Rasta – Oskarshamn med 150 kbm bensin. Den 17 december 1929 råkade **Shell 7** på resa i barlast från Jönköping till Stockholm kollidera i Göta Kanal mellan Snövelstorps bro och Klämmans sluss med s/s **Trollhättan** av Västerås.

Den 4 oktober 1924 kl 20.45 fick **Shell VIII** grundkänning sydväst Kungsholmens fästning i Karlskrona skärgård, när hon var på resa från Limhamn till Karlskrona med 20 ton "standardolja", och sprang läck i maskinrummet. Det rädde hård vind och tjocka, och fartyget hade förgäves blossat efter lots i den dåliga sikten. Radio hade man ju inte ombord på den tiden, och radar var ett okänt begrepp.

Arabiska siffror

I slutet av 1920-talet övergick Shell från romerska siffror i fartygens namn till arabiska, såsom redan indirekt framgått ovan. Att hantera och uttolka alla bokstäverna i de romerska sifferkombinationerna hade naturligtvis blivit allt svårare



Man pumpade för hand över oljan för vidare biltransport vid Gullbergskajen 1927. Observera polisen som övervakar arbetet.

för "vanligt folk", när flottan och därmed fartygens nummer kommit upp mot 20. Exakt när övergången skedde framgår inte av papperen, och ett och annat tyder på att den skedde successivt.

De sista åren av 1920-talet kom att innebära ganska betydande förändringar i Shell-flottan för att anpassa denna till den växande marknaden och till den ökande förekomsten av tankcister hos olika depåer och återförsäljare. **Neitheas** tillkomst är redan nämnd. Tankläktaren **Shell X** förlängdes 1927 vid Kockums i Malmö med ca 3 meter och fick därigenom lastförmågan ökad med 100 ton till 550 ton.

Shell 1 som tidigare haft lösa tankar byggdes 1929 om till "riktigt" tankfartyg

med en tankvolym av ca 60 kbm. I samband därmed döptes hon om till **Shell 6**. "Som skäl för detta få vi anföra att fartyget kommer att insättas på den trade som tidigare upprätthållits av ett oss tillhörigt fartyg **Shell 6**, som kommer att utrangeras".

Samma år, 1929, fick rederiet en tankläktare från Ekensbergs Varv, och hon döptes till **Shell 11**, sedan den lilla båten med samma namn döpts om till **Shell 5**. Den nyförvärvade **Shell 11** anges i alla papper vara nybyggd 1929, men hennes utseende väcker starka misstankar om att hon i själva verket var ett ombyggt betydligt äldre fartyg. Ekensberg var ju inte alls främmande för sådana arbeten. **Shell 11** hade "Göta kanal-dimensioner", dvs 30 x knappt 7 meter, lastade ca 250 ton (325 kbm) och var huvudsakligen avsedd för bensintransporter mellan de större depåerna på västkusten.

Det behövdes dock fortfarande tonnage för fatgodstransporter, och mot slutet av 1929 fick rederiet ytterligare ett nybygge, torrlastfartyget **Shell 1** på drygt 100 ton dödvikt, från Kalmar Varv. Om hennes sysselsättning rapporterade Svensk Sjöfartstidning i början av 1930: "Shell 1 är avsett dels för transport av olja i fat i kusttrafik och dels under vissa delar av året att bliva vad som skulle kunna kallas en flytande affär. Fartyget kommer nämligen att utgå från sin station i Stockholm med till större delen osåld last, bestående av bolagets alla produkter från den finaste symaskinsolja till den grövsta brännolja, för direkt försäljning huvudsakligast till förbrukare i Stockholms skärgård."

1929–30 tillkom även två små bunkerbåtar med träskrov, vilka stationerades



Tankläktaren **Shell 11** i hamnbassängen vid anläggningen i Marieholm. Foto detta uppslag från Shell genom Stig Öhgren.



Bunkerbåten *Shell 17* var först stationerad i Strömstad och sedan i Göteborg.



Shell 5, till en början benämnd *Shell XI*, var nog bolagets minsta bunkerbåt. – Nedan annons från 1927 ur tidningen *Till Rors*.

på västkusten. Eftersom inga luckor fanns i nummerserien, fick de namnen *Shell 16* resp *Shell 17*. Båda var äldre fartyg och fick förmodligen sina tankar inbyggda i samband med att de inköptes av Shell. *Shell 16*, som var byggd på Råå och förmodligen varit lastjakt eller fiskefartyg från början, hade två tankar, varav en på 23 kbm för solarolja (råolja) och en på 1 kbm för fotogen. *Shell 17*, vars ursprung inte är klarlagt men som ganska säkert börjat sin tillvaro som fiskebåt, hade en motor av det inte helt vanliga fabrikatet Pythagoras, tillverkad i Norrtälje. Hon hade tre tankar – en på 11 kbm för råolja, en lika stor för färskvatten och en på 1200 liter för fotogen.

Sedan blev det plötsligt litet oordning i den tidigare så välordnade nummerserien. Fler fartyg tillkom i tät följd, men nr 20 och 21 dök upp före både nr 18 och 19, och även nr 22 uppgavs vara byggd före nr 19. Kanske var det så att båtarna fick sina nummer hos Shell redan när de beställdes. Om varven hade olika långa leveranstider, kunde följderna då bli att båtarna inte levererades i nummerordning. Men nr 19 var oregistrerad, och handlingar saknas från hennes första år, så kanske är förklaringen till hennes "felplacering" att det faktiska byggnads-

året var ett annat än det uppgivna.

Nåväl, *Shell 20* var en tankpråm på knappt 90 brt som lastade ca 170 tdw i tre par tankar på tillsammans ca 190 kbm. Hon byggdes 1929 vid Finnboda Varv och användes till en början för bensintransporter mellan bolagets olika upplag.

Shell 21, som också levererades 1929 men från Marstrands Mekaniska Verkstad, var liksom systemen *Shell 22*, som följde året därpå, ett litet tankfartyg. De mätte ca 40 brt och dödvikten angavs till ca 50 ton. Eftersom tankvolymen skall ha varit bara 44 kbm, kompletterades säkert lasten med fatgods på däck, och man kan förmoda att de båda små båtarna användes som bunkerbåtar.

Svenska Shells första fartyg hade ju haft namnet *Semo N:o I* och hade även fått ett par efterföljare, innan man i början av 1920-talet likformade alla namn till SHELL-nummer. 1929 återinfördes dock namnet SEMO i och med att en motorbåt, som inköptes till Göteborgsförvaltningen, gavs namnet *Semo II*. Ursprung och data är helt okända, det enda som är känt är att hon fick ersätta den tidigare båten *Mignon*. Förmodligen användes hon främst för personaltransporter. Inga uppgifter har påträffats

som tyder på att det skulle ha funnits någon *Semo 1*, men det bör det ju ha gjort. En annan motorbåt, som köptes 1930 och var av samma typ som *Semo II*, fick namnet *Shell 4*. Kanske placerades hon till en början i Stockholm, men i vilket fall fanns hon senare i många år i Göteborg.

Fartygens bemanning

Shell 18 införlivades med Shell-flottan år 1930, vilket var ett år för sent för att hon skulle komma på rätt plats i nummerföljden. Hon var en motorgaleas med jaktkrov, byggd i stål vid AB Kalmar Varv, mätte knappt 90 brt och lastade drygt 100 tdw. Segelytan uppges ha varit 196 kvm. Bakgrunden till att Shell vid denna tid byggde en motorseglare framgår av följande citat ur *Sjöfartstidningen* 1930:

"Fartyget byggs enligt fartygsinspektionens fordringar för östersjöfart som segelfartyg med hjälpmaskin, men får det oaktat en effektivitet motsvarande ett motorfartyg av samma dimensioner. Ur drifts- och bemanningssynpunkt har detta arrangemang en given fördel. Medan fartygsinspektionen fordrar 7 man på ett motorfartyg av denna storlek, fordras på ett likvärdigt fartyg



SHELL BENSIN OCH SMÖRJOLJOR

äro mineraloljeprodukter
av högsta kvalitet

SVENSK-ENGELSKA MINERALOLJE A.-B.

· STOCKHOLM · GÖTEBORG · MALMÖ · NORRKÖPING · ÖRNSKÖLDSVIK ·





Shell 19 levererades 1931 och blev stationerad i Hunnebostrand 1938. Foto denna sida från Shell genom Stig Öhgren.

under benämningen segelfartyg med hjälpmaskin endast 4 man.”

De djupa tankar som eventuellt kan ha legat bakom fartygsinspektionens fordringar är helt förborgade för nutida betraktare. Borde det inte ha varit tvärtom – att det behövdes mer folk ombord om man hade inte bara navigation och motor att tänka på utan även segel? Bemanningens utformning kan knappast ha bidragit till någon modernisering av kustfartygsflottan. Men man frågar sig varför Shell inte försåg även **Shell 1** med segel för att spara in tre man.

Det kan vara skäl att stanna upp litet i den kronologiska redogörelsen och se på även övriga Shell-fartygs bemanning under 1920-talet. Också för detta ändamål är sjöförklaringar och haverirapporter en god källa. Ganska genomgående fanns det mycket folk ombord i fartygen. Dessa var säkert mer tungarbetade då än nu. De holländska systrarna hade vanligen sju mans besättning, som alltså transporterade 15–18 ton last per man och resa: på däck befälhavare och styrman samt två man, i maskin ibland en maskinist och en motorman men ibland en andre maskinist i stället för motormannen, och slutligen en person i ekonomiavdelningen. Var denne en man titulerades han steward, kocksteward eller kock, men var det en kvinna kallades hon restauratris eller förestånderska. Har det någonsin funnits en kvinnlig steward?

Den ”stora” pråmen **Shell 10** hade fyra eller fem mans besättning – befälhavare samt tre eller fyra man.

Neithea hade elva man ombord: befälhavare, styrman och fyra man på

däck, två maskinister och en motorman under däck, samt förestånderska (steward etc) och mässuppassare. Med full last ombord flyttade de alltså nästan 25 ton last per person och resa, och **Neithea** var därmed klart mer effektiv än de mindre holländskorna.

Flottans förändringar och användning

Den nya motorsegelaren **Shell 18** fick ersätta sin kollega **Shell 15** i fatgods-transporterna från Malmö-depån till sydsvenska hamnar, och **Shell 15** såldes 1930. Året därpå kom **Shell 19**, som var en nybyggd liten bunkerbat med trä-

skrov på bara 16 brt. Det ledigblivna numret användes samma år för en annan liten bunkerbat, **Shell 15**, som också var nybyggd men i Kalmar och med stålskrov. Hon mätte 20 brt och lastade 30 ton. Tankvolymen var 17 kbm för motorbrännolja och 12 kbm för vatten, och hon hade därtill ett litet lastrum för torrlast. Den Kalmarbyggda **Shell 15** stationerades nästan omgående på Smögen, medan den Marstrandsbyggda och större **Shell 21** stationerades i Kalmar.

Shell-flottan bestod ett par år in på 1930-talet av 22 fartyg – 21 med Shell-nummer samt **Neithea**. 12 av fartygen var tankfartyg (2, 3, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 20 och **Neithea**), tre var torrlastare (1, 14 och 18), medan sex närmast var att beteckna som bunkerbåtar (15, 16, 17, 19, 21 och 22) och en var passagerarbåt (4). Sex fartyg var pråmar (2, 10, 12, 13, 14 och 20) medan övriga var motorfartyg. Till detta skall läggas ett par smärre motorbåtar med ”egna” namn.

När 1930-talet gick vidare, var det dags för en del utrangeringar. Det var först de tre Göteborgspråmarna **Shell 12**, **13** och **14** som lämnade flottan. Det verkar som om nr **13** gick först, och 1935 hade hon efterträtts av en bunkerbat **Shell 13** med träskrov på 38 brt. **Shell 14** försvann (kanske) därefter, och 1938 fanns istället en liten bunkerbat **Shell 14** på 19 brt med äldre järnskrov. Pråmen **Shell 12** fanns kvar ännu 1934 men efterträddes sedan av en bunkerbat **Shell 12** på 22 brt.

Trafiken genom Kalmarsund var livlig på 1930-talet, men det var fler oljebolag som tävlade om kunderna och konkurrensen var hård. För att hålla en



Bolaget inköpte 1922 tre göteborgspråmar av vilka två blev tankpråmar. Här ligger Shell 12 vid anläggningen i Arendal.

snabbare konkurrent stängen skaffade Shell en 20 knops racerbåt, som prejade fartygen ute i sundet och gjorde upp affärerna. Shell 21 kom sedan fram i lagom tid för att leverera bunkeroljan. 1936 flyttades Shell 21 från Kalmar till Göteborg, och Shell 13 efterträdde henne i Kalmarsund. Det gick fortfarande hett till i kriget om kunderna, och den 18 juli 1937 bar det sig inte bättre än att Shell 13 kolliderade ute i sundet med bunkerbåten Standard, som mätte bara 7 brt. »Befälhavarens avsikt var vid tillfället att preja ett norr ifrån kommande finskt fartyg" (m/s Merilintu) "för att där ombord söka leverera sin olja".

Några fler luckor tycks inte ha uppstått i nummerserien fram till 1935/36. När rederiet skaffade ytterligare en båt fick den nämligen namnet Shell 23. Tidpunkten för förvärvet är inte dokumenterad, men 1937 tillkom både Shell 24 och Shell 25, och alltså "måste" Shell 23 ha kommit före dem. Sannolikt var det den tidigare nämnda "försäljarbåten" i Kalmarsund som fick namnet.

Beträffande övriga fartygs användning kan återges en uppgift ur Shell-Nytt nr 3/1936: "Den 15 juni i år öppnades en ny bunkringsstation för motorbrännolja vid Rasta på Lidingön. Oljan förvaras i tankfartyget Shell 2". Och i nr 3/1938 frågade tidskriften "Vet Ni - - - att m/s Neithea under sina resor på ett år tillryggalägger en distans, som motsvarar jorden runt 1 gång, och att Shell 3, som endast trafikerar Mälaren, kommer upp till en distans, som svarar mot 3/4 av jordens omkrets?"

Gammalt och nytt

Shell 24, ett nybygge från Kalmar Varv, var ett kombinerat bogser- och lastfartyg med stålskrov: Hon hade 150 hkr motor och mätte 43 brt. Enligt Sjöfartstidningen skulle hon "huvudsakligast användas för bogseringar och transporter i Göteborgs hamn samt på Göta Älv. - - - I lastrum och på däck kan tas sammanlagt ca 110 st oljefat."

Var Shell 24 ny, så var Shell 25 desto äldre, och hon var utan konkurrens det i särklass märkligaste inslaget i hela Shellflottan. Hon var byggd redan anno 1863 i Burg vid Bremen som segelfartyg med träskrov, tacklad som bark eller eventuellt fullriggare och mätande inte mindre än 848 brt. Redan 1908 hade hon seglat färdigt och förvandlats till logementsfartyg, och efter ett haveri hade hon 1922 blivit nedskuren till präm. Vid årsskiftet 1936/37 inköptes hon så av Shell. Det framgår inte vad oljebolaget ursprungligen hade för avsikter med sitt köp av den gamla prämen, men kanske avsåg man henne redan då för den användning som framgår av en uppgift från 1940:



M/t *Nerita* på provtur från Eriksbergs varv 1937. Fotoarkiv: Varvshistoriska föreningen, Göteborg.

"Fartyget ligger som fender vid bolagets upplag i Värtan och nyttjas ej i trafik."

1937 tillkom ytterligare ett fartyg i SEMO-flottan, nämligen tankmotorfartyget *Nerita* som var ett nybygge från Eriksbergs Varv. Tydligt ansågs nykomlingen vara fullvärdig som "stort" fartyg, ty *Nerita* är till skillnad från *Neithea* en nu levande snäckart.

Neritas bruttotonnage var 434 ton, men dödvikten inskränkte sig till knappt 400 ton. Den relationen var väl inte särskilt gynnsam, men hon var ändå ett för sin tid högklassigt fartyg åtminstone att döma av den utförliga presentationen i bolagets tidning ShellNytt:

"M/s *Nerita*, som är Skandinaviens modernaste tankbåt och som bl a är specialbyggd som isbrytare, har en kapacitet av 395 ton och drives av en Nohab-Diesel motor om 480-520 hkr. Vid provturen - - - gjorde *Nerita* med användande av 407 hkr en fart av 10,4 knop.

Fartygets tankar äro så arrangerade att flera från varandra helt skilda laster samtidigt kunna transporterats. För lastning och lossning finnas tvenne pumpar med en kapacitet av 130 kbm/t, vilka arbeta helt oberoende av varandra.

Utrustningen ombord är hypermodern. Bl a är *Nerita* försedd med apparatur för radiopejling och trådlös telefoni med dubbelsidig kommunikation, varigenom man när som helst kan ringa upp telefonabbonenter som äro anslutna till rikstelefonnätet. Denna är den första radiotelefonianläggning av detta slag, som det svenska telegrafverket tillverkat



Shell S-24 var ett kombinerat bogser- och lastfartyg byggt 1937 vid Kalmar Varv. Foto från Shell, Göteborg.



Shell 8 vid Marieholm. Hon var en av tre systrar byggda i Holland 1922. Foto från Shell genom Stig Öhgren.

och installerat. En helautomatisk Delcolight-anläggning förser vidare automatiskt fartyget med belysningsström, och uppvärmningen av bostäderna sker medelst ett varmvattensystem, utgörande en kombination av oljeeldad varmvattenpanna och elektrisk varmvattenberedare. Genom en modern hydroforanläggning – för övrigt den första i ett svenskt fartyg – förses samtliga bostäder med såväl kallt som varmt vatten.

Fartyget är avsett att vintertid ombesörja bolagets transporter på norrlandskusten och kommer i övrigt att användas för import av specialprodukter.”

Nerita hade två man mer ombord än Neithe, dvs 13 man. En andrestyrman och ännu en motorman tillkom. Det blev ändå en något högre prestation för henne än för Neithe: 30 lastton per besättningsmedlem och resa jämfört med knappt 25.

Fler haverier

Den stora SEMO-flottan kunde naturligtvis inte undvika haverier av olika slag under 1930-talet. Det började den 30 juli 1930, när den nya motorsegelaren Shell 18 anlände till Sölvesborg med last från Limhamn (399 fat i rummet och 52 på däck). Backslaget fungerade inte, så hon rände rakt på m/segl Ruth av Hven. Pråmen Shell 10 råkade ut för två olyckor i början av 1931. Den 13 februari, när hon var på resa Köpenhamn – Limhamn med 500 ton bensen, dragen av Röda Bolagets Birger, blev hon påseglad av m/s Maud av Tönsberg, som sedan avvek från platsen utan att ge sig till känna. Och den 23 april, när Harald tagit över bogseringen och skulle dra pråmen tom från Limhamn till Köpenhamn, råkade de båda stöta ihop vid avgången från Limhamn.

Holländskorna hade också en rad missöden. Den 8 november 1932 grundstötte Sjuan i Roxen vid Klafholmens slätprick, när hon var på väg i barlast från Jönköping till Stockholm. Den 5 januari 1933 grundstötte hon igen, den gången syd Furön på resa Oskarshamn – Stockholm, också utan last.

1934 var alla tre systerarna olycksdrabbade. Det började den 9 augusti, då Nian på resa från Köpenhamn till Karlskrona med 108 ton brännolja grundstötte i tjocka på östra sidan av Aspö. Den 12 oktober råkade Sjuan kollidera med m/s Davida av Österåker syd Dalaröskans fyr, när hon var på resa Rasta – Jönköping med 100 ton bensen. Och den 9 december, när Åttan hade varit ute på långtur och var på väg från Hamburg till Köpenhamn med 107 ton kristallolja, gick hon i tät tjocka på grund nära Möens fyr.



I stiltje och storm —

.... alltid att lita på

Vilken gammal Väst kustbo som helst, som använder SHELL's produkter, kan tala om för Er, att han kan lita på sin motor — att den arbetar lika jämnt i alla väder och startar lika lätt i kyla som i värme och Ni skall göra precis samma erfarenhet med Er egen motor, om Ni gör ett försök med SHELL, ty Shell Brännolja är känd för sin renhet och sina utmärkta förgasningsgenskaper, och de speciellt för fiskebåtar utprovade Smörjoljekvaliteterna tillförsäkra överlägsen amöjning och lätt start. Kom ihåg att nästa gång bunkra

Använd alltid till lanternor och fotogenkök
SHELL FOTOGEN
(WATER WHITE)



SHELL
BRÄNNOLJA
SMÖRJOLJA

SVENSK-ENGELSKA MINERALOLJE AKTIEBOLAGET

Ur Svenska Väst kustfiskaren 1932.

Neithea grundstötte den 25 april 1936 vid Lampören, Arholma, i regndis på resa Rasta – Gävle med 325 kbm bensen. Den olyckan fick till följd att Svedudens fyr samma år omskärmdes genom lotsstyrelsens försorg, så den kan tydligen inte läggas fartygets besättning till last.

Den nya **Nerita** hade sitt första bokförda missöde den 23 augusti 1938, när hon låg för ankar på grund av tjocka tvärs Buschpolders fyr i Nieuwe Waterweg på resa Pernis (Rotterdam) – Göteborg med 235 ton bensen plus 100 ton kristallolja. Hon blev då lätt påseglad av tyska m/s **Heluan**. Den 13 september 1939 gick hon på grund i farleden mellan Landsort och Dalarö när hon var på väg Visby – Rasta med last av enbart 5 ton tomat.

Den 1 oktober 1936 gick **Shell 7** på fel sida om en lysboj i Bokösund och fastnade, när hon var på väg i barlast från Norrköping till Stockholm. Den 21 april 1937 var hon på grund igen, denna gång vid ingången till Västra Stendörren på resa Värtan – Norrköping med 105 ton motorfotogen. Den 10 augusti 1937 var det **Åttans** tur att råka illa ut – hon påseglades av lotsbåten vid Hals Barre, när hon kom från Korsör med 107 ton bensen till Aalborg.

På hösten 1937 såldes **Shell 8** till det danska systerbolaget och året därpå tog man ut motorn ur **Shell 9** och lät bygga om henne till tankpräm vid Ekensbergs Varv. Någon motivering till dessa båda förändringar har inte framkommit ur tillgängliga handlingar, men av haveriuppgifterna ovan har ju framgått att **Åttan** redan före försäljningen tycks ha seglat huvudsakligen för det danska bolaget.

Andra världskriget

Sedan kom andra världskriget, och med det följde en nästan total avspärrning från alla oljeleverantörer. En viss lejdtrafik kom visserligen igång så småningom, men det var bara små kvantiteter som kom in i landet jämfört med de sista förkrigsåren. Oljebolagen kunde naturligtvis inte hålla igång sin tidigare verksamhet. Stora delar av Shells flotta och personal blev sysslolösa.

Förmodligen utan samband med världskriget ändrades mot slutet av 1939 firmanamnet för Svensk-Engelska Mineralolja AB till AB Svenska Shell.

När allt såg som dystrast ut, under våren 1941, beslöt Shell att göra något radikalt för att reducera sina akuta bekymmer med de sysslolösa båtarna. På ett bräde sålde man fyra bunkerbåtar för en spottstyver till en Stockholmsfirma. Det var **Shell 14, 17, 21 och 22** som



Shell 22 i Göteborgs Fiskhamn på 1930-talet. Hon var byggd 1930 i Marstrand. Bildarkiv: Fotopumpen.

man på det viset gjorde sig av med för totalt 6.600 kr. För att man inte skulle behöva riskera att båtarna senare skulle dyka upp hos något konkurrerande oljebolag, fick köparen förbinda sig att hugga upp de tre båtar som var byggda helt i stål och att ta ur och skrota tankarna i den fjärde båten, som hade träskrov. Hur juridiskt bindande denna klausul egentligen var vet jag inte. Köparen brydde sig aldrig om att uppfylla den, så minst två av båtarna existerar fortfarande.

Våren 1942 blev så äntligen den gamla **Shell 25** upphuggen. Hon tycks dock ha gjort tjänst in i det sista, ty så sent som i februari 1941 anmälde rederiet till fartygsinspektionen att "fartyget ligger sjunket och skall användas som fender". Här om någonsin tycks det berättigt att återge det gamla talesättet att "old ships never die, they just fade away". Även den lilla **Shell 5** försvann ur flottan under kriget.

Under krigets senare del passade man så 1944 på att ändra rederiets namn från Rederi AB Semo till Rederi AB Shell. Eftersom moderbolaget redan tidigare hade slopat initialerna SEMO, var det väl allt färre som kopplade samman rederiets gamla namn med Shell.

Fred – nyförvärv

Vid det efterlängtdade fredsslutet 1945 fanns det alltså åtskilliga luckor i Shells nummerserie och därmed även i fartygsbeståndet. När oljeimporten så småningom kom igång igen, behövde luckorna fyllas med nya fartyg. Och fyllda blev

de, även om nyförvärven inte kom i absolut nummerordning. En gammal "motorpräm", som verkligen hunnit med åtskilligt under sina 40 år, inköptes och byggdes om till bunkerbåt och fick 1946 överta namnet **Shell 5**. Små varv i Gamleby och Kristinehamn fick leverera vardera två bunkerbåtar med träskrov, och dessa fick överta de genom blockförsäljningen 1941 ledigblivna namnen **Shell 14, 17, 21 och 22**. De fick även överta sina föregångares stationeringsorter.

Det första av de fyra nybyggena var nr **14**, som inregistrerades i januari 1947. Redan en månad senare blev hon omdöpt, lät vara att namnförändringen var ganska obetydlig. Rederiet skrev nämligen i början av februari 1947 så här till fartygsregistret: "Då de av våra fartyg vilka benämnas med Shell och nummer ha samma namn som Shellkoncernens motsvarande fartyg i de övriga nordiska länderna, har det visat sig nödvändigt att få till stånd åtskillnad i fartygsnamnen, varför vi vördsamt anhålla att följande fartygsnamn få kompletteras med bokstaven S före numret: – – –". Anhållan gällde alla registrerade fartyg, och säkert blev även de oregistrerade omdöpta på samma sätt. De fartyg som tillkom därefter fick redan vid införlivandet med Shell-flottan namn av typen "Shell S nummer". Början gjordes med de tre nya bunkerbåtarna **Shell S 17, Shell S 21 och Shell S 22**.

Det var dock inte bara bunkerbåtar som behövdes vid krigsslutet. Övergången från fatgods till bulktransport fortsatte, och följaktligen behövdes färre torr-



Tidigt 1950-tal med fyra båtar vid kajen för närdistribution. Från vänster Shell S-20, en av Reuters kusttankers, en okänd bunkerbåt och Shell S-11. Foto från Shell genom Stig Öhgren.

lastfartyg och fler tankfartyg för Shells transporter. Från Västervik inköptes därför 1946 det lilla tankfartyget **Tankman** på 130 tdw, som fick överta namnet **Shell 8**. Samtidigt såldes torrlastaren **Shell 1** och sattes av köparna in i linjef trafik på Mälaren. Hennes nummer kom att stå tomt i nästan två decennier, trots att flera fartyg tillkom senare såsom redan delvis redovisats. Rederiets sista torrlastfartyg, motorgaleasen **Shell S 18**, såldes 1950 till köpare på andra sidan jordklotet.

Några ytterligare egna tankfartyg skaffade Shell inte, utan man befraktade

i ökande utsträckning fartyg ägda av fristående rederier. Tankkapaciteten inom Shells rederi utökades dock genom att de båda större tankfartygen **Nerita** och **Neithea** förlängdes med vardera ca 5,5 meter vid Ekensbergs Varv 1947 resp 1948. Deras lastförmåga ökade därigenom till 460 resp 370 tdw. Detta var säkert en lönsam investering, eftersom man inte behövde öka besättningarna utan kunde fortsätta att köra med 13 resp 11 man ombord.

1950 installerades vidare ångpanna och heating coils i tankkläktaren **Shell S 11**, likaså vid Ekensbergs Varv, för att

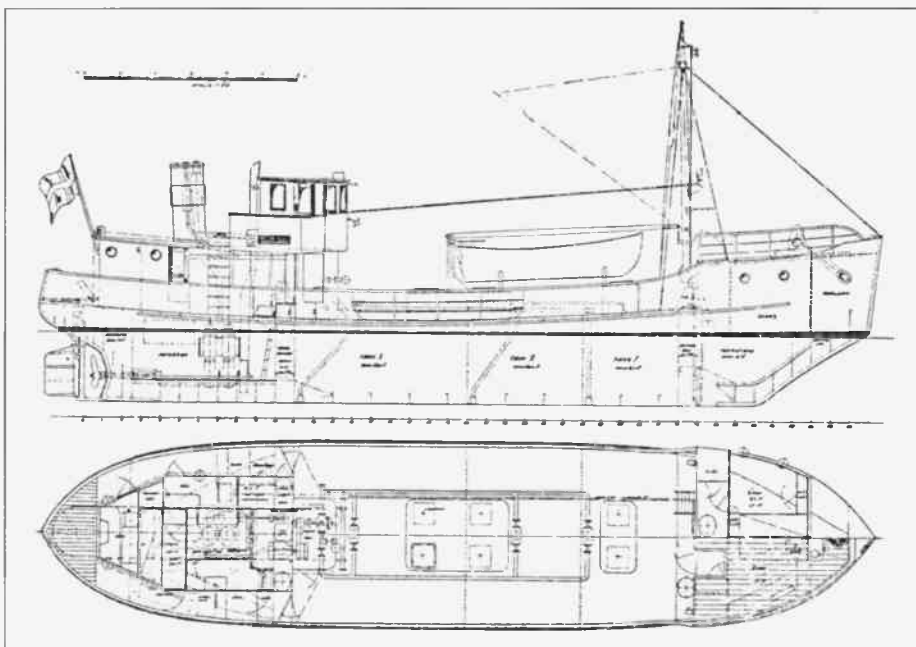
göra det möjligt att pumpa även tjocka oljor vid kall väderlek. Anläggningen vägde ca 30 ton, rapporterade Shell-Nytt. "En sådan viktökning måste naturligtvis inverka på fartygets dödvikt och stabilitet, framhöll kapten Carl Andersson. Lastförmågan vid gång i hamn kommer nog i stort sett att kunna bibehållas. Men vid gång på Väneren får man nog minska lasten något. Dessutom får man räkna med att lasta mer i förliga tankarna och mindre i de akterliga för att få trim på **Elvan**." Ångpannan togs för övrigt från den oregistrerade gamla bogserbåten **Elsa** av Gryt (Österströms rederi), tidigare hemmahörande i Forsmark.

1946 tillfördes Shell-flottan även en liten bogserbåt. Det var passagerarmotorfartyget **Blidö** som inköptes och återställdes till sin ursprungliga funktion och gavs det lediga namnet **Shell 25**. Hon stationerades i Stockholm.

1950-talet – rederiets höjdpunkt

Efter dessa ganska omfattande kapacitetsökningar omfattade Shell-flottan 1950 sammanlagt 26 fartyg enligt följande specifikation: fem tankmotorfartyg (**Neithea**, **Nerita**, 3, 7 och 8), sju tankkläktare (2, 9, 10, 11, 13, 16 och 20), två bogserare (24 och 25), nio bunkerbåtar (5, 6, 12, 14, 15, 17, 19, 21 och 22) samt tre personaltransportbåtar (**Shell S 4**, **Semo 2** och **Semo 3**)

Rederiet ansågs vid denna tid stå väl rustat att möta transportbehoven. År 1951 kom dock ännu ett tillskott, det sista på lång tid. Det var Bröderna Lars-



1946 inköptes tankmotorfartyget **Tankman** som fick heta **Shell 8**. Originalritning som **Soya III** från 1936. Bild från Olle Renck.

son i Kristinehamn, som levererade den nybyggda kombinerade personaltransport- och bogserbåten **Shell S 23**. Hon hade en maskin på 95 hkr och mätte 19 bрт på ca 12 meters längd. Hon skulle "huvudsakligen användas som passagerarbåt för bolagets personal mellan upp-laget Hjärtholmen utanför Göteborg och Arendal på fastlandet" (näja, Hisingen var väl då liksom nu en ö?) "samt för transport av besättningsmän från tankfartygen mellan Hjärtholmen och Långe-drag". I denna trafik ersatte hon den gamla träbåten **Shell S 4**, som dock inte blev uttrangerad utan istället snyggades till och uppgraderades till representationsbåt samt döptes om till **Snäckan**!

Chefen för Svenska Shells transportavdelning beskrev situationen så här i företagets tidning *Bolagsnytt* 1950:

"Tankfarten utgör den allt dominerande delen av avdelningens arbete. Men vi importerar också betydande kvantiteter smörjolja, specialprodukter mm. Dessa produkter kommer med linjefartyg, företrädesvis från England, och måste även lossas och distribueras till depåerna. ---

All distribution till återförsäljare och kunder kan som bekant inte ske direkt från importupplagen, utan vi har att vidarebefordra varorna däriifrån till depåerna. När det gäller fourneringen av depåerna utefter kusten och vid de större insjöarna har sjöfarten återigen sin stora betydelse. För dessa transporter står främst de av Rederi AB Shell ägda fartygen till vårt förfogande. --- Vi utnyttjar ibland de större fartygen, exempelvis **Nerita** och **Neithea**, även för import av mindre kvantiteter av vissa produkter från Holland och England.

Rederiets flotta är i största laget under lågtrafiktid, dvs midvinter och högsom-



En ny oceankaj blev färdig omkring 1948 på Hjärtholmen. Rederi AB Transoceans motor-tanker **Oljaren** pumpar sin last till cisternerna.

mar. Under våren och hösten och framför allt när vi börjar närma oss slutet av året visar transportuppgifterna tendenser att öka. --- Vi nödgas då befrakta andra rederiers fartyg. För våra ändamål lämpliga fartyg finns dessbättre tillgängliga inom landet och vi har, tack vare att Shell bedriver egen rederiverksamhet, lyckats hålla oljefrakterna på en acceptabel nivå. Jag tror till och med att vi härvidlag intar ett bättre läge än de övriga oljebolagen i landet, som enbart måste använda sig av outsiders för sina inhemska sjötransporter.

Vi hade före kriget två egna och befraktade flera för enbart fattransporter avsedda fartyg. På grund av den allmänna övergången från emballage till

bulkleveranser har emellertid denna sjötransportform numera upphört. --- För 25 år sedan" (dvs vid mitten av 1920-talet) "skedde 90 % av leveranserna i emballage och endast 10 % i bulk. I dag är förhållandet det rakt motsatta."

Så såg situationen alltså ut från transportköparens, dvs moderbolagets, synvinkel. För transportsäljaren, alltså rederiet, var den inte alls lika gynnsam. Så här beskrevs den 1958 i tidningen *Shell-Världen* av en företrädare för rederiet:

"Under åren kring 1950 var kust- och insjötransporterna av stor omfattning, även övriga kusttankerederier seglade för förliga vindar. Genom tillkomsten av en del mindre, privatägda, tankfartyg på västkusten uppstod en tämligen hård konkurrens om transporterna med övriga kusttankerederier. Detta fick till följd att frakterna reducerades avsevärt, fastän omkostnaderna var under stigande. Vår rederirörelse berördes självfallet härav, då inseglade frakter sjönk och utgifterna samtidigt ökade.

För att kunna fortsätta transporterna med eget tonnage måste vi tydligen anskaffa större fartyg. Många ingående utredningar gjordes, och vi inhämtade anbud på nybyggen av sk paragrafbåtar med en bruttodräktighet av 499 ton och en lastförmåga av 680 ton. Genom de exceptionellt låga frakterna, som reducerades år från år och som erbjöds oss från de privata rederierna å västkusten, kunde dock en bärande kalkyl ej framläggas i samband med förslag till nybyggen. Frågan fick därför förfalla. Dessutom minskades volymen för kusttransporter genom att bolaget byggde importanläggningar i Gävle, Norrkö-



1951 tog Shell leverans av **Shell S-23**. Hon var en kombinerad bogser- och passagerarbåt. Bildarkiv: *Svensk Sjöfarts Tidning*.

ping, Sundsvall, Luleå och Kalmar.

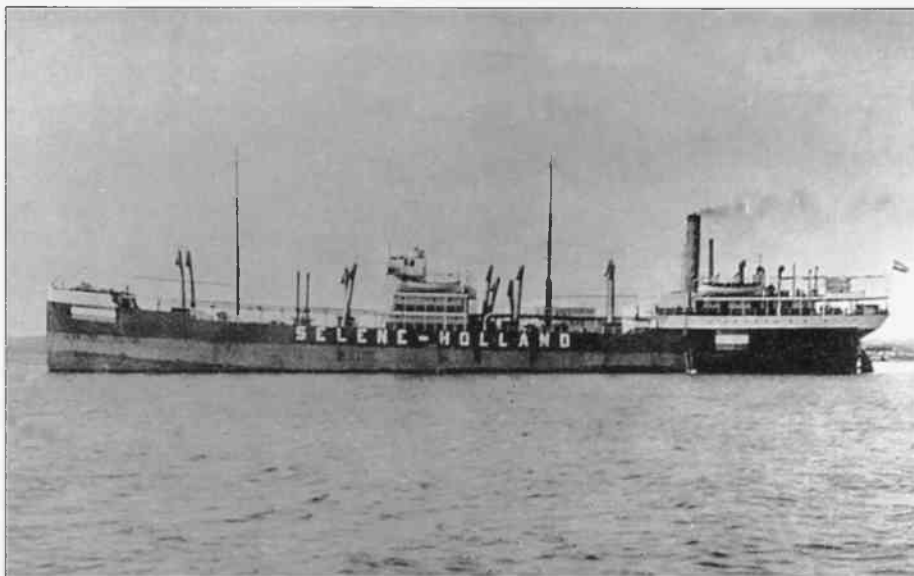
År 1953 var det dags att tänka på att avyttra de gamla trotjänarna. ---

Säkert frågar sig många hur andra redare kan driva fartygen men ej vi. Förklaringen är att de personer som övertagit båtarna i regel själva arbetar med ombord, och som övrig (reducerad) besättning mönstras släktingar till redaren. Sjöarbetstidslagen medger nämligen undantag då det gäller person som tillhör redarens familj, när fartygets brutto understiger 500 ton. Härigenom minskas kostnaderna för personal och övertid och en hel del andra utgiftsposter av social karaktär, som ett rederi har att ta hänsyn till i sina kalkyler."

År 1954 anlades Shells smörjoljefabrik vid Rasta längst ut på södra Lidingön. Innan verksamheten kommit igång där, anlände samma år en (rekordstor?) last av 7.934 fat smörjolja till den nya Masthamnen i Stockholm med s/s **Erna Oldendorff** för vidare befordran via skutor, pråmar och lastbilar till olika destinationer. Lossningen uppges ha tagit 99 timmar.

I Göteborg nedlades centraldepån vid Marieholm 1955 och flyttades till Skarvik, och i Stockholm flyttades depån vid Värtan (Ropsten) 1957 till Rasta.

Även under 1940- och 1950-talen ger haverirapporterna en del besked om fartygens sysselsättning, och liksom tidigare förekom **Neithea** påfallande ofta i dem. Den 13 augusti 1950 kolliderade hon i Vaxholmssundet med s/s **Nordan**, när hon var på väg från Värtan till Norrköping med 321 ton motorbrännolja. Den 2 oktober 1951 grundstötte hon vid Södra Blackgrund på resa Oskarshamn - Kalmar med restlast bestående av 61 ton



Den gamla oceankajen vid Hjärtholmen med s/t **Selene** år 1916. Foto detta uppslag från Shell genom Stig Öhgren.

motorbrännolja och 168 ton bensin. Den 25 april 1952 grundstötte hon igen, denna gång i Stockholms skärgård på resa med lots ombord från Rasta till Norrköping med 308 ton bensin.

Den 11 april 1955, slutligen, när **Neithea** var på väg från Lidingö till Västerås med motorfotogen och eldningsolja, blev hon påseglad akterifrån i isrännen på Granfjärden i Mälaren av Rexbolagets s/s **Runmarö**. Då tycks den nya tidens bemanningstankar ha börjat göra sig märkbara: både motormannen och mässuppassaren var bortrationaliserade, så det var "bara" nio man ombord.

Inte heller **Nerita** klarade sig helt utan missöden. Den 11 januari 1951 hade hon grundkänning på Nämndöfjärden på resa

Rasta - Gamleby med 347 ton eldningsolja.

Den nyinköpta **Shell S 8** kolliderade den 13 november 1947 i Hammarbyleden med bunkerbåten **Veritas VIII**, sedan de båda missförstått varandras signaler och manövrer. Hon var då på resa Rasta - Västerås med 116 ton bensin. Den 12 april 1954 fick hon vidare grundkänning vid Landsort på väg från Gamleby till Stockholm i barlast i tät tjocka.

1953 rapporterade Shell-Världen att "tankläktaren **Shell S 10** ligger under eldningsoljans högsäsong som eldningsoljedepå i Hammarbyhamnen". Före det hade hon den 1 oktober 1946, när hon under bogsering av Röda Bolagets **Bir-**

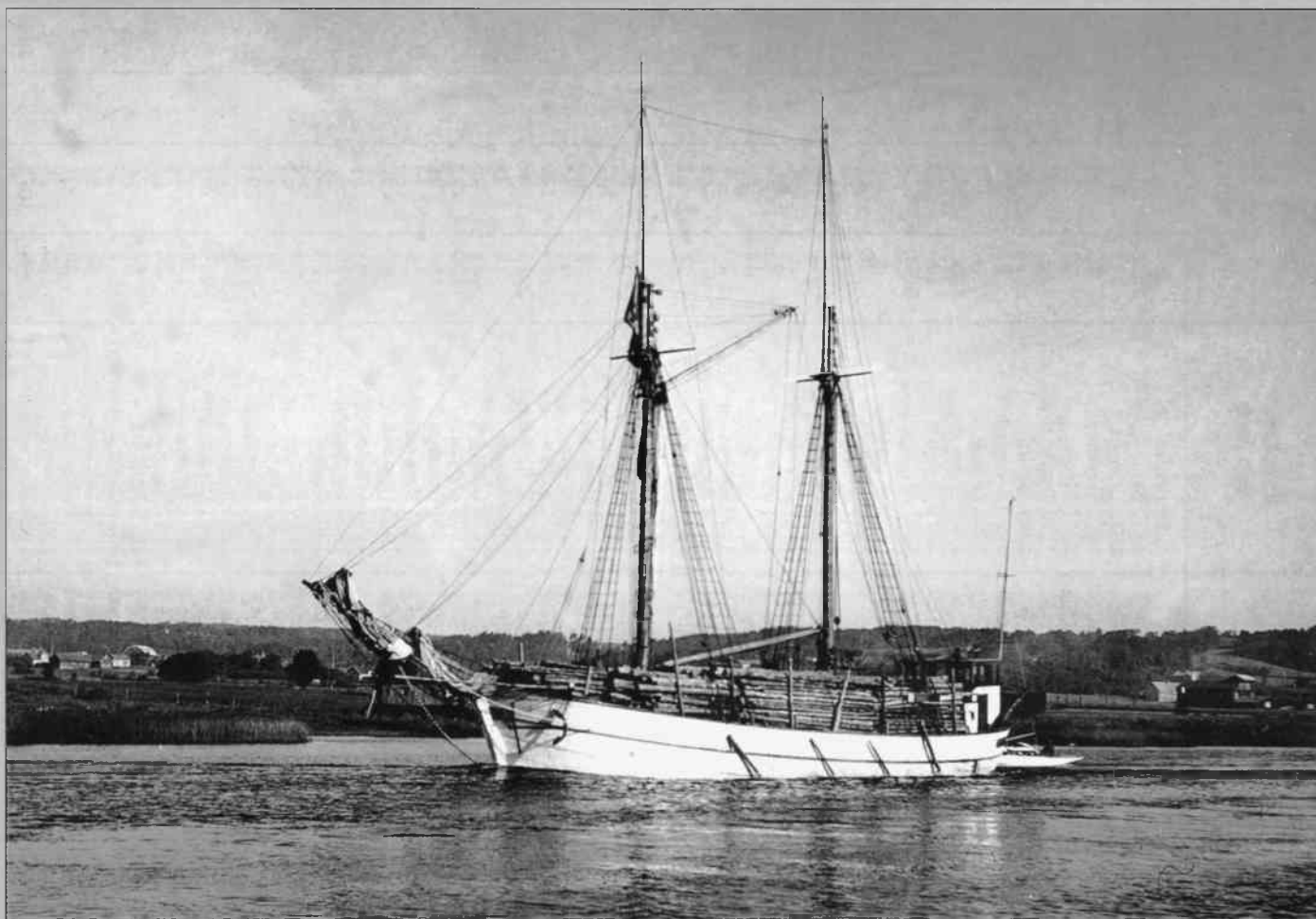


Kajen med pumphuset i Nynäs.



Shells depå i Grundsund.

Registersidorna 3901–4000



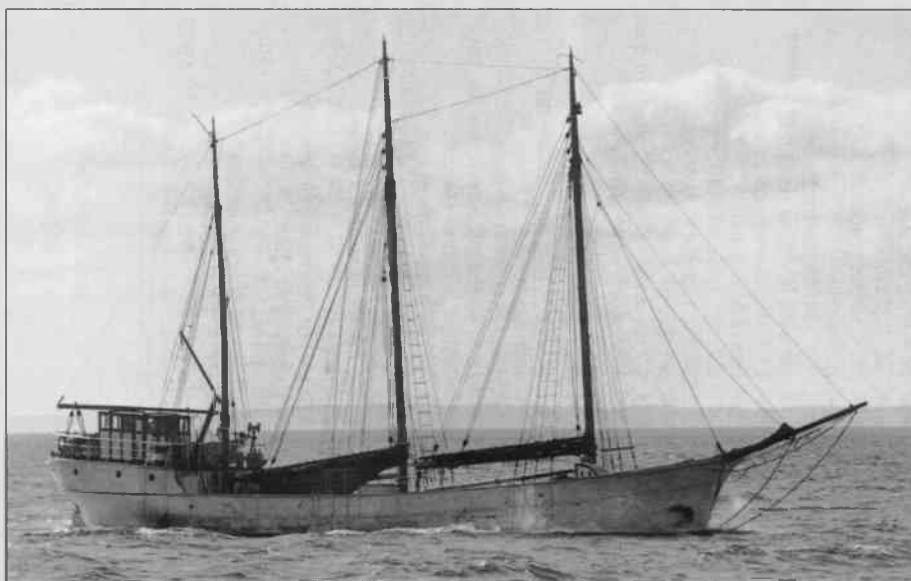
3980 *Zeus*

Foto: Curt S. Ohlsson, 1945

Registerredaktörer:
Krister Bång
Tore Olsson
Gunnar Ståhl

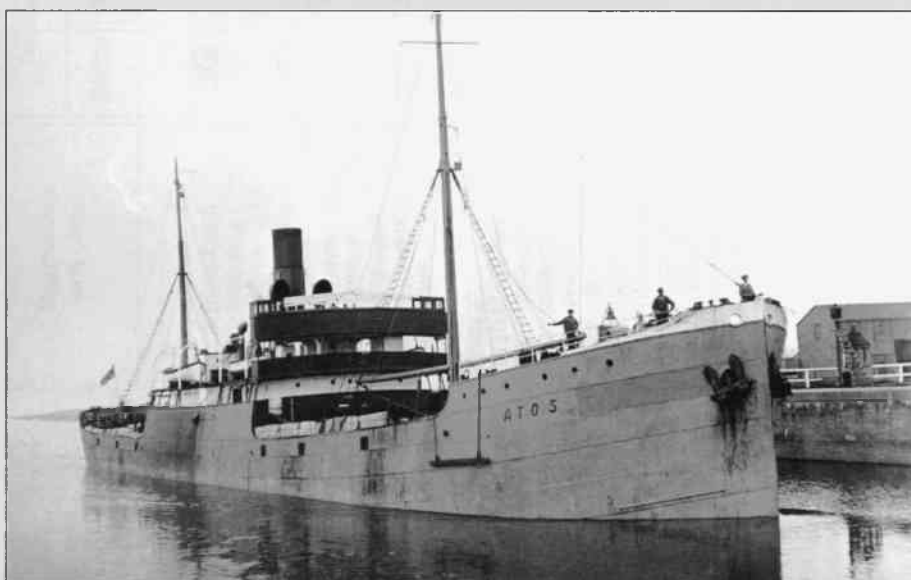
Reg. nr	Typ	Namn. Versaler = Namn under svensk flagg. Små bokstäver = utländsk flagg Understrukna namn = finns foto som	Byggnadsår och plats	Tonnage		Foto finns	Inregistrerad	Avförd och anledning
				Brutto	Netto			
3901	S	ALLEGRO	1856 Bergen	54	49		1901	1926, 30.10, förlist Öregrund skärg.
3902	S	CASTOR, ex L NR 1	1872 Skien	238	216			1915, avriggad till pråm Furusund.
3903	S	ROMA, ex Sola Fide	1871 Grimstad	347	304			1911, 12.12, övergavs Nordsjön, kond i No.
3904	SS	MÅRTA	1901 Thorskog	219	139			1901, 29.10, strandat Libau.
3905	S	INGEBORG	1901 Saltvik	87	76	X		1928, 29.11, övergavs Dagerort, vrak Estl.
3906	S	ELSA, ex Höivaag	1891 Tangen, No.	329	287			1915, 4.5, Uppbränd av ubåt Nordsjön.
3907	SS	ÖRNEN	1901 Sjötorp	193	116			1914, 27.10, minsprängd Nordsjön.
3908	SS	Grønhaug, ex Fro, ex GEORGE, ex Lilly, ex Tydskland.	1890 Köpenhamn	677	432.			1915, Söld No. Sänkt av ubåt 21.10.1916.
3909	SS	INGRID	1901 Lödöse	206	127			1935, upphuggen.
3910	S	August, ex TROPIC, ex Stjörn	1892 Greenock	1596	1460			1911, Söld Fi. Sänkt av ubåt 20.4.1917.
3911	S	Streif, ex Silöy, ex SIRIUS, ex Bjerkvik, ex MÅRTEN	1901 Västervik	106	90			1919, såld No, 1942 såld Fi. Upph. 48.
3912	SS	Stadt Emden. ex Adeline Hugo Stinnes 3. ex KRONPRINS GUSTAF	1901 Kiel	5201	3820	X		1921, nov såld Tyskland. Krigsförlist 13 juni 43 vid Den Helder
3913	S	VALKYR	1901 Figeholm	336	308			1919, maj, strandat Margate.
3914	S	SURREY	1901 Bergqvara	77	66			1901, såld GB. Omd Marguerite? fanns 47?
3915	S	JASON	1881 Grimstad	511	464			1910, apr såld Portugal, pråm?
3916	S	PANDUR	1877 Geestemünde	610	532			1907, 28.3, övergavs Bermuda.
3917	S	ERATO	1901 Eckerna	84	72	X		1971, upphuggen (vid Lödöse?)
3918	S	VEGA	1900 Lagnö	49	40			1946, såld för upph.
3919	S	SVEA	1900 Lagnö	39	31			1950, ligger sannolikt sjunken Märsgarn.
3920	S	LORETO	1872 Sampierderena	677	646			1901, 12.11, övergavs Atlanten.
3921	SS	VEGA, ex MÄLARDALEN II, ex SKÄRGÅRDEN	1901 Nyköping	37	21			1925, okt, brand, sjönk, upph. (Fanns 1930 som pråm)
3922	S	Foldværingen, ex ROLF ALBAN, ex Paul-Teazer	1884 Lowestoft	36	26			1911, maj, såld No. »Förlist omkr 1954«
3923	S	»HAVSÖRNEN» ex HELGA	1901 Viken	53	39	X		1976, förstörd genom sjunkning.
3924	S	E.L. NO RNO 2, ex FRITHIOF	1901 Bäck	39	29			1915, pråm.
3925	SS	Susaa, ex CURT, ex LIZZIE	1901 Fevig	1352	998			1926, såld Dk, haveri 11.11.1933, Canada.
3926	S	DIAMANT. ex ALDEBARAN, ex TERESIA. ex HEDVIG	1901 S Garn	159	139	X		1961, såld SF. Anmäld upph 1968.
3927	SS	Brumaire, ex MOLDAVIA, ex DALARNE	1901 W Hartlepool	2315	1750			1915, aug, såld GB, sänkt 24.7.1917.
3938	S	JENNY	1901 Husum	40	34			1924, 6.12 sjönk i Oxelösund, vrak.
3929	SS	ÖHRVIKEN I, ex ELEKTRA III, ex NÄMNDÖ, ex Nystad	1875 Göteborg	33	25			1924, pråm, skrotad på 30-talet.
3930	SS	Trine, ex Gerdborg, (ex Maritim?) ex STERNÖ ex Julie	1898 Elshorn	180	113			1945, Söld No, pråm 1981.
3931	SS	Hafrsfjord, ex BOHUS I-52, ex ENGELBREKT	1901 Stockholm	143	85			1951, 1.12, haveri, Söld No, kond 83.
3932	S	SUSSEX	1901 Bergkvara	78	67			1909, dec, borta m m o allt Östersjön.
3933	S	DEBORA, ex Homero	1975 Hardanger	60	39			1915, 24.8, sjönk Nidingarne, 1 omkom.
3934	S	ANNA	1901 Landskrona	41	31			1927, 1.3, kollision Själlands Rev.
3935	SS	ERIKSHOLM. ex ESTER	1901 Sunderland	2970	2369	X		1918, 1.1, torpederad/minspr Skottland.
3936	S	ENOS. ex HEMSÖ. ex TYR	1901 Gävle	1224	859	X		1960, såld Belgien, pråm.
3937	SS	STJERNORP. ex FINA FISKEN. ex STJERNORP. ex SVEDUDDEN. ex Henningsvær. ex Salten	1870 Aker	90	54	X		Fritidsskepp.
3938	S	ASTRID	1901 Viken	32	25			1961, 24.6, strandat Grönskär.
3939	S	VALKYRIAN	1901 Dösebacka	232	204			1917, 24.4, sänkt av ubåt N Atlanten.
3940	SS	SYD, ex NANCY, ex JOH JEANSSON	1901 Irvine	653	423	X		1939,7.12, strandat Gävle.
3941	S	LUTHER	1901 Oskarshamn	294	261			1908, mars, såld Brasilien, borta LR 33.
3942	SS	Cement 5, ex WASA	1901 Torskog	170	113			1911, feb, såld No. I fart.
3943	S	FAMILJEN	1897 Sandvik, Åland	74	61			1917, 25.10, strandat Helsingör, inf. dit, öde?
3944	S	ANNA, ex Concordia	1875 Fjeldberg	87	74			1904, 21.4, strandat Sönderborg, kond, såld.
3945	SS	Pompoon. ex Atlas III. ex CARLSTEN. ex Oder. ex Carbo II. ex BYLGIA. ex Solstad	1898/1901 Söderhamn	1079	738	X		1915, mars, såld Dk, sänkt av ubåt nov 43.
3946	S	ALLTO, ex Aalto	1891 Vekolaks	68	61			1921, pråm.
3947	S	STANNUM 6, ex GERDA	1901 Arholma	42	36			1916, pråm.
3948	SS/trål	Vios IV. ex Stormvogel. ex HELGA, ex BANGKOK	1897 Beverly	189	75	X		1929, mars, såld Belgien, sänkt av flyg 2.12.41
3949	SS	CORDELIA. ex CAVALLA. ex ERLAND. ex GUSTAF ADOLF. ex Lingfield	1889 Newcastle	2389	1875	X	1901	1935, såld GB, skrotad Lindholmen.

3950	SS	ELLIDA, ex KATRIN, ex SILIKA II, ex ELLIDA	1901 Göteborg	69	39	X	1901	
3951	SS	DJURGÅRDEN 1	1897 Stockholm	62	42	X		1984, avförd, brand 1979.
3952	SS	DJURGÅRDEN 2	1897 Stockholm	62	42	X		I fart.
3953	SS	STRÖMFÄRJAN I	1901 Stockholm	52	38	X		Lustfartyg.
3954	SS	STRÖMFÄRJAN II	1901 Stockholm	52	37			Upphuggen i början av 70-talet.
3955	SS	DJURGÅRDEN 3	1897 Gävle	85	56	X		Still going.
3956	SS	DJURGÅRDEN 4	1897 Gävle	85	56	X		Still going.
3957	SS	MAZZA, ex DJURGÅRDEN 5	1901 Stockholm	97	70	X	1901	Still going.
3958	S	MARIE	1896 Schlesvig	37	31		1902	1902, 5.6, kollision, N Öresund.
3959	SS	ATOS, ex UPPLAND, ex MARIE	1902 Helsingör	2313	1710	X		1940, 3.8, sänkt av ubåt Skottland.
3960	S	SVEA ex CARL OSCAR	1895 Kongsviken	39	29			1911, mars, såld No.
3961	S	FREYA	1878 Nyborg	232	198			1906, kond. efter strandning, Bergkvara.
3962	S	SVEA, ex Hrutayri, ex Ora	1887 Vigedal	60	49			1937, 8.9, strandat Jättholmarna, kond.
3963	SS	POSEIDON	1901 Sjötorp	192	117			1918, jan pass Kalmar, borta m m o allt.
3964	S	HILDUR, ex Tonkea	1863 Papenburg	97	80			1905, 9.1, strandat Wismar.
3965	S	HANSINE, ex Comely	1856 Inverkeiting	100	91			1907, dec, anmäld upphuggen.
3966	SS	ÅHUS, ex Reichskanzler von Caprivi, ex Heinsa	1890 Moss	359	233	X		1915, 17.1, minspr. Raumo, alla 11 omkom.
3967	S	ELISE	1880 Barsell	144	130			1909, präm, Ströms Bruk, okänt öde.
3968	S	TALISMAN	1869 Tönsberg	447	419			1916, 20.11, strandat Firth of Thay, vrak.
3969	S	ZIBA	1876 Arendal	283	254	X		1940, upphuggen.
3970	S	SYSTER	1902 S Garn	127	99			1916, 16.5, strandat Raumo.
3971	S	GUSTAF	1891 Söbben	43	35			1928, okt, Såld No. Öde ?
3972	SS	HELGE, ex James Groves	1877 W Hartlepool	1163	866			1918, 26.8, torpedat Engelska Kanalen.
3973	S	VIRGINIA, ex GONDUL	1902 Råå	42	31			1974, upphuggen.
3974	S	Ane Kirstine, ex VIKING	1895 Skåpesund	32	26			1905, nov, Såld Dk, fanns 1933.
3975	S	Virginia, ex MIRANDA	1902 Oskarshamn	206	186			1908, jan, såld Åland, fanns LR-23.
3976	S	GLADIATOR	1896 Söbben	31	24			1927, 11.5 strandat Havstenssund.
3977	S	BROR	1902 Rättaregården	124	99	X		1980, vrak N Grundsund.
3978	S	GURLI	1902 Halmstad	112	96			1946, såld No, sjönk 26.1.49.
3979	S	FALKEN, ex AUGUSTA	1884 Wiken	25	21			1903, 24.11, strandat Falkenberg.
3980	S	ZEUS	1901 Sjötorp	115	99	X		1964, okt Såld SF, lustf. 69.
3981	S	RAPID, ex Havnymfen	1899 Kristiansand	96	81			1923, 14.11, avseglat Kaskö, borta m m o allt
3982	S	RUTH, ex Truant	1881 Dartmouth	83	58			1945, upphuggen/sänkt som brygga.
3983	S	VENUS	1895 Ång	36	28			»Struken i skeppslistan«
3984	S	NORDEN	1891 Hegeland	74	59			1915, maj, såld No, öde ?
3985	S	ELISE, ex Elbe, ex Solid, ex Carl Graf Attems	1869 Hamburg	354	316			1909, 11.2, kollision, strandat Whitby.
3986	S	SELMA, ex Karen, ex Hebe	1853 Nexö	169	142			1924, upphuggen.
3987	S	MATHILDA, ex Kvik	1872 Porsgrund	156	136			1914, mars, såld SF, ej i FISL-18.
3988	S	AMOR, ex BRYDGUMMEN	1882 Tryckhålan	40	32			1912, 16.5, strandat Björnsknudes rev, DK.
3989	S	PROCEED	1884 Cobholm Island	75	55			1935, förstörd, sänkt av Marinen.
3990	SS	Biogio, ex KARE	1901 Gävle	277	248			1912, nov, såld Argentina, ej i reg 21.
3991	SS	SVEALAND	1902 W Hartlepool	2931	2270			1908, 19.12, strandat Bergenomr.
3992	S	KRISTINA	1902 Karlshamn	91	73	X		1970, sjunken Gullbergskaj, Gbg.
3993	S	DAG	1901 G Lödöse	250	224			1917, 13.3, sänkt av ubåt Atlanten.
3994	S	SYLPHIDEN	1854 Nakskov	117	98			1908, präm.
3995	SS	ALEKPER OUSEINOFF	1902 Göteborg	1667	982			1902, lev i St Petersburg till rysk beställ.
3996	S	VENUS	1889 Fredericia	40	31			1943, upphuggen i Råå.
3997	S	RAKETEN	1897 Ång	31	24			1913, såld No.
3998	S	BOREN, ex MOTALA NO 1 (se även reg nr 1680)	1902 Sjötorp	154	106			1934, såld SF, upphuggen 1967.
3999	SS	Jürgen Fritzen, ex Egon, ex LARGO, ex FALSTER, ex TVÅAN.	1901 Helsingborg	578	391			1939, såld Estland, upphuggen 52 i Tyskl.
4000	S	ZEFYR	1902 Sjötorp	157	130	X	1902	1961, såld dansk medb. Strandat 29.3.1963 Läsö.

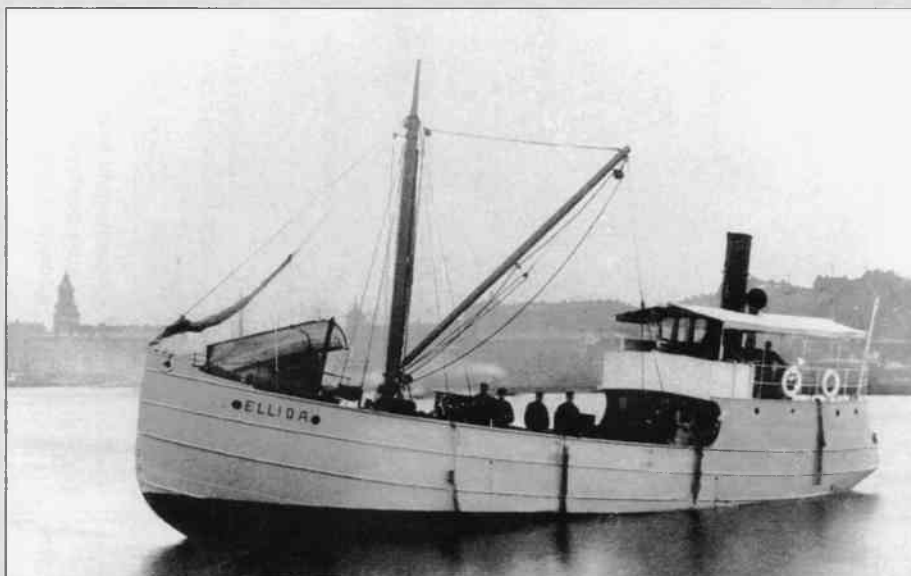


3926 *Diamant*

Foto: C-G Nyström.
Negativarkiv: KMKV



3959 *Atos*



3950 *Ellida*

Foto från Krister Bång

Aktuella evenemang

VÄSTRA KRETSEN GÖTEBORG

11 november

Videofilm om lejdtrafiken.



2 december

Anders Rydberg kåserar och visar diabilder från Rotterdams hamn 1994.



Lokal är som vanligt (om ej annat anges) 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.

Slabbkistan
MEDLEMMARNAS GRATIS ANNONSIDA

Tidskrifter till salu

Båtologen 1984-1994

Länspumpen 1984-1994

Sven Ragnarsson

Nicandersgatan 4, 254 39 Helsingborg

Svensk Sjöfarts Tidning

40 årgångar, 1949-1989

Einar Olson

Kölnäsgatan 17, 418 72 Göteborg

Telefon 031-54 71 86

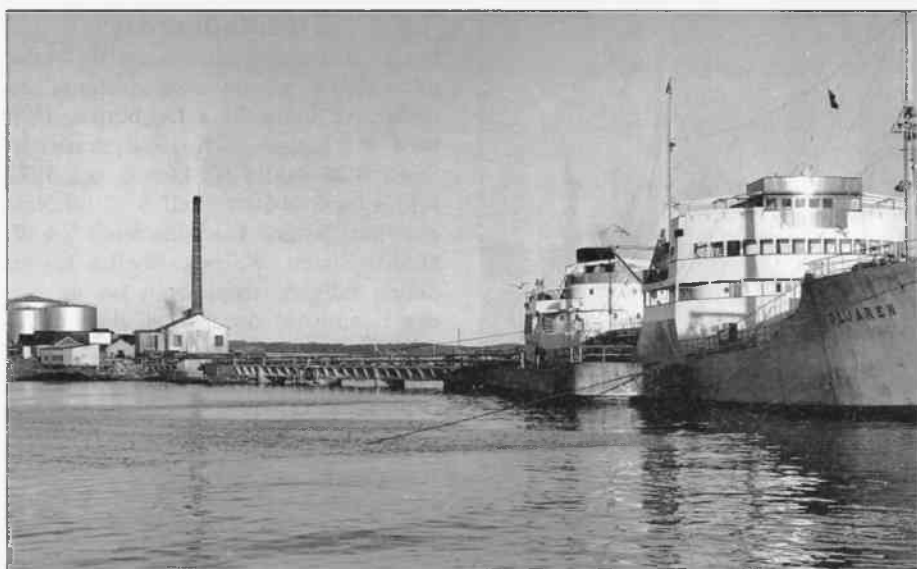
Kompletteringar till Registersidorna

3822 Ex namnet är felstavat **Anna Onarheim**. Sålades 1916 till Nyköping, Danmark. Skeppare och redare: P Rönn.

3838 Göteborgs Sjöfartsmuseum uppger att **Alexander** skulle ha haft ett ex namn **Märta** och har blivit ombyggd 1901. Vilket är rätt?

(Kan vara fullt möjligt eftersom den var en kanalångare i inrikesfart - troligen- och ej försedd med fribrev).

Anders Olsson



Hjärtholmen med m/t *Oljaren* lossande sin åtråvärda last kring 1950. Jämför bilden på sidan 5.



Shell 7 vid Ekensbergs varv 1927. Hon såldes 1954 till Öckerö och blev *Forsvik*. Först 1971 skrotades hon. Foto: Erik Holmberg. Bildarkiv: Svensk Sjöfarts Tidning.

ger var på väg från Göteborg till Limhamn med last av motorbrännolja, kolliderat med motorsegelaren *Anna-Stina* av Kalmar i tät tjocka utanför Hälsingborg. Skutan blev svårt läck men flöt på sin trälast och blev senare reparerad.

Något om de mindre tankfartygens trafik framgår av följande citat ur *Shell-Världen* nr 1/1957:

"Shells depå i Örebro som nyligen byggts ut fourneras huvudsakligen genom tre enheter ur Rederi AB Shell – kusttankfartygen *Shell S 3* och *Shell S 8* samt tankläktaren *Shell S 9*, som *Trean* tar på släp. Vår och de övriga oljebolagens trafik på den 64 km långa kanalen har under de senaste åren utökats. Det var på Shells initiativ som intresserade parter utverkade att staten åtog sig att muddra segelrännan över Hem- och Mellanfjärdarna i Hjälmaren för 130.000 kronor. Muddringen, som pågick i somras och avslutas i vår, ökar djupet i segelrännan med 1,5 fot, vilket möjliggör för det tonnage som har ett djupgående på cirka 6,5 fot eller 1,95 meter att även i fortsättningen trafikera kanalen."

Avvecklingen börjar...

Vid mitten av 1950-talet började alltså tankfartygen lämna Shell-flottan i ganska rask takt. Många av dem inköptes av sådana små västkustredier som åsyftades i det tidigare citatet. Den lilla tankprämen *Shell S 16* högs upp 1953. Först ut av motorfartygen var *Shell S 7*, som 1954 såldes till Öckerö.

Året därpå följde tankläktarna *Shell S 2*, som gick till Donsö, och *Shell S 20*, som degraderades till spilloljepräm.

Efter ett uppehåll i försäljningarna under 1956 såldes 1957 den lilla *Shell S 3* till Källö-Knippla, och 1958 gick *Shell S 8*, *Shell S 9* och *Neithea* till olika redier på Donsö. Den stora läktaren *Shell S 10* såldes 1959 till Thunbolaget, och 1960 såldes det sista motordrivna tankfartyget, *Nerita*, till Donsö. Den sista tankläktaren, *Shell S 11*, blev kvar ända till något av de första åren på 1960-talet, då hon såldes till Göteborg.

Även bland övriga fartygskategorier tunnades beståndet ut. 1954 såldes bogseraren *Shell S 25*, som övergick till timmerdragning på Vättern. Bunkerbåtarna *Shell S 17* och *Shell S 19* övertogs 1957 av bolagets återförsäljare på Fotö resp i Skärhamn. Deras kollega *Shell S 12* hade redan dessförinnan, ovisst exakt när, lämnat Shell-flottan. Bogseraren *Shell S 24* såldes 1960, även den till återförsäljaren på Fotö.

Därefter återstod några år in på 1960-talet av den en gång så stora Shell-flottan bara ett halvdussin bunkerbåtar: *Shell S 5* i Blidösundet, *Shell S 6* i



Svenska Shells sista nybygge, bunkerbåten Shell S-1, i Hammarbyleden, Stockholm juli 1971. Foto: Olle Renck.

Stockholm, Shell S 14 på Åstol, Shell S 15 på Smögen, Shell S 21 i Strömstad och Shell S 22 i Gravarne. Transport- och bogserbåten Shell S 23 fanns också kvar.

Det var nu ganska uppenbart att Shells rederi var under avveckling. Så sent som 1965 fick dock rederiet ett sista nybygge, 14 år efter det närmast föregående och 52 år efter det första. Det var bunkerbåten Shell S 1, som levererades från Åsiverken i Åmål. Jämfört med de äldre kollegerna var nykomlingen en riktig bjässe. Dödvikten var 90 ton, och hon kunde lasta ca 90 kbm brännolja, 8 kbm smörjolja samt 7 kbm färskvatten. Hon levererades på sommaren och bör-

jade till hösten samma år tjänstgöra vid Shells bunkringsanläggning vid Kolsvik i Blidösundet, där hon skulle betjäna kustfarten i Stockholms norra skärgård. Hon efterträdde där den till kapaciteten bara hälften så stora Shell S 5, som varit placerad i Blidösundet ända sedan Shell förvärvade henne 1946.

Shell S 5 såldes 1966 och började på ännu ett kapitel i sin växlingsrika historia. Samma år såldes Shell S 14 till Skärhamn, där hon fortsatte som bunkerbåt ännu några år. Därmed hade antalet kvarvarande svenska Shell-fartyg reducerats till sex, och det höll sig där några år.



Shell S-22 vid leveransen 1947 från Bröderna Larssons i Kristinehamn. Foto: Bele Beermann. Bildarkiv: Svensk Sjöfarts Tidning.

... och fullbordas

Under den första hälften av 1970-talet avvecklades så de sista resterna av Rederi AB Shells flotta. Det började 1970 med att bogser- och passagerarbåten Shell S 23 såldes till Donsö, och 1971 såldes bunkerbåten Shell S 22 till Simrishamn. Samma år såldes Shell S 6 till återförsäljaren i Kolsvik. Shell S 1, som denne tidigare disponerat, omplacerades i samband därmed till Stockholm. 1972 övertogs Shell S 15 av återförsäljaren på Smögen, som hade henne kvar ända till 1990. Därmed hade hon tjänstgjort 59 år på samma plats och hela tiden disponerats av far och son. Året därpå såldes Shell S 17, som direkt övergick till fritidsfartygens skara, och 1974 var det dags för det sista och nyaste fartyget, Shell S 1, att byta ägare. Hon hörde en kort tid hemma på västkusten men vandrade sedan vidare västerut.

Så var det alltså slut på historien för ett bolag som under sin levnad disponerat fler fartyg än de flesta rederier. Men än idag seglar några av bolagets fartyg vidare, mer eller mindre märkta av tidens tand och av anpassningar till ändrade förutsättningar. Bland dem märks rederiets första nybygge, Semo N:o I, som under namnet Rana ännu gör god tjänst som bunkerbåt i Stockholmsområdet. Men någon likhet med hennes ursprungliga utseende är svår att upptäcka.

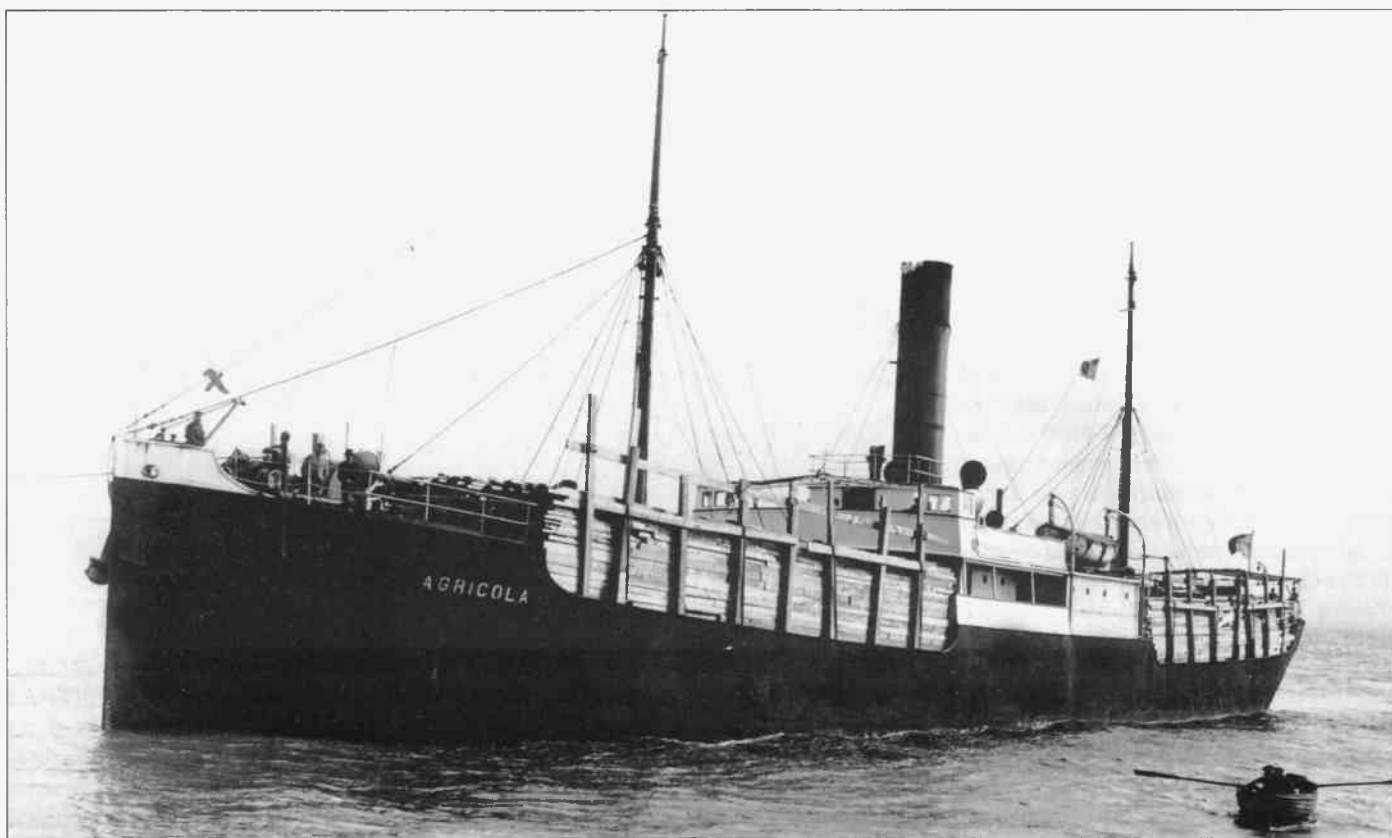
Källor

Ovanstående historik och åtföljande fleetlist bygger på uppgifter ur ett stort antal källor. Officiella uppgifter har hämtats från fartygs- och skeppsregistren, fartygsinspektionen, skeppsmätarna, m.fl. Uppgifter har även hämtats ur fackpress, ur trycksaker från Svenska Shell: personal- och kundtidningarna Bolagsnytt, Shell-Nytt och Shell-Världen jämte jubileumsskriften Ord och bild vid jubileet. AB Svenska Shell 1912-1962 (Stockholm 1962) samt med göteborgsbåtologers hjälp ur arkivmaterial hos Shells göteborgskontor genom Stig Nilsson och Stig Öhgren.

För värdefull hjälp med stort och smått vill jag tacka en lång rad båtologer och andra, i första hand Göran Ohlsson, Västra Frölunda och Bernt Fogelberg, Lidingö.

Bertil Söderberg i Länsrättens redaktion förtjänar ett särskilt tack för sitt stora och engagerade arbete med illustrationer.

**I nästa nummer
presenteras en
fleet-list
över alla fartygen.**



Agricola vid engelska kusten med ordentlig däckslast av virke.

Vykortshörnan

Redaktör: Robin Holmstedt

SEX LASTÅNGARE HOS MINDRE KÄNDA REDERIER I BLICKFÅNGET:

Nu är det lastångarnas tur att komma med i vykortshörnan. Tidigare visades segelfartyg i LP 1995:1 som var den första i serien under rubriken "I blickfånget".

Här kommer sex härliga ångare från svunna tider och jag vågar påstå att alla utom *Agricola* ej tidigare publicerats i Länspumpen. Det var mindre och idag bortglömda rederier som ägde dessa ångare och de existerade oftast bara en kort tid. Det var tidigt, på 1900-talets början, som många små rederier kom och gick utan någon uppmärksamhet från allmänheten, i skuggan av större och väl etablerade rederier som t ex Broströms, Transatlantic, Bratt och Svenska Lloyd. De rederier som behandlas här överlevde inte första världskriget med undantag av Rederi AB Otis som levde något år längre och A. Th. Asmundsson AB som förde en tynande tillvaro. Nu till den första av de sex ångarna.



På denna bild visas *Agricola* fotograferad vid engelska kusten på 1920-talet.

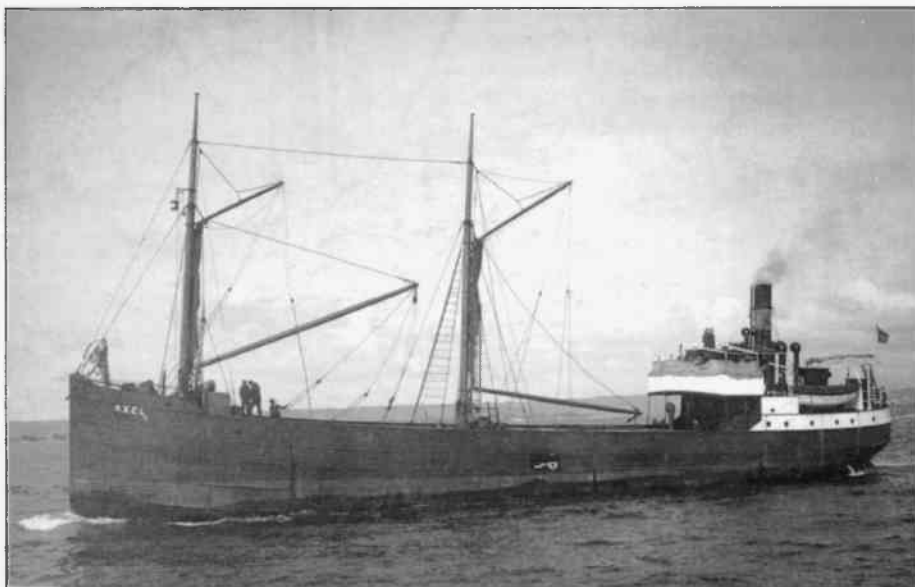
Jag tog en titt på kortets baksida, vad kortskrivaren skrev till adressaten.

"Hull den 1 juli 1920.

Älskade lilla Gunvor tack för brevet som ännu låter vänta på sig men det kommer väl bättre sent än aldrig. Vi hade en fin resa

över, blir väl loss i nästa vecka. Vi skall gå till Blyth för att lasta kol för Göteborg. Jag har sänt iväg kort till Karl-Eric Johansson, Kalle och Birger. Ge Birger en 10:a att köpa sig något för.

Helsningar i mängd din Olle"



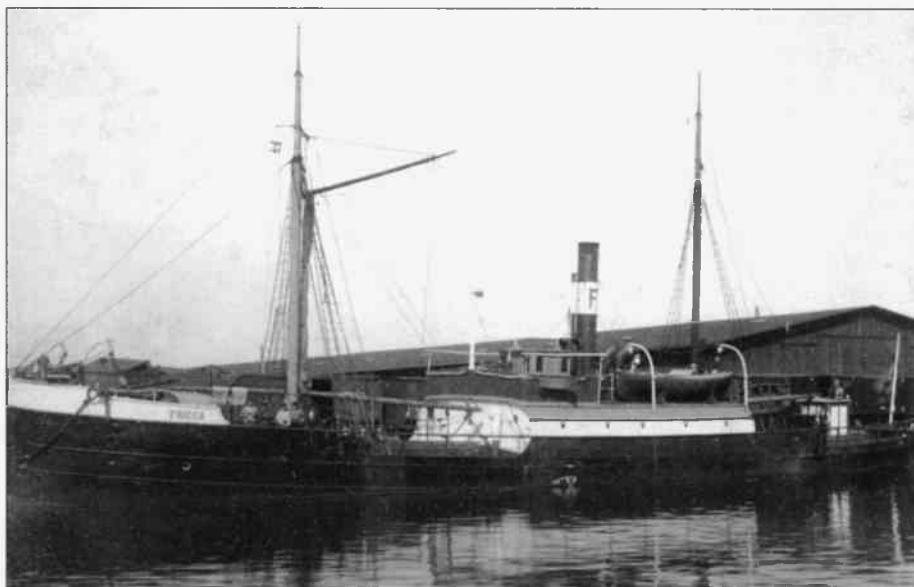
Kanalångaren Axel byggd 1915 vid Eriksberg.

Kortet sändes i ett adresserat kuvert till en vän eller anhörig eftersom kortet saknade frankering. Innehållet i skrivningen är inte något dramatiskt, utan det var ungefär det vanliga språksätt, som sjömän använde. Hur var ångarens historia?

Agricola byggdes 1918 på Eriksbergs varv för Rederi AB Otis i Göteborg. Detta rederi köptes upp av Landtmännen men blev kortlivat då det drogs med i Landtmännens Rederi AB:s konkurs. Hon såldes till Tyskland 1921 som **Bollsta**. (Hennes dagar finns utförligt beskrivna i LP 1991:1.) Detta var en utflaggning och det var meningen att det nu upplösta rederiet skulle återta henne när det blev bättre tider. Svenska Landtmännens rederi köpte henne åter 1923 och hon blev **Agricola** igen. Hon överfördes till Rederi AB Barbro, Stockholm. 1925 återvände hon till Göteborg för att bli redad av Nya Ångf. AB Heimdahl och namnades om till **Nicke**. Fartyget gick på grund den 31 oktober 1942 i tät tjocka utanför Landsort. Hon var lastad med cement på väg till Stockholm från Gotland. Så småningom gled hon av grundet och gick till botten.



Detta kort av **Axel** avslöjar att hon först var en sedvanlig kanalångare som blev förlängd efter utvidgandet av Trollhätte



Frigga av Göteborg i Wismar.

kanal. Hon byggdes 1915 vid Eriksbergs varv för Ångf. AB Skattkärr i Göteborg. Hon gick troligen mest i kanalfart och på Väneren. Rederi AB Örnén (hade inte samband med det förra rederiet med samma namn som gick omkull i början av 1890-talet) ägde henne 1917. Därefter överfördes hon till A. Th. Assmundson AB i Göteborg, fram till 1936 då hon såldes till Erik Baagöe i Helsingborg. Hon slutade sina dagar 1950 hos skrotfirman Carl Persson & Söner i Ystad. Samme redare, A. Th. Assmundson, stod bakom

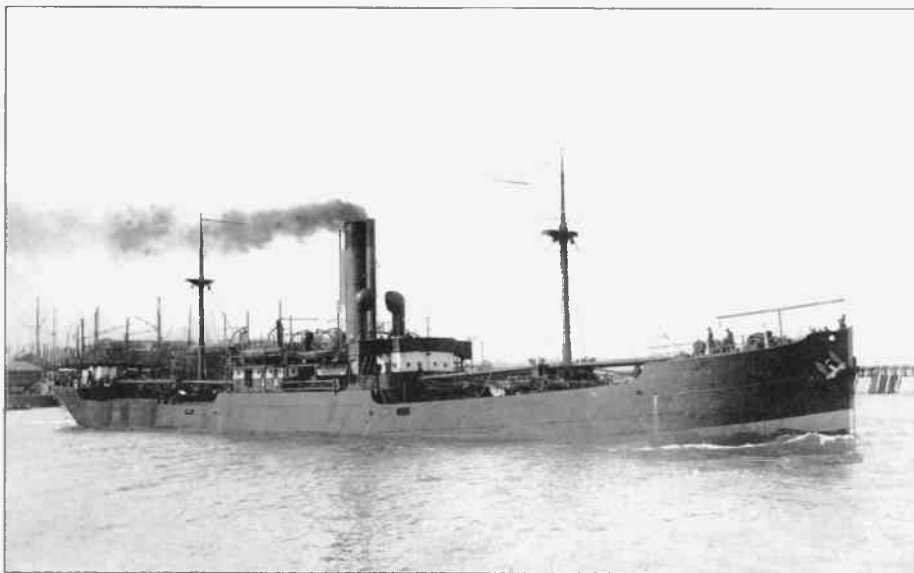
de två först nämnda rederierna. Assmundsonbolaget hade sin storhetstid före första världskriget och dess flotta utgjordes av kanalfartyg och några ångträlare. På kortet skrevs att **Axel** snart var på väg till Vargön. Poststämplat den 30 augusti 1925 i Danzig.



På detta kort skrevs att det togs i Wismar. Det var Henrik Gerhard Nilsson som sände kortet till adressaten i Knä-



Welläckaren Harold, byggd 1878 i Stockton.



S:t Paul minsprängdes redan en månad efter första världskrigets utbrott.

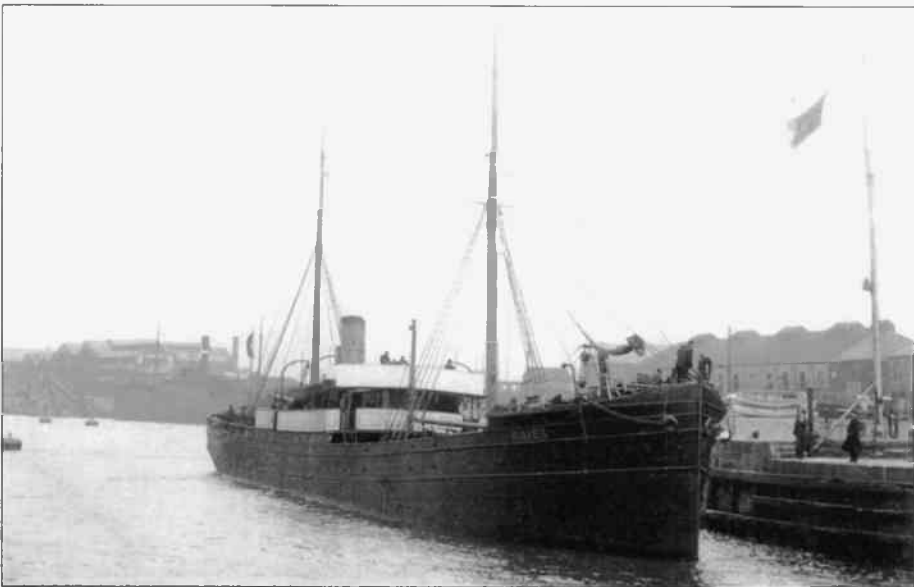
red. Han skrev: "Här ser ni båten som jag är ombord på och jag är också synlig på kortet."

Frigga levererades från Oskarshamn varv till J P Olsson i Göteborg år 1878. Redaren överförde henne därefter till Ångf. AB Activ med samma ägare. Odenius startade Ångf. AB Frigga som övertog ångaren 1902. År 1916 fick rederiet nya personer med nytt kapital i ett konsortium i februari månad. Hemorten ändrades till Nyköping. Fartyget gick på en mina när hon styrde mot Stockholm från Raumo i barlast i december månad samma år. En man fick sätta sitt liv till. **Frigga** sjönk en timme efter minsprängningen.



Nästa kort visar en mycket gammal lastångare som byggdes långt före sekel-

skiftet. Det var en fartygstyp, en skwelldäckare som byggdes i stort antal vid engelska varv i slutet av 1800-talet. Många svenska redare köpte upp sådana "second-hand"-fartyg när engelska handelsflottan förnyades med moderna ångare, utrustade med den nyinförda trippelmaskinen och andra tekniska finesser. Vid den tiden hade även svenska redare goda konjunkurer och bra frakter. De flesta "second-hand"-ångarna hade ofta kommandobryggor utan styrhytt. **Harold** var byggd 1878 i Stockton. Först redades hon av Pyman, Bell & Co, Newcastle. 1886 kom hon till Sverige för E. Liljewalch i Stockholm. Hon blev göteborgare när hon såldes till nybildade Ångf. AB Harold 1890. Hon stannade fram till 1917 i Göteborg och redades av Rederi AB Vega mellan 1907 och 1916. Hon kom tillbaka till Ångf. AB Harold 1917 och detta blev hennes sista år.



Göteborgsångaren Vanadis, troligtvis i Sunderland.

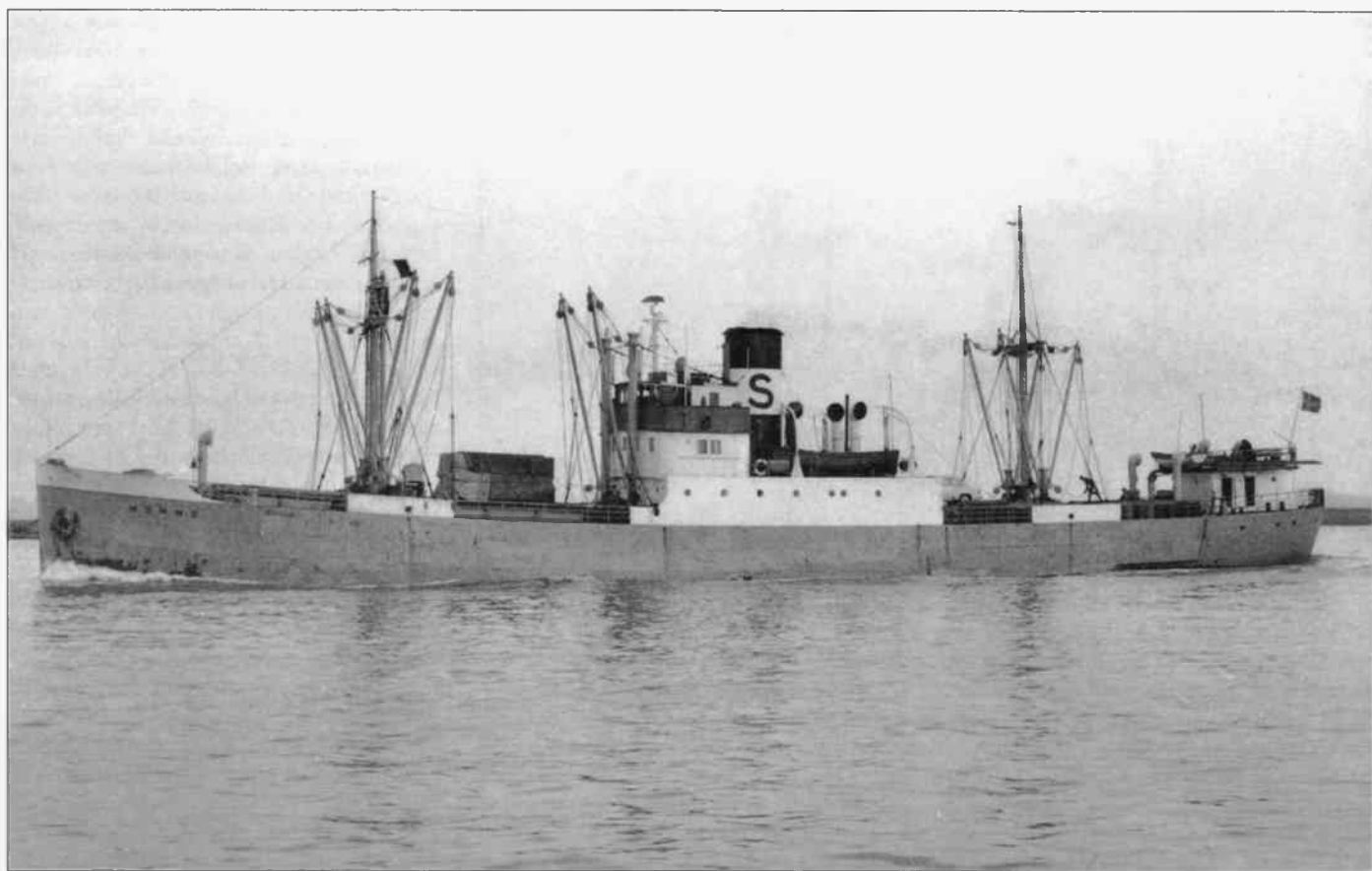
Den 6 maj 1917 anfölls **Harold** av en tysk ubåt när hon lämnade Tyne med destination Göteborg med kollast. Ubåten besköt **Harold** hänsynslöst och sände även granater mot livbåt och besättningsmän. Befälhavaren och fyra män dukade under i vattnet medan femton övriga män överlevde och rodde bort i en livbåt. En engelsk patrullbåt räddade dem. **Harold** gick till botten.



I boken "Svenska Handelsflottans Krigsförluster" (1921) står **S:t Paul** som första namn i redogörelsen över 280 svenska fartyg som blev krigsoffer under första världskriget (1914-1919). **S:t Paul** blev vårt första krigsoffer och minsprängdes utanför Tyne en månad efter krigets utbrott. Hon sjönk snabbt men besättningen klarade sig med livet i behåll. **S:t Paul** var ett av den svenska handelsflottans modernaste fartyg med flera nya finesser bl a trådlös telegraf, patenterade vinschar och anordningar för snabb last- eller lossning. Ångaren kunde lossa 4000 ton kol på 16 timmar. Hennes koltrad gick regelbundet mellan Göteborg och engelska ostkusthamnar. **S:t Paul** byggdes 1906 i Sunderland för Ångf. AB George, Göteborg. Flera kallade detta rederi även "Wilsonlinjen". Rederiet bildades 1897 och inköptes av Wilson & Co samma år. Flottan bestod sammanlagt av sju större lastångare och en kanalångare som gick sysselsatta i fri fart på Östersjön, Vita Havet, Medelhavet och La Plata. Rederiet upplöstes år 1916. Kortet är engelskt och obegagnat.



Sista kortet är väl taget i Sunderland kan man tro. Någon kunnig i läsekretsen kanske känner igen bakgrunden och kan intyga detta? Det är poststämplat den 10 november 1906 i Sunderland. Det var **Vanadis** som stod objekt för fotografen. Bakom **Vanadis** akter skymtar en dansk ångare. **Vanadis** var byggd 1881 vid Bergsunds mek. verkstad, Stockholm. Varvet var annars mer känt för sin specialitet av passagerarbåtar. Beställare var Ångf. AB Sverige i Göteborg. Detta rederi upplöstes 1908, då **Vanadis** övertog av Rederi AB Hafvet, Stockholm. Ångf. AB Trio i Göteborg redade henne mellan 1909 och 1915 innan hon sjönk den 3 maj 1915 efter kollision med en tysk hjälpkryssare i södra Östersjön. Ångaren blev även beskjuten av hjälpkryssaren innan kollisionsögonblicket. Besättningen hann rädda sig genom att gå ombord på kryssaren. ■



En vacker bild av Sveabolagets Wormo. Foto: Alexander Duncan.

Sveabolagets Wormo

Av Lennart Petersson

Det glädde ett rödgult hjärta att se att den utomordentliga men västkustbaserade tidskriften Läns-pumpen hade en excellent bild på ett kvalitetsbygge på framsidan av nr 2. **Wormo**, har numera seglat in i alla kva-

litetsbyggens egen lilla himmel. Men **Wormo** lever, i högonsklig välmåga, och fyller 60 år i år.

Fotbollsklubben **Wormo** i Landskrona är det som jubilerar i år. Föreningen bildades 1935 och döptes efter ett nybygge

på varvet. **Wormo** hör inte till de mer kända fotbollsklubbarna, inte ens i Landskrona. Man sparkar på i division 4 och 5. Så låt oss fira den jubilerande fotbollsklubben genom att kortfattat berätta om varvets nybyggen år 1935 och om **Wormo** i synnerhet.

Med byggnadsnummer 35 sjösattes den 18 mars 1935 Sveabolagets lastfartyg **Wormo** på Öresundsvarvet. Hon levererades till sitt rederi den 6 juli samma år och lastade 1115 ton. **Wormo** var nummer två i en serie på 8 kraftigt isförstärkta lastmotorfartyg med namn som började med W som Sveabolaget lät bygga till i första hand sina lastlinjer på norrlandskusten. Linjerna gick från södra Sverige upp till övre Norrland. Många hamnar anlöptes, däribland Landskrona där man lastade bland annat socker. Med dessa 8 nya isförstärkta lastfartyg förlängdes seglatsäsongen på Norrland med flera månader. För ordningens skull bör man tillägga att rederiet även hade 2 stycken liknande men ångdrivna lastfartyg. Dessa var inte byggda på ÖV.



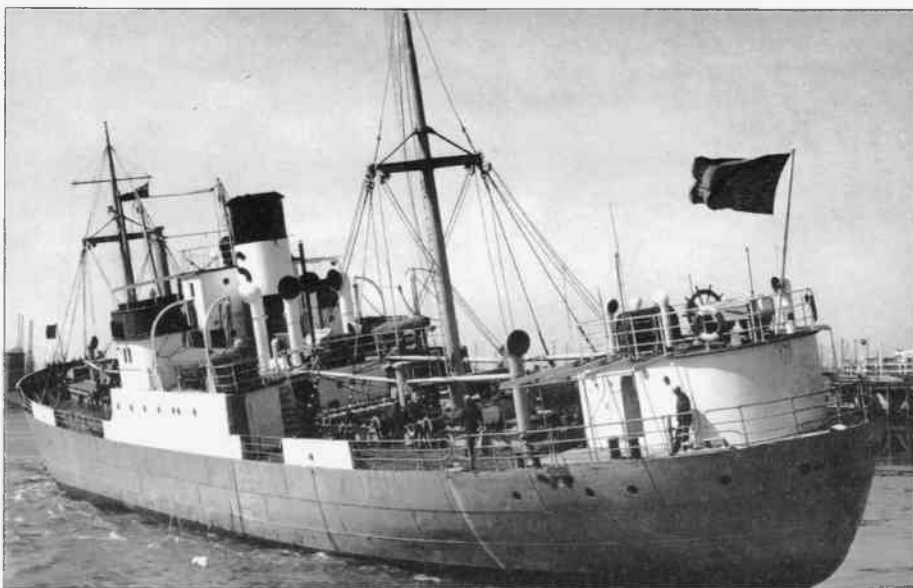
Sveas rederivykort av **Wormo**.

Då andra världskriget bröt ut kallades **Wormo**, i likhet med de flesta av sina sju systerfartyg, in under fanan. **Wormo** utrustades med minor och kanoner och klassades som Hjälpkryssare Nr 9 **Wormo**. Under krigsvintrarna var **W** fartygen och de gamla pansarskeppen Sveriges Flotta, övriga fartyg låg infrusna i hamnarna.

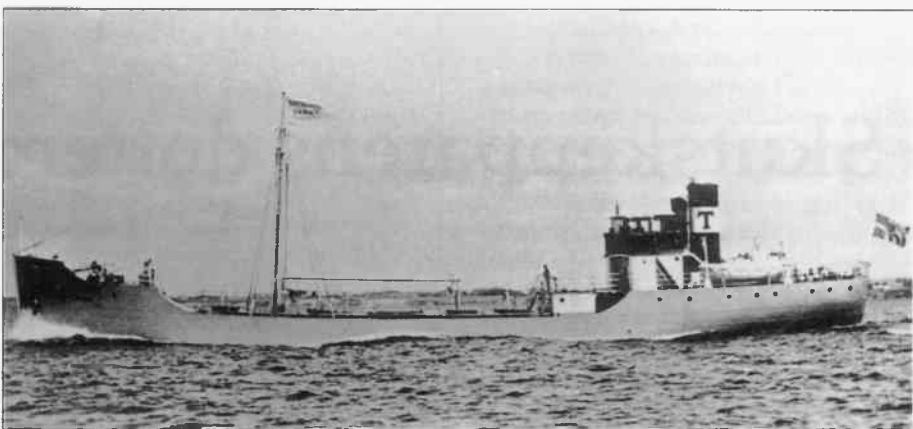
Efter kriget fortsatte **Wormo** i sin linjetrafik under några år. T ex så lastade hon år 1948 ofta socker i Landskrona för Norrland. Lastbilar och järnväg slog under 50-talet ut kustsjöfarten och **Wormo** sattes i utrikes fart. Olika former av förädlade skogsprodukter var huvudlasterna.

I januari 1963 halades den blågula och den blåvita grekiska flaggan hissades. Hellenic Cypriot Shipping Co i Pireus hette köparen. Fartyget döptes om till **Fotis**. Fem år senare, den 9 januari var **Fotis** på resa från Odessa till Beirut med 1540,5 ton socker i säckar. Med tanke på vad hon lastade som nybyggd så kan man påstå att lastintaget var gott. Det blåste smådjävlar och snön vräkte ned. **Fotis** drev på grund vid Marmara Island. Så fort det lugnat sig lite påbörjades bärgningsarbetet men det fick avbrytas den 13 då en ny storm tvingade besättningen att överge fartyget. Efter några dagar började man lossa lasten och man startade nya bärgningsförsök. Under en ny storm den 21 januari 1968 bröts fartyget sönder.

1935, då **Wormo** byggdes, hade Öresundsvarvet vaknat ur sin mer än 10 år långa törnrosasömn. Under året levererades inte mindre än 5 fartyg. Först ut var **Wormos** systerfartyg **Warun**. Hon levererades den 21 maj. **Wormo** var nr 2 med leverans den 6 juli. Två dagar senare mottog Trelleborgs Ångfartyg sin lilla kusttanker **Bellatrix** på 535 ton dw.



Warun var syster till Wormo. Foto: Alexander Duncan.



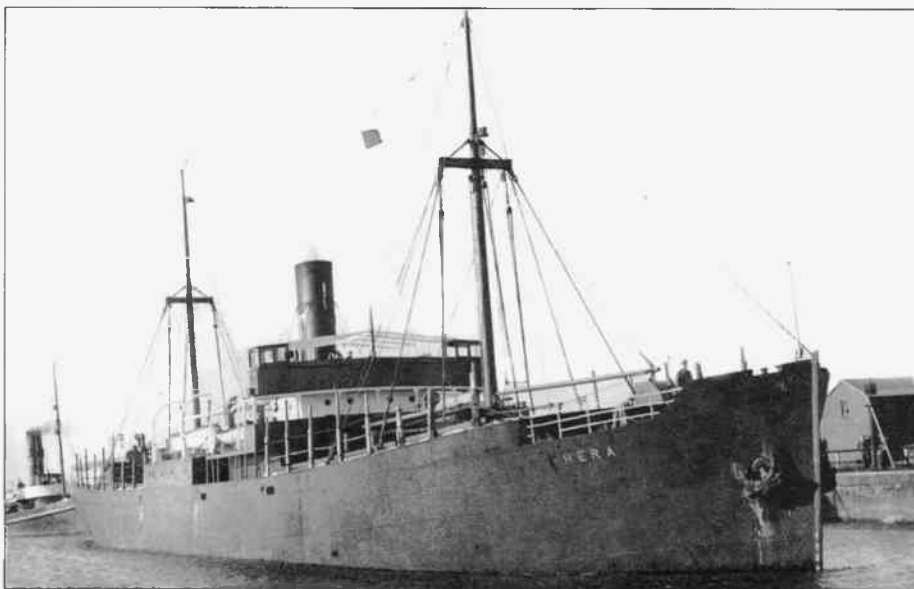
Trelleborgs Ångfartygs AB:s tanker Bellatrix byggdes vid Öresundsvarvet samma år.

Malmö hamn var i Landskrona den 5 augusti och hämtade hem sin nybyggda mudderpräm. RAB Transmarin i Helsingborg mottog sitt ångfartyg **Hera** på 2970 ton Dw den 24 augusti.

Lilla **Bellatrix** minsprängdes under namnet **Solbris** den 6 juli 1944 vid Bremerhaven. Hon var i charter till tyska marinen. **Warun** var hjälpkryssare nr 5 under andra världskriget. Hon fattade eld och sjönk i augusti 1956 vid Häveringe. Vraket bärgades, reparerades och förlängdes av Sten A Olsson under 1957 och sattes i fart som **Margit**. 1965 såldes hon till Cypern och fick namnet **Aristides** och 1979 blev hon **River Side** från Panama. Hon uppbringades av italienska tullen 1980 för cigarettsmuggling och fördes in till Salerno. Hon låg kvar där åtminstone 1982.

Transmarin sålde **Hera** år 1959 till Arnold de Champs i Stockholm. Nytt namn **Monarda**. 1971 var de ångdrivna lastfartygens tid över i Sverige. **Monarda** blev till prämen **Stena Metallica**. Som präm bar hon även namnen **Metallica**, **Vaasa I** och **Ris 4** innan hon skrotades helt ca 1984.

Man kan påstå att fotbollsklubbens grundare valde rätt nybygge att döpa sin förening efter. Vad sägs om tex **Bellatrix FF** eller **IK Hera** ? ■



Även Hera var årsbarn men gav ett något älderdomligare intryck.



Röret som sticker upp mellan bräderna var ventilation från lastrummet, för att förhindra explosion med laster av kalkkväve.

Skutskepparens dotter

Text och foto: Siv Nilsson

Ring...

Skolklockans sista signal för terminen hörs genom sorlet av glada röster. Examsdagen med sång, blommor och flaggor var till ända.

Sommarlov... äntligen.

Jag springer så fort jag kan genom Västervik och ner till hamnen. Där ligger S/M **Morgana** av Kråkelund och väntar på mig. Min pappa, skutskepparen, har redan dragit igång June Munktellen. Med sitt dubbelcylindrigt jämna dunkande hälsar den mig välkommen till ännu ett sommarlov utmed den svenska östersjökusten. Min mamma hade packat klart och var redan ombord. Hon skulle som vanligt vara sommarkocka. I övrigt fanns alltid minst en besättningsman och ibland två med ombord. Jag vet inte vad de stod mönstrade som, men jag hörde både matros, lättmatros och jungman nämnas. När mamma inte var med fick de vara kockar också.

Då **Morgana** lämnade Västerviks hamn och vände bogsprötet ut mot fyrarna i Blockholmshålet, klättrade jag upp på styrhyttstaket, där jag satte mig gränslös över segelbommen till mesanmasten. **Morgana** var galeas-riggad, men seglen användes endast i undantagsfall som stöd och draghjälp till motorn.

Snart var vi ifärd med att transportera olika laster, t ex virke, ytong, raps, vete och gödning mellan olika hamnar i Sverige. Dessa resor var en oändlig ström av upplevelser för mig. Jag utnyttjade last och lossningstiden i hamnarna till att springa omkring och prata med stuvare, mäklare, skeppshandlare med flera.

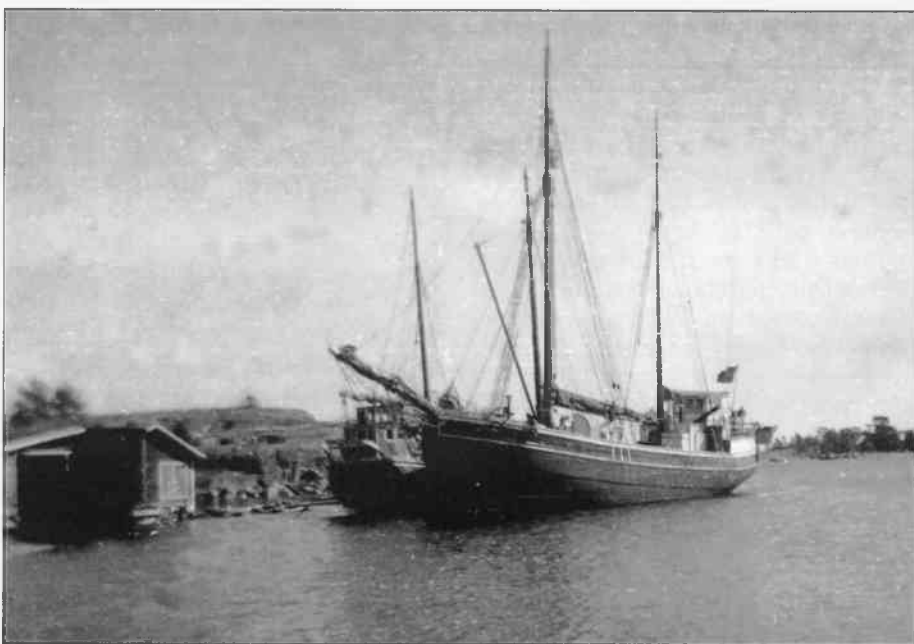
I bästa fall träffade vi på någon annan

skeppare, som hade sin familj med sig. Då fick jag lekkamrater.

I övrigt fladdrade öronen på mig, när det gällde att snappa upp skepparhistorier, som berättades överallt. Jämt och ständigt. Sanna som osanna. Dessa lade jag på minnet för att plocka fram till höstens uppsatsskrivningar i skolan. Vissa var nog så mustiga, att de inte lämpade sig i tryck. Smärre problem uppstod ibland, när fröken ville ha en förklaring.

Det var inte bara berättade historier jag fick uppleva. En hel del var jag med om själv också. T ex för att nämna den gången, när vi låg vid Strandvägen en lördagskväll och satt i styrhytten hela besättningen. På radion var det Lennart Hylands program *Karusellen*. Vi hörde hur Hyland skickade ut en patrull, från radion, som skulle leta upp några sjömän från Stockholms hamnar, ta dem med sig till studion och förmå dem att sjunga, "En sjöman älskar havets våg" inför radiopubliken. Vi skojade med våra grabbar ombord, att just de skulle bli upptäckta. Det trodde ingen och vi skrattade åt skämtet, när Hylands utsända bil stod på kajen. **Morganas** besättning blev, mot protester, enleverade. Klädda i blåbyxor och undertröjor, fördes de bort av radiofolket. Det var en varm fin kväll och deras protester hjälpte föga. Mina föräldrar och jag satt kvar i styrhytten och fick höra deras saltstänkta röster klämma i med: "En sjöman älskar havets våg". Efter strofen, "hör vågornas brus," sade någon "Nu kan jag inte mer".

Nästa dag var det bild på dem i tidningen och folk kom ner till skutan för att gratulera dem. Det var ett trevligt sommarminne.



Morgana och **Ester** vid bryggan i Kråkelund. **Ester** var min farbrors skuta.

Ett mindre trevligt minne, var när vi lastade kalkkväve i Stockvik. Det var ett gödningsämne som avgav karbid-gas. Under luckorna i lastrummet stod gasen tät och det enda som fordrades var lite vatten och en gnista, så exploderade hela skutan. Det hände också några gånger och sjöfartsverket stipulerade åtgärder genom att kräva att luftningsrör sattes genom däck till lastrummet.

En gång fick vi vänta på en last en hel vecka i Stockvik. Det hade varit en explosion i fabriken. Jag hörde stuvarna prata om att de sett benen av en arbetare flyga genom den rasade väggen vid smällen. Stuvarna som lastade skutorna fick inte dricka öl i pauserna. Karbidga-

sen tillsammans med ölet gjorde dem sjuka. Därför fick kalkkvävet gå under namnet "antabus".

Jag minns när skepparen på **Idog** lade ut från kajen med orden: "nu är det ladat".

Åter ett trevligt minne var en midsommar i Årsta Dal. Pappa som hade sin familj med sig, stannade kvar i skutan över helgen. De andra skepparna reste hem. Framför **Morgana** låg en skuta från Blidö. Dennes skeppare bad pappa pumpa skutan några gånger under helgen, för den läckte. OK. Pumpningarna genomfördes och helgen gick. När skepparen kom åter, frågade han om skutan läckt något?



Morgana och Ester kör på kapp.



Bilden visar att Morgana tydligen var snabbare än min farbrors Ester.

– Inte så mycket, svarade pappa.

– Va, sade den andre, det har väl fastnat nåt grodyngel i nåt hål. Ha, ha.

Min pappa brukade alltid säga att han hade pumpat Östersjön genom de gamla träskutorna många gånger.

Så var det sommarlov till ända. Mamma och jag, mönstrade av och gick iland.

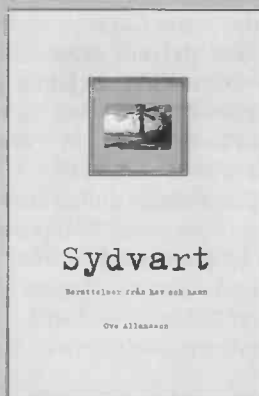
Samma procedur skolår efter skolår. Förutom kläder i sjösäcken hade jag alltid en diger samling stenar och andra naturliga souvenirer, som jag plockat under mina resor. Somliga mer eller mindre tilltalande.

Naturligtvis också huvudet fullt med skepparhistorier, att plåga höstens svenksklärare med.

En annan gång kanske jag skriver ner några av dem. ■

Sydvart

Berättelser från hav och hamn



I Sydvart fortsätter Ove Allansson att berätta om sjömän och sjöliv. Här finns skepparhistorier och dråpliga skildringar, fyllda av galna upptåg, och mera allvarstygda noveller från livet i tankfartyg och styckegodsare. Titelnovellen handlar om en annorlunda resa, en påfrestande långbogsering från Sverige till Moçambique, sedd med en kockstuerts ögon. Byse- eller köksfolk är väl representerat i det färgstarka persongalleriet – liksom bokläsande sjömän. I en särskild avdelning – Bokanjärer – berättar OA om några sjöfarande bokälskare. Den legendariske kylmaskinisten Banan-Johan, som hellre borde kallas Bok-Johan, får under en resa Vilhelm Moberg till skeppskamrat. Bland bokanjärerna finns även en eldare kallad Asocialen, som uppställer en ny teori om universum.

Vi erbjuder boken till förmanspriset **215 KRONOR INKLUSIVE PORTO**. Boken kan även avhämtas i Nakterhuset till hämtpris. Enklast är att sätta in beloppet på Klubb Maritim Västra Kretsens postgirokonto 439 50 28-6, så kommer boken i din brevlåda.

Klubb Maritim Västra Kretsen, Box 12322, 402 43 Göteborg

NY BOK!



Frågor och Svar



Coolangatta på Transatlantics traditionella rederivkort.

Filmer om sjöfart

Bifogar Transatlantics rederikort av *Coolangatta* med anledning av "filmer om sjöfart". Det intressanta är baksidan på vykortet, avsänt från Las Palmas 1951.

Med skådespelare som Edvin Adolphsson, Ulf Palme och Alf Kjellin. Edvin, om jag minns rätt, spelade "Båsen".

Kommer ihåg att det stora kruxet vid inspelningen var att det aldrig blev något riktigt blåsväder tyvärr, vilket ingick i storyn. Men det fanns ju fläktar.

Stig Nilsson

Himmel och pannkaka

(Hasse Ekman, 1959) inspelades delvis ombord m/s *Hispaniola*. Men först företog Hasse Ekman med dåvarande hustru Tutta Rolf samt manusförfattaren Gösta Stevens en rekognoseringsresa till Centralamerika sommaren 1958 med m/s *Cayman*.

Den 22 mars 1959 avgick m/s *Hispaniola* från Stockholm och samtliga passagerarplatser var ianspråkstagna av filmteamet. Många sjöscener togs under resans gång mot Centralamerika. Hasse Ekman, Sickan Carlsson med make Sölve Adamsson m fl flög hem från Guatemala,

M/S "Coolangatta", built 1949, 3231 tons d.w., 16 knots
REDERIÄKTIEBOLAGET TRANSATLANTIC
THE TRANSATLANTIC S.S. Co., LTD.

GÖTEBORG SWEDEN

Allt väl ombord. Anlänt Las Palmas. Hälsningar från Tonni till m/s "Bärande Hav"

Stig Nilsson
Alf Kjellin
Ulf Palme
Bengt Eklund
Stellan Thorsell
Kalmings till Tobe o Chum
Edvin Adolphsson

Tidn. folket i Bild

Klara v. Kyrkogatan 5

Stockholm

Sweden

Adressidan med idel kända skådespelare. Kortet från Stig Nilssons samling.

medan Gösta Ekman, Gunnar Björnstrand och Lena Granhagen flög till Santa Martha varifrån hemresa anträdde med m/s *San Blas* den 23 april 1959. Även då var passagerarplatserna specialbokade av filmteamet men en felbokning hade ägt rum varför Gösta Ekman av "tekniska skäl" mönstrade som fartygsbefälselev (och lär faktiskt ha tagit ett par rodertörnar). Någon kompletterande scen togs också i m/s *San Blas*. Ankomst Göteborg 11 maj 1959.

Svarta Palmkronor (Lars-Magnus Lindgren, 1968) spelades in i Rio-bukten, närmare bestämt Rio de Janeiro och Niteroi sommaren 1967. Max von Sydow, Roland Hedlund, Thommy Berggren och Cornelis Vreeswijk m fl spelade sjömän och dito "på bommen" gående i Rio de Janeiro. Flertalet fartyg passerade revy i filmen som visades i TV någon gång 1978/79.

Som komplettering till tidigare svar i föregående nummer kan nämnas att Bengt Eklund (Tjorvens pappa) berättat för mig att då han hade huvudrollen i Bergmans *Hamnstad*, var han inför inspelningen av filmen

vid några tillfällen nere i hamnen i Göteborg och lyssnade på "snacket" samt tog några tag i studiesyfte.

Hamnstad blev ju uppmärksammande bland sjögastar med den följd att då Eklund var med i m/s *Coolangatta* 1951 under inspelningen av *Bärande hav* (5 januari – 15 februari 1951) – ja, då trodde besättningen där att han haft ett förflutet till sjöss.

Filmkännaren och Klubb Maritimedlemmen Björn Walldes tillägger som en kuriositet i dessa filmsammanhang två exempel på att det inte alltid är fartyg i filmer som är iögonfallande:

I filmen *Something to sing about* från 1937 med bland andra James Cagney, ingår en resa till Söderhavet och på en reklambild syns James Cagney och en vacker flicka samt en livboj från m/s *Hal-laren!*

Och i filmen *Quiz Show* (Paul Newman, 1994) passerar ett porslinsaskfat från Svenska Amerika Linien revy! Det är de små små detaljerna som gör det.

Gert-Owe Eriksson
Villa Solbo
642 34 Flen

Mer filmer om sjöfart
Johanna i "Skeppare i blåsväder", hette även i verkligheten **Johanna** och var ifrån Hunnebostrand. Skeppare och redare var Arvi James Jakobsson.

Anders Olsson

□

Jag vill svara på Arne Anderssons fråga om **Coolangatta** funnits. Förvisso har hon det.

I Länsypumpen 1990:3 står följande: "Efterfrågan på kyltonnage för transport av

färs frukt från såväl Sydafrika som Australien stegrades kraftigt efter andra världskriget. Transatlantic köpte därför 1949 ett i Helsingör sjösatt fartyg, **Fruit Queen**, om 3300 ton som byggdes för norsk räkning. Detta fartyg levererades i december. Avsikten var att sysselsätta fartyget med en resa på Australien med äpplen och tre på Sydafrika med äpplen varje år och därutöver i world-wide fart." Det blev **Coolangatta**.

Ovriga namn hon haft är: **Coolady** och det sista jag vet **Ocean Antartico** som kuban.

För Government of Kuba var hon i april -78 på resa Vigo – Havana.

Förmodligen flyter hon ej idag.

Gubben Oak

Hon ankom Kingston, Jamaica den 14 september 1981 enligt LR 851230. Troligen skrotades hon där.

Redaktionen

□

I föregående nummer av LP saknas uppgift om vilken

ångare som förekommer i filmen **Simon i Backabo** (Gustaf Edgren, 1934).

Det fartyg det gäller är 3086 s/s **Nya Slottsbron** som somaren 1933 uthyrdes av ägaren F:ä Bröderna Edman i Marstrand, där hon nyligen fått namnet **Torborg**.

Vid inspelningen av filmen **Simon i Backabo** med Fridolf Rudin, fick ångaren namnet **Blenda**. Inspelningarna gjordes i Stockholm och Nynäshamn.

I filmens slutscen hette fartyget **Greta**.

Agnar Gustavsson

3-m Sigrid

Inge Torell frågar i föregående nummer om vilken plats **Sigrid** ligger på. Det är Norra hamnen i Lysekil med Skandiaverken i bakgrunden. Hon hade ju en Skandia-motor. Dock var hon säkert aldrig riggad som barkskepp, men väl som bramsegelkonare.

Anders Olsson

□

Angående **Sigrid** av Göteborg kan jag komplettera med att bilden med hela garderoben uppe är tagen i Gävlebukten sommaren 1941, då vi var på resa Helsingborg – Skelleftehamn. Jag är själv med på bilden, tager vakten för att spola bort daggen. Det är en tidig morgon, jag står mellan stor och mesanriggen.

Fotot är taget av Erik Larsson, ägare och skeppare på **Sigrid**. Larsson rodde ut med skeppsekan och fotade.

Erik Larsson ville inte segla på Tyskland med virke, vi seglade istället inrikes Norrland – Stockholm, med påföljd att vi fick minimalt med olja, så det blev mycket seglande det året.

Med vänlig hälsning till en bra tidning

Evert Johannisson

Spökskeppet på Göta Älv

I anslutning till Björn Waldenströms artikel i Länsypumpen nr 2 1995 vill jag göra några kompletteringar.

Hon sjösattes 1931 som M/T **Fanny Hoegh** vid Eriksbergs Varv, Göteborg. I mars 1936 såldes hon till A/S Kristiansands Tankred. (E. Rasmussen), Kristiansand och fick då namnet **Polykarp**. Den 15 mars 1941 togs hon som pris av tyska slagskep-

pet **Gneisenau** ca 750 sjömil NV om Azorerna. Den 10 april 1941 tilldelades hon TSV-Nord (TSV=Trosschiffe Verband, trängfartygsförband). Namnet ändrades den 28 april 1941 till **Taifun**. Den 9 augusti 1942 sjönk hon efter en kollision med "rutebåten" **Fjaera**, men bärgades och blev åter klar 1 september 1942. Snabbt jobbat måste man säga! Hon sänktes av engelskt flyg den 3 maj 1945 i Stora Bält, bärgades 1946 och

reparerades 1947 och blev då norska M/T **Wilstar**. Hon skrotades 1963-64 i Grimstad.

Hon lastade 9765 ton dw och som tyskt trängfartyg var hon bestyckad med 1-10.5 cm/45, 2-37 mm och 4-20 mm. Som torrlast kunde hon medföra 40-50 torpeder.

Källa: Gröner m fl: *Die Deutschen Kriegsschiffe 1815-1945, Band 4.*

Christer Palmstierna

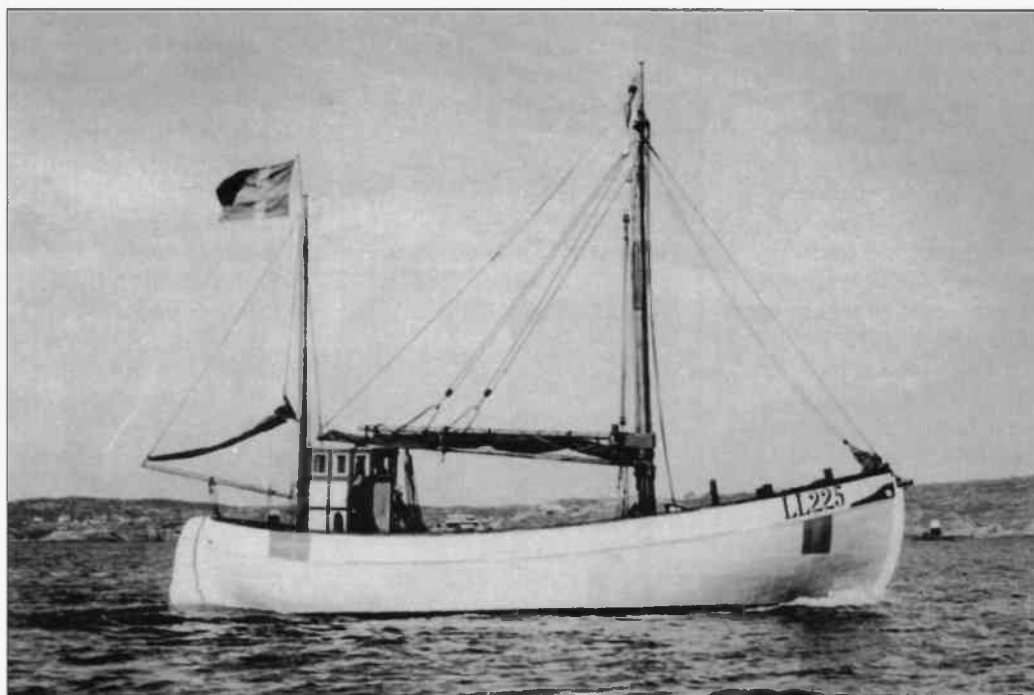
Sjötorps varv

Undertecknad håller på att sammanställa en "bygglista" över fartyg byggda vid Sjötorps varv. För att kunna färdigställa listan söker jag uppgifter (framförallt typ och var fartyget slutade sina dagar) om följande fartyg:

Galeas	Amalia sedan Maria Sofia Byggd före 1836
Slup	Anna 67 ton. Byggd före 1836. Förbyggd 1879
?	Ebba 24 ton
?	Delfin 61 ton. Kan vara slup byggd 1847
Slup	Lovisa möjligen förbyggd 1894
?	Neptun 45 ton
?	Nordstjärnan 40 ton. Kan vara slup byggd 1876. Ev förbyggd 1876
Sk	Fröjda reg nr 1878. 70 ton. Byggd 1836
Slup	Andrietta Charlotta 69 ton. Förbyggd 1863, 1879
Galeas	Fritiof 79 ton. Byggd 1849
?	Emil byggd 1850
Ångfartyg	Småland sedan Hellekis reg nr 1214. 120 ton. Byggd 1852. Förbyggd 1888
Slup	Josefina reg nr 32. 66 ton. Byggd 1855. Förbyggd 1884. Reparerad 1891
Slup	Gäddan 10 läster. Byggd 1856. Kan ha förlit vid Spakås i Vättern 1868
?	Leopold byggd 1856
Sk	Unionen 139 ton. Byggd 1856
Sk	Karolina reg nr 1292. 125 ton. Byggd 1859
Slup	Jenny 80 ton. Byggd 1864
Slup	Augustus 38 ton. Byggd 1865
Galeas	Diana reg nr 2314. 60 ton. Byggd 1865
?	Don Carlos 56 ton. Byggd 1865
Galeas	Karl Wilhelm 60 ton. Byggd 1865
Slup	Nore 28 ton. Byggd 1865

Jag är tacksam för alla uppgifter om ovanstående fartyg. Varje svar är av stort värde.

Owe Gullbergh, Långhagsvägen 18, 540 66 Sjötorp



"Segelfartyget med hjälpmaskin" *Mariann* av Smögen under kriget.

Fiske-fraktbåt *Mariann*

Reg.nr: — Byggd
1933, Ringens varv i Marstrand.
Längd: 13,99 m
Bredd: 5,58 m
Djup: 2,37 m
Brutto: 33,09 tons
Netto: 18,93 tons
Dw: 60,0 tons

Smögen: juni 1933 – maj 1959.

Klädesholmen: maj 1959 – augusti 1959.

Enklinge, Åland: augusti 1959–1982.

Saltvik, Åland: 1982 – 1983.

Tunhamn, Dragsfjärd: 1983 – (fiskar ännu -95).

1933: Byggd av ek på kravell på Marstrand, Ringens varv, av Patrik Andersson med bröder och övriga medarbetare i april månad. Sjösättning skedde den 3 maj. Strax därefter bogsering till Bastholmen. En 60 hkr tändkulemotor av Bolinder-Munktells fabrikat insattes på deras verkstad månaden därefter. Utrustning och riggning gjordes sedan hos Syversens Segelmakeri på Smögen. Ensam ägare: Ernst Algot Sternhold Sewerinsson, Smögen.

Den 2 juni 1933 mätes *Mariann* av Tullkammaren i Lysekil till ovanstående vär-

den. Storlek i fot äro följande: längd 48 fot och bredd 18 fot.

Första resan gick till Hövik vid Oslo den 15 juni efter en last av is till Br. Samuelsson fiskexport i Smögen. Första besättningsman ombord var Tore Stenman, Smögen.

1937: 3 augusti uttages på Lysekils Sjömanshus, sjömansrulla för första gången. Påmönstrade: Ernst Sewerinsson, befälhavare, Eskil Sewerinsson, jungman och Ragnar Sewerinsson, jungman.

1938: På grund av nya befälsförordningen som kommit ut, tacklades *Mariann* om till segelfartyg med hjälpmaskin. Efter segelritning av Syversen på Smögen, ökades segelytan så att detta blev möjligt. På Ringens varv uppsattes mesanmast akter om styrhytten och riggades där med mesansnedsegel. I övrigt bestod segelarean av klyvare, fock, gaffelstorsegel och toppsegel. Därmed erhöll Ernst Sewerinsson "berörighetsbevis med rättighet att utöva befäl såsom befälhavare å sådant segelfartyg med hjälpmaskin, vars bruttodräktighet icke överstiger 100 ton, i fart i svenkst farvatten och i Östersjöfart".

1944: 1 januari, 1/4 i *Mariann* övergår genom gåva till sonen Eskil Harry

Sewerinsson, som sedan blir delägare den fortsatta tiden i Sverige.

1945: Insattes en motorvinsch mellan masten och luckarmen. Det blev en av Lidans fabrikat, Lidköping, om 3 hkr styrka.

1948: Vid Salomons varv på Östersidan i Fiskebäckskil, ombyggdes och förstora- des lastluckan, för att underlätta vid in och utlastning av varor.

1953: Den 1 januari köper Eskil in sig till en tredjedel för förut en fjärdedel i *Mariann*.

1959: 28 maj skrives köpekontrakt med Hugo Axelsson, Klädesholmen, om köp

av *Mariann*, för en överenskommen köpesumma av kr 20 500. Därmed försvann *Mariann* från Smögens horisont, efter 26 års tid. Omedelbart gick Axelsson till ett varv på Hönö. Där gjordes i första hand motorbyte. En begagnad tvåcylindrig Skandia-motor på 100 hkr sattes in i stället för trotjänaren Bolinder om 60 hkr. Den hade gått oklanderligt i alla år, utan en enda varmgång ens.

Vidare installerades trålvinch, trålgalgar och all annan ändring som måste göras för att den skulle bli färdig för fiske. Finland köpte nämligen vid den tiden fiskebåtar ifrån Sverige, men de måste vara färdigutrustade för fiske. I detta fall kom i varje fall en frisk och god båt till vårt östra grannland. Rätt omedelbart efter den blev färdig såldes den nämligen av Axelsson till Åland.

1959: I augusti köpes båten som nu blivit fiskebåt av Alfons Jansén, Erik Enqvist, Ejnar Eriksson och Gottfrid Henriksson, Enklinge, Ålands östra skärgård. *Mariann* synes ha fått behålla sitt namn, och kom att användas till strömmingsfiske. Detta fiske bedrevs med trål, och höll på i många år. Fiske- numret blev Suomi 161.

1974: Erik Enqvist och Gottfrid Henriksson köpte ut de andra två, Alfons Jansén och Einar Eriksson och blev därvid ensamägare av *Mari-*



Mariann i nuvarande skick. Observera den egendomliga roderkonstruktionen. Foto genom författaren.

ann. Ny motor insattes, en Scania- Vabis om 230 hkr. Fiskandet fortsattes och lönsamheten blev bättre. Den största strömmingsfångsten som erhöles vägde 22 ton. Samma år sattes också in nya bord och brädgångar, samt installerades radar och tråltrumma. Nu registrerades **Mariann** i fartygsregistret med nummer Mariehamn 1205. Nytt fiskenummer blev SF 49.

1982: Detta år såldes **Mariann** till Kurt Nylund från Saltviks kommun på Åland. Den nye ägaren plastade hela skrovet samt däck. Bytte ut masterna till nya av järn. Likaså rodret. Efter ett års trålfiske efter strömmingen drunknade Kurt Nylund.

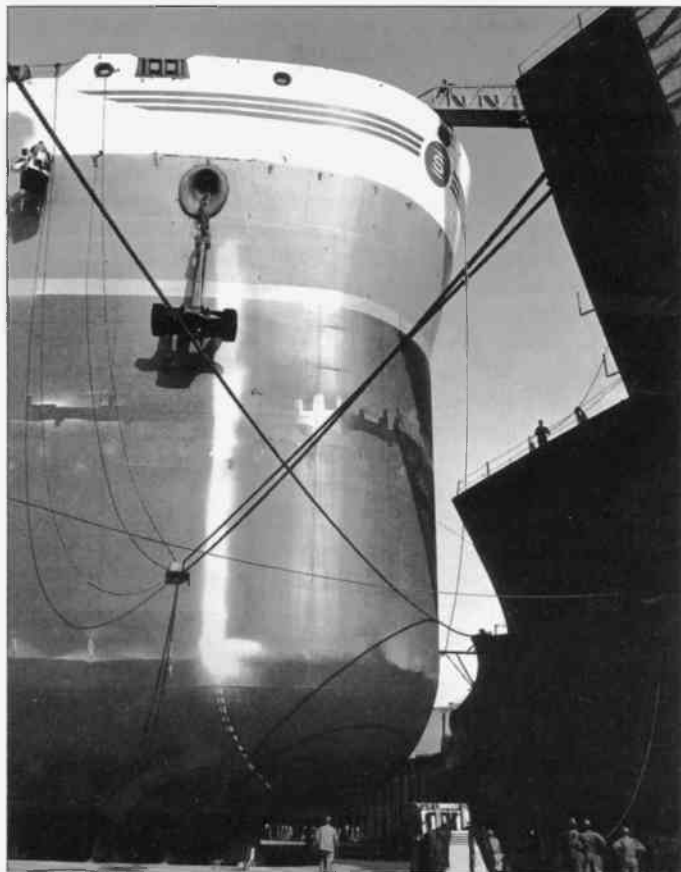
1983: Sald av dödsboet till Lars Brunström Tunhamn i Dragsfjärd kommun, Åbolands Skärgård, vilken fortfarande är båtens ägare. Trälvi-chen har av honom flyttats för om masten och han har intstallerat sorteringsmaskin i lastrummet. Han har även förnyat däck. **Mariann** användes numera enbart till

trålfiske av vårströmming.

Vid partrålning sker detta tillsammans med fiskebåten **Björn**. (Svenskt reg. nr. 7914.)

Till de som hjälpt mig hitta **Mariann**, efter min efterlysning i LP 1994:2, vill jag rikta ett varmt tack för givna upp-gifter. Då först till Bengt Sjöström och Gunnar Ståhl, vilka svarade i nummer tre. Även ett tack till chefen för Ålands Sjöfartsmuseum, Henrik Karlsson, som efter att jag tillskrivit museet, svarade i brev och gav mig adressen till Gottfrid Henriksson.

Eskil Sewerinsson



Cylinderstäv på *Sea Serpent* byggd på Kockums 1971 för Salén. 255 450 tDW, 125 414 BRT, 108 335 NRT. Foto: Kockums.

Maggie = fd Svanen ?

Det har på senare tid, från Lennart Petersson i Länspumpen 1995:2 m fl, visats ett stort intresse för den forna ångslupen **Maggie**, som Ohs bruk använde för timmerflottning på sjön Rusken i Småland. Den gick här fram till 1933 och drogs sedan upp på en udde norr om bruket. Ett seriöst försök pågår av Henning Mouritzen m fl att rusta upp det gamla skrovet och åter få henne i trafik.

Henning Mouritzen har med hjälp av gamla sagesmän på orten kommit fram till att **Maggie** troligen är byggd vid Ljunggrens m v i Kristianstad på 1880-talet.

Denna verkstad tillverkade ju ett flertal ångslupar, både större och av den aktuella storleken. En av dem byggdes för sjön Åsnen 1881 och hade en längd av 32 fot och en bredd av 6 fot 8 tum. Den uppges ha haft en dubbel högtrycksmaskin om 5 nominella hk. Namnet är okänt. Sjön Åsnen är en av de största sjöarna i södra Sverige, med en areal av 149,8 kvadratkilometer, men samtidigt mycket grund och svårframkomlig, så någon omfattande ångslupstrafik ordnades aldrig där.

En annan (?) tänkbar båt är den ångslup **Svanen**, med 4 nom hk maskin som gav henne en fart av 7 knop och som kunde ta 30 passagerare, som 1884 levererades till ett

bolag i Bromölla för fart på Ivösjön intill Kristianstad. Ett foto av **Svanen** finns i Kristianstads museum. Om hon var nybyggd då är oklart – hon kan vara Åsnen-båten som returnerats. **Svanen** på Ivösjön verkar inte ha funnits kvar där särskilt många år men kanske in på 1890-talet.

Jag misstänker att någon av dessa/denna slup är samma som den **Svanen**, som Kalmar Ångslups AB köpte från Ljunggrens m v 1890 och som nämns i Göran P Adolfssons bok "Kalmarsunds vita båtar" (1991). Den anges där ha varit drygt 10 meter lång, drygt 2 meter bred och ett djupgående av knappt en meter. Maskinstyrkan anges till 3 nom hk. En teckning av denna **Svanen** påminner mycket om den på fotot.

Kalmar-**Svanen** utbjöds på auktion 1894 och angavs i annons i DN 23 maj 1894 vara 35 fot lång, 7 fot 3 tum bred och 2 fot 9 tum djupgående. Farten var 6 1/2 knop. Enligt Adolfsson skulle den då ha inköpts av en apotekare från Kristinehamn. Detta hindrar ju inte att den något år senare kommit till Stockholm och sålts vidare till Ohs bruk, där hon blev **Maggie**.

Arne Sundström

Nytt om "Skrapan"

Angående "Skrapan" så heter hon fortfarande **Ejdern** och kom tillbaks hit till Tjörn tidigt i våras. Enligt ryktet köpt från Säffle. Hon låg här i Skärhamn i början av juli men lämnade den 5:e för vidare färder som fritidsbåt.

Tjörbu

Om bulbstävar

Gubben Oak undrar i Länspumpen 1995:2 om bulbstävvar håller på att försvinna.

Nyttan av en bulbstäv, som är en dyr konstruktion, är att den minskar vågmotståndet på snabba slanka fartyg medan den har ingen betydelse på stora, fylliga och långsamma fartyg. Där överväger friktionsmotståndet.

Bifogar en bild på *Sea Serpent*'s cylinderstäv.

Curt S Ohlsson

OBS!
Stoppdag
för manus till
Frågor och Svar
den 15 november

Två av tre små fartyg i Ventrafik

(Ursäkta först att jag inte använder gammalstavning av ön Vens namn !)

1) Ångslupen **Axel** är nog knappast förbannad, som Lennart Petersson fruktade. Låt mig börja med att nämna att hon ursprungligen skulle ha hetat **Signe**. Så benämndes hon nämligen i en notis i Nya Wermlandstidningen 6 okt 1881 och inom parentes i Kristinehamns mek verkstads tillverkningslista. Hon fick tillverkningsnummer 14 och samma mått som två som varvet tidigare byggt för ägare i Fredrikshald i Norge, **Viktor** och **Aida** (?), 60 fot lång och 12 fot bred. Malmö Bogser AB valde dock att istället kalla henne **Axel**, och som sådan levererades hon i slutet av juni 1882.

Som Bengt Westin och Jan Häggström berättar i sin sammanställning om Bogserbåtar från Docksta till Bjurön inköptes hon efter skånetiden 1916 av Werner Wiberg i Husum. Hon såldes vidare till Luleå 1918 men återköptes av Wiberg 1920. **Axel** ägdes så av honom i 20 år. Hon såldes därefter 1940 till Bror Skoglund i Väja och lär sedan ha inköpts av Svenska staten (Marinförvaltningen). År 1942 skall hon vidare ha köpts av S Blom i Stockholm och överfördes i varje fall sedan till Rederi AB Simson i Stockholm. Hon omdöptes så till **Simson I**.

Året därpå såldes hon till bröderna Martin Ankarstad och Paul Ankarfelt i Stockholm, och när Martin Ankarstad 1946 ensam övertog ångaren döptes hon om till **Start**. Detta namn fick bogseraren behålla då hon 1950 inköptes av bröderna John och Hans Gustafsson i Västra Sund vid Arvika.

Sund-bröderna satte 1951 in en 125 hkr Sefflemotor i **Start** och använde henne för olika bogseruppdrag på Glafsforden till slutet av 1960-talet. Hon blev då känd i alla delar av detta sjösystem. **Start** låg sedan upplagd



Bogserbåten **Start** i Arvika i maj 1966. Foto: Inguar Svensson.

till 1981 då hon såldes till **Start, Dykeri & Bogserings HB** i Arvika. Om hon ännu finns där vet jag dock inte.

2) **Svea** är mer okänd, trots att hon är intressant som troligen det enda ångslupsbygget från Landskrona Nya Mek verkstad. Det finns några data i Olsson-Ekströms bok *Alla våra Ångslupar*, men en del stämmer inte. Det var – som Lennart Petersson nämner – 1890 som **Svea** såldes till Norrtälje för trafik ut till skärgården, och hon debuterade med detta till midsommar 24 juni.

Norrtälje Ångslups AB hade bildats 1876 och satte då in ångslupen **Rapp** (ex norska **Rap**) Norrtälje-Skeppsmyra. Denna slup lades dock upp redan hösten 1878, såldes i februari 1880 till Sten Nordström i Gävle som döpte om henne till **Penningby** och hon användes sedan som bogserare men eldhärjades i Stockholm 4 oktober 1880.

Lokaltrafiken vid Norrtälje sköttes sedan ett par år av en liten ångslup **Necken** som gick ända ut till Arholma. Hon efterträddes 1885 av en ny **Necken**, hela 56 fot lång, som gjorde turer ända till

Grisslehamn. År 1888 kompletterades den av ångslupen **Moje**, med turer till Skeppsmyra.

När **Svea** köptes till Norrtälje bestod stadens övriga ångslupsflotta alltså av **Moje** och **Necken**. Norrtälje Tidning uppgav att de var så oregelbundna i sina turer att man helt mist förtroendet för dem, och man hoppades därför mycket av **Svea**.

Det verkar dock inte ha gått mycket bättre för henne. Redan i mitten av mars 1891 såldes **Svea** nämligen på auktion, och köpare var kamrer Grip för stenhuggeribolaget på Vätö. De använde henne inte bara för egen räkning, utan hon fick också gå i reguljär trafik Skeppsmyra-Norrtälje via Vätösund.

Våren 1892 fick **Svea** genomgå en ordentlig ombyggnad. Hon annonserades sedan gå på olika turer och lustresor ännu våren 1897.

Detta år inköptes ångaren **Sylfid** till staden. Det var därefter hon fick sköta den reguljära trafiken till skärgården utanför Norrtälje. Det finns dock en del gamla vykort från Norrtälje, där man ser några mindre ångslupar inne i hamnen – kanske är någon av dem **Svea**.

3) Om den tredje ångslupen, **Oscar**, har jag inga uppgifter alls.

Arne Sundström

Ångslupen Ramunder

Lennart Wålberg berättade i *Länspumpen* 1995:2 att en artikel om ångslupen **Ramunder** varit införd i *Norrköpings Tidningar* men att det fanns olika uppgifter om hennes slutliga öde.

Enligt mina anteckningar sålde Elis Wastesson i Söderköping **Ramunder** (ex **Kurir** ex **Framåt**, byggd vid Oskarshamns m v 1897) ca 1940 till Holmens Bruks & Fabriks AB, som döpte om henne till **Holmen X**. Hon var nog redan då motoriserad. Efter kriget behövdes hon inte, gjordes till pråm och låg som sådan 1952 vid Karlholms bruk.

Arne Sundström

FÄRGFOTON SÖKES!

Redaktionen söker färgfoton på Shells bunkerbåtar för att illustrera fleetlisten i nästa nummer. Hör av dig eller sänd dia- eller färgfoton till redaktionen.

Länspumpen
Box 421
401 26 Göteborg



Böcker på frivakten

Ulvöhamn

Två bilder ur ett fiskeläges historia av Kjell E.G. Söderberg. Inbunden 240 sidor, rikt illustrerad med foton och teckningar.

Pris: 245 kronor samt frakt

Tryckt: Graphic Systems, Göteborg 1995
Förlag: Eget

Ulvöhamn är en naturlig, väl skyddad hamn i sundet mellan Nora och Södra Ulvön i den ångermanländska skärgården. Platsen är känd i hela vårt land främst genom strömmingsfiske och beredning av salt- och surströmming.

I en nyutkommen bok har Kjell Söderberg som är född 1923 i Örnsköldsvik, skildrat fiskelägets historia i två avsnitt:

I det första avsnittet får vi kännedom om fjärrfiskarna - i detta fall Gävlefiskarnas säsongsfiskeläge under perioden 1750-1850.

I det andra avsnittet skildras Ulvöhamn 1905, fiskeläget har då fått en året-runtboende befolkning. Framställningarna i båda avsnitten är baserat på utförligt angivna källmaterial, arkivsamlingar, uppteckningar, intervjuer, litteratur bl a.

Författaren har utförliga texter under bilderna, årtal finnes utsatta, källor alltid angivna, litteraturförteckningen är imponerande angiven, förkortningar förekommer men med förklaringar.

Ulvöhamn besökes varje år av turister, fritidsseglare m m. Sommartid förekommer passagerartrafik med båt från Örnsköldsvik, Docksta och Ullånger,

dessutom åretrunt är det en båt som går mellan Köpmanholmen och Ulvön. Denna bok är att rekommendera som läsning för såväl båtturister som seglare.

Kjell Söderberg är en betydande forskare och skribent som i sina böcker fullföljer traditioner från bl a författaren Ludvig (Lubbe) Nordström, som skildrat Ulvöhamn i novellsamlingar "Fiskare" (1907) samt "Bottenhavsfiskare" (1914), författaren till boken tillhör en släkt som åtminstone sedan 1500-talet varit bosatta på Ulvön, och livnärt sig som bönder, fiskare och lotsar. Han har avlagt jur kand- och filmagexamen vid Stockholms Högskola. Var till yrket kanslichef vid lärarhögskolan i Stockholm.

Boken Ulvöhamn - två bilder ur ett fiskeläges historia, kan beställas från författaren:

Kjell Söderberg
Box 39
890 15 Ulvöhamn
Tel 0660/340 00

Kjell Söderberg har tidigare bidragit med böcker, tidskrifter, tidningsartiklar m.m. Bland annat:

- *Lotsarna på Ulvön 1978*, tryckt på Ågrens, offsetavd i Örnsköldsvik, ett pionjärarbete, det Svenska Lotsväsendets historia var tidigare ofullständigt dokumenterat, boken *Lotsarna på Ulvön* fick en vetenskaplig karaktär med 275 sidor, illustrerade med foton och teckningar. I den boken fanns bilder och uppgifter på skärgårdbåtar från ång-

båtsepoken, hjulångare, passagerarångare m.m.

- *Ulvö gamla kapell, Örnsköldsvik 1972*
- *N O Alms Piporgel i Ulvö Kyrka 1982*
- *Ulvö Kyrka 1985*
- *Fiskarkulturen på Ulvön 1982, nr 10 i Örnsköldsviks museums småskrifter (40 sidor).*

Lars Petterson

Sjömän, fartyg och samhälle Studier i bohusslänska sjöfarts- historia 1800-1900

Av: Anders Olsson, Allan Olsson, Egon Haglund, Edmond Bäck och Ragnar Olsson.

Pris: 249 kr samt frakt

Kontaktman för boken är:

Anders Olsson
Södra Drottninggatan 28/77
451 40 Uddevalla
Tel: 0522/161 45

Redan 1986 började Klubb Maritimmedlemmen Anders Olsson att fundera på att kartlägga den gamla bohusslänska sjöfartshistorien i gamla tider. Tillsammans med de kända fartygshistorikerna Allan Olsson, Kiddön, Egon Haglund, Henån, Edmond Bäck, Göteborg och Ragnar Olsson, kulturgeograf från Rörö har gruppen lyckats med ett för svenska förhållanden lite unikt arbete. Ur arkivens djup har de tagit fram material om fartyg, sjöfolk och samhälle som tidigare ej varit känt. Sjömän och redare under 1800-talet har studerats och resultatet har blivit en 240 sidor tjock bok som redan vid första genombläddringen intresserar att snabbt läsa vidare.

De fem författarna ställde sig själva ett antal frågor om Bohuslän som de själva fått relevanta svar på. Gruppen har kartlagt båttyper, varv, redarnas ekonomi, sjömännen och hur samhällena påverkades av sjöfartens uppgång och fall.

Varje yrkesgrupp ombord beskrivs initierat och med glädje noteras att kock - jungmannen också fått ett eget kapitel. Den nya boken har ett lättläst språk och man har, till skillnad från många andra sjöhistoriker, undvikit att frossa med otydbara termer och statistik. Männerna bakom båtarna och de som bemannade fartygen har satts i förgrunden. Bildmaterialet i svart/vitt är väl litografiskt återgivet och många av bilderna tidigare ej publicerade.

Viktiga fartygsnamn är kursivt spärade och boken har en litteraturförteckning som gör att läsaren kan läsa vidare om han vill fördjupa sig ytterligare.

Terje Fredh

FÄRGVYKORT - JULKORT

Länspumpen har tagit fram ett vykort i storlek 13x18 föreställande ångaren **Anne** (ex **Manfred**) på rednen i Göteborgs hamn en kall vinterdag 1966 med klar himmel och sjörök. Ett mycket effektivt vykort taget av Bertil Söderberg.

Pris per styck 5,- kr. 9,- per försändelse. Vid beställning av 10 vykort eller fler tar vi ingen portoavgift. Varför inte sätta in en femtiolapp på

postgiro 81 57 68-7
Tidningen Länspumpen, Box 421, 401 26 Göteborg



Packhuskajen vid sekelskiftet. På rednen ligger emigrantångaren *Ariosto*. Senare flyttades emigrantbåtarna till Masthuggskajen. Vykort.

Wilson Line startar direkttrafik Göteborg – New York

Av Holger Magnusson

Man förknippar alltid det gamla Hull-rederiet Wilson Line med emigranttrafiken från Göteborg till New York via Hull i England. Skaparen av rederiet hette Thomas Wilson. Han var en framstående och energisk köpman i Hull.

1825, köpte han ett segelfartyg, som döptes till *Thomas and Ann* och på vilket han även blev befälhavare.

1836, grundade han ett ångbåtsrederi, som fick namnet Thomas Wilson Sons & Co.

1840, startar Wilson Line reguljär trafik mel-

lan Göteborg och Hull, varvid sex fartyg utnyttjades. Av dessa var tre segelfartyg och tre hjulångare. Segelfartygens namn var: *Ivanhoe*, *Patriot* och *Wave*. Thomas Wilson hade en son, som hette John West Wilson.

1843, grundade John West Wilson speditönsfirman Wilson & Co i Göteborg. Han arbetade mycket flitigt för rederiets framgång och lämnade ingen möda ospard, när det gällde att påverka exportörerna. Wilson & Co lyckades, som alla vet, över förväntan och traden Göteborg – Hull blev en av Wilson Lines ekonomiskt mest lönsamma. Förutom passagerare fraktades från Sverige företrädesvis järnmalm, vete, papper och trä. Vete, som exporterades, skulle bli foder till alla hästar, som användes för det allt större transportbehovet i det starkt industrialiserade England. Från England erhöles mest kol.

1869, avled Thomas Wilson.

1895, startade Wilson Line direkttrafik mellan Göteborg och New York.

1916, i november köptes Wilson Line av Ellermankoncernen och 1917 blev rederiets namn Ellerman's Wilson Line.

Före första världskrigets utbrott 1914, bestod wilsonska flottan av ett hundratal ångare och var det största rederiet i världen. Äldre göteborgare kanske kommer ihåg emigrantångarna med namnen *Pacific*, *Rollo*, *Ariosto* och *Calypso*. På vykortet (överst nästa sida) syns *Calypso*, som bogseras ut från kaj i Göteborg. Före andra världskrigets utbrott 1939, kunde man bl. a. se ångarna *Albano*, *Erato*, *Domino*, *Teano* och *Tasso* ligga vid kajplats i Göteborg och andra västsvenska hamnar. På 1960-talet försvann de röd-gröna Wilsonbåtarna från kajplatserna nr 25 och senare 24, som ligger i jämnhöjd med Järntorget i Göteborg.

Vi skriver i år 1995 och det har alltså gått 100 år sedan



S/s *Erato* vid Masthuggskajen på 1930-talet. Bild ur boken Wilson & Co 1843–1943.



Wilsonlinjens emigrantångare *Calypso* bogseras ut från Masthuggskajen. Vykortet är poststämplat 1911. Vykorten från Bertil Söderberg.

Wilson Line startade direkttrafik med emigrantångare mellan Göteborg och New York. Wilson & Co AB finns fortfarande kvar i Göteborg men ingår numera i Bilspeiditionskoncernen.

Några episoder:

Engelsmännens tacksamhet mot sina svenska affärsvänner yttrade sig ofta i, att båtlaster med Stiltonost skeppades till Göteborg vid juletid. Osten lagrades i kaj-

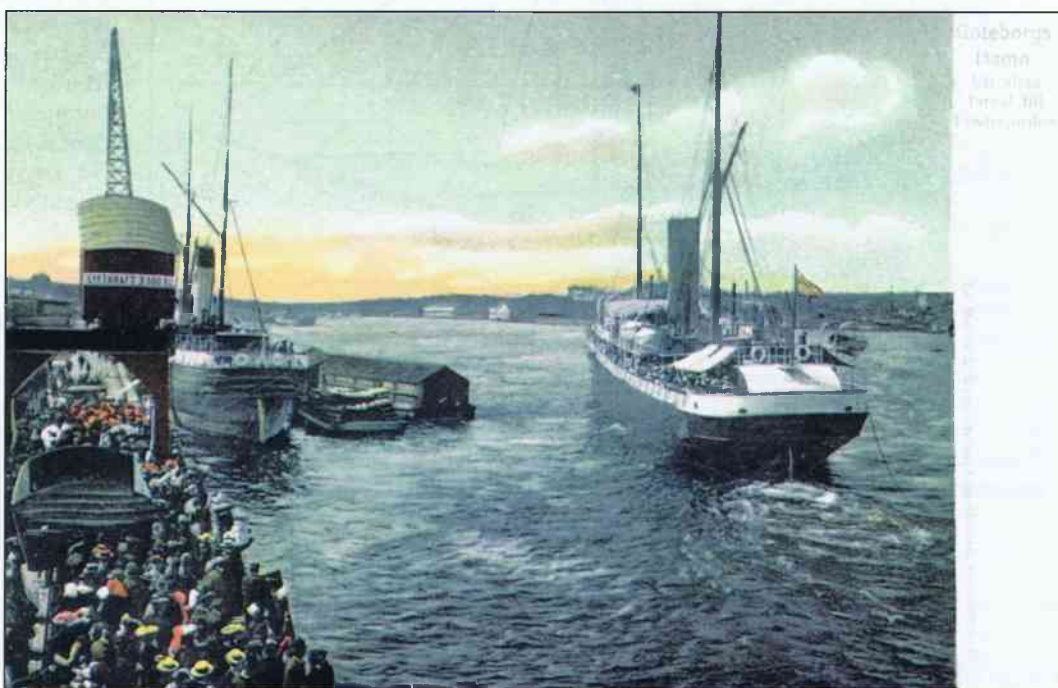
skjul, vilket innebar att alla stadens råttor drogs dit. Det lär inte ha varit många ostar, som onagade nådde adressaten.

Följande lilla historia lär vara sann.

Rederiet hade åtagit sig att frakta en avelshund från England. Ett befäl ombord skulle

forsla hunden till karantänstationen, men hunden slet sig och försvann. Befälet hittade emellertid en annan hund på gatan, som han förde till karantänstationen. Detta betyder alltså, att i Göteborg finns många hundar med fin stamtavla som har en blandrashund som anfader. ■

★ FÖR 100 ÅR SEDAN ★

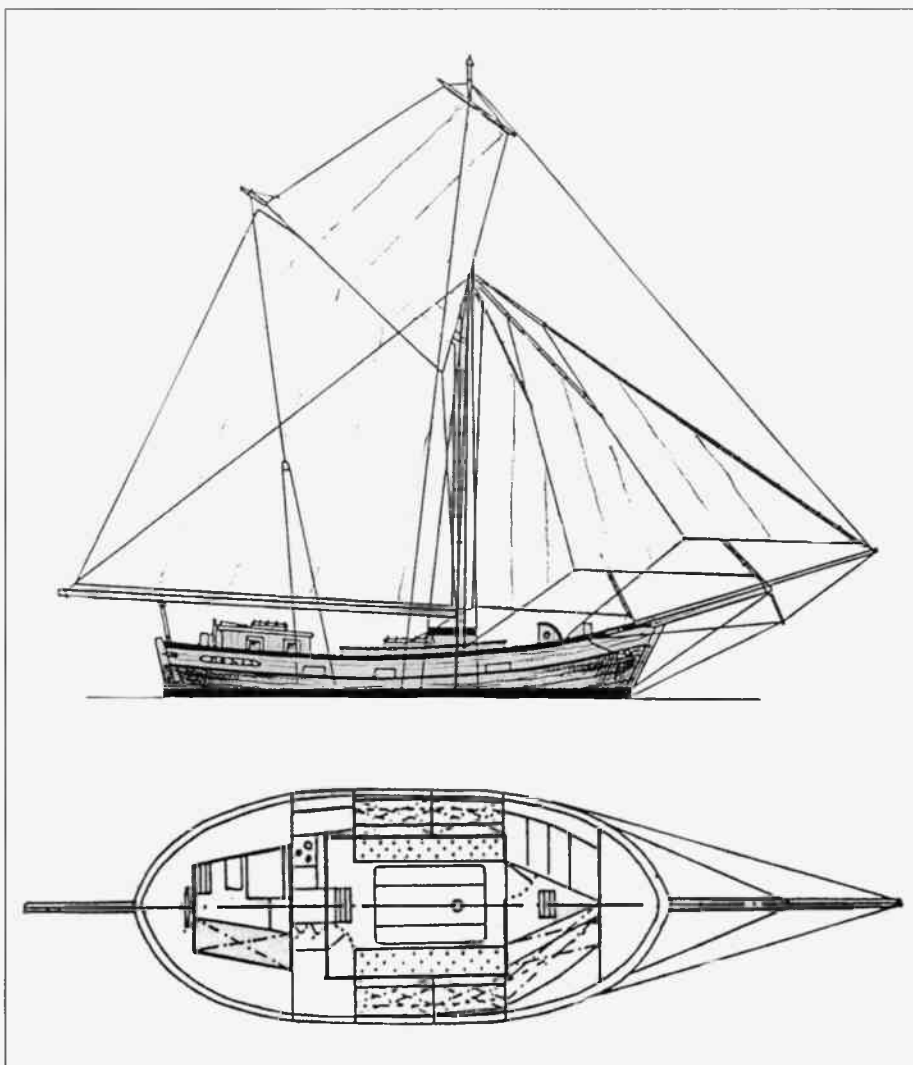


Anhöriga, vänner och bekanta vinkar farväl till amerikafararna som lämnar det gamla landet med Wilsonlinjens s/s *Ariosto*.

Nya föreningar för sjöfartsintresserade



En vintrig bild av Rolf, som nu köpts till Säffle. Foto från Krister Bång.



Förslag till en seglande replika av en vänerslup.

Föreningen för bevarandet av bogserbåten Rolf, Seffle.

Vi vill härmed informera om vår förenings verksamhet. Bogserbåten Rolf har inköpts från Hönö för att bli museibåt i Seffle. Båten har varit sliptagen under vintern och sjösattes i juni med bland annat nytt trädäck.

Vi vänder oss till Läns pumpens läsare och efterlyser ritning samt foton på båten. Vi vet att den byggdes 1904 på Torskogs Varv och köptes 1906 av Borgviks Bruk i Värmland. Om någon känner till vilket produktionsnummer den fick vid varvet skulle vi gärna vilja veta detta då tillverkningsskylten saknas.

Vi tackar för en mycket bra tidning och återkommer när Rolf är färdig renoverad.

Föreningen för bevarandet av bogserbåten Rolf, Seffle:

Kent Olsson
Sandviken 6
616 95 Säffle
Tel: 0533-127 80



Vänerslupen

Sjöfart har bedrivits på Vänerns vågor sedan urminnes tider. Många typer av farkoster har använts till transporter. Nämnas kan stockbåtar, vikingatida skepp, bojortar, blockskutor, båtar, slupar, galeaser, skonare, skonorter, ångfartyg osv. Av den en gång så stolta flottan återstår idag endast några få galeaser, några få skonare och en slup. Hemmahörande i Väneren är idag endast en skonare, Mina och en slup Elida. Av dessa två fartyg är det bara Mina som är byggd vid Vänerns strand. Om man tittar på vilka fartygstyper som varit dominerande i vänersjöfart så finner man att det var sluparna. Små välseglade fartyg, enkla att bygga och väl lämpade för de transporter som utfördes på Väneren. Sluparna timrades på många platser runt sjön, men en plats som dominerade var Sjötorp. Vid Sjötorps Varv har under årens lopp timrats minst ett 40-tal slupar. Av dessa finns inte någon bevarad i ursprungligt skick. Därför har tanken väckts att bygga en seglande replik av en vänerslup som i framtiden kan plöja Vänerns böljor och minna om en svunnen epok i vänersjöfartens historia.

HUVUDDIMENSIONER

Längd mellan stävar: Ca: 13,5 m
Bredd mallad: Ca: 5,0 m
Djupgående: Ca: 2,0 m
Segelarea: Ca: 150,0 kvm
Maskinstyrka: Ca: 100 hkr
Antal kojplatser: 12
Besättning: 3-6 personer
Byggs enligt: Nordisk Båtstandard för yrkesbåtar med en längd 5,5-15 meter.
Avsnitt: Y 25, Y 29, Y 31.

BERÄKNADE KOSTNADER

Kostnader för ett nybygge beräknas marknadsmässigt till ett pris av 3 900 000 kronor. Denna summa torde kunna reduceras kraftigt med hjälp av

sponsorer, donationer, bidrag och frivilligt arbete.

ÄNDAMÅL

VÄNERSLUPEN är tänkt att i vid bemärkelse användas för PR-verksamhet. Den ska representera Mariestads kommun och Vänerens sjöfart vid nationella och internationella segelfartygstreffar, trafikera Göta Kanal och minna om de skutor som i gångna tider trafikerade kanalen, användas som utbildningslokal vid kurser med maritim anknytning. VÄNERSLUPEN kan även användas som sammanträdeslokal för i kommunen verksamma föreningar och som basfartyg vid seglingar, seglarsko-

lor och seglarläger. Ungdomsverksamhet med tonvikten lagd på "sjömanskap" är andra användningsområden.

INFORMATION OM BYGGPROJEKT "VÄNERSLUPEN" OCH STÖDFÖRENINGEN "SLUPEN"

KONTAKTPERSON

Interimstyrelsens ordförande

Orve Gullbergh

Långhagsvägen 18

540 66 Sjötorp

Tel: 0551/227 56 arb.

0501/510 05 bost.

Telefax: 0501/513 09

Kronprinsessan Ingrid – museifartyg i Frederikshavn?



Vykortet är poststämplat den 17 juni 1938. Då var det folkfest när färjan från Sverige anlände. Vykort från Bertil Söderberg.

Kronprinsessan Ingrid byggdes i Frederikshavn 1936 och var den första bilfärjan mellan Frederikshavn och Göteborg. Bilantalet var blygsamma 25, men utökades 1950 till 33 då fartyget förlängdes 8 meter. Kronprinsessan Ingrid hade plats för 572 passagerare och ökade kapaciteten med ytterligare 115 personer då hon fick den nya sektionen. På bilden ses fartyget i sin ursprungliga skepnad med en längd p.p. på 58,35 m, bredd 10,85 och djup till övre däck på 7,0 m. Djupgående var 3,44 m och dödvikten 139 ton.

År 1955 såldes fartyget till Gotlandsbolaget och gick mellan Visby och fastlandet som **Christofer Polhem** till 1963 då hon kom till Stockholm, fick namnet **Marina** och gick mellan Sverige och Finland. År 1969 bytte hon Östersjön mot Medelhavet och seglar fortfarande som **Marina** på kroatiska kusten.

I Frederikshavn är krafter igång för att återbörda fartyget till den stad där hon byggdes och som hon trafikerade i många år. (Saxat ur SST) ■

Ångaren Motala Express – "Vätterns Fånge" – 100 år

Av Ragnar Magnander

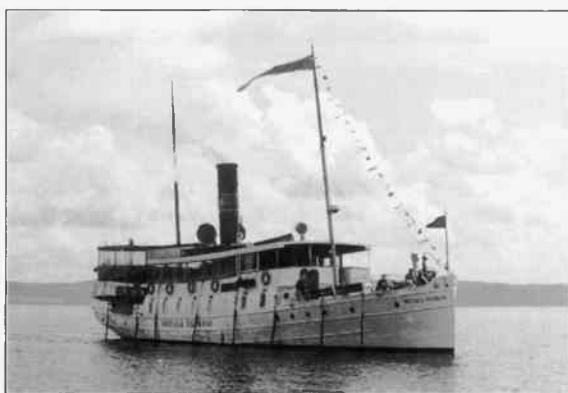


Foto: Ragnar Magnander, juni 1994.

Det koleldade passagerarångfartyget **Motala Express**, ångaren som vanligen benämnes "Vätterns Fånge", kan i år fira sin hundraårsdag. Båtens 100 år på innanhavet, som firades i det allra finaste och härligaste sommarväder uppe i hennes hemmahamn Askersund helgen 19-20 augusti 1995 (skall man vara riktigt noggrann, så leverades fartyget den 22 augusti 1895), blev till en mycket minnesvärd helg.

Förutom jubileumsturer, tal, fyrverkerier och teaterföreställningar med anknytning till "Express", mötte även ångarna **Trafik** och **Polstjärnan** samt en mindre ångslup upp i Askersunds hamn för att hedra **Motala Express**. Samti-

digt passade föreningen för den gamla frykenångaren **Freja** på att visa upp sig, bland annat i form av **Frejas** gamla ångmaskin, panna, fartygsratt m.m.

Den gamla, fina akterornamenteringen, som fram till 1950-talet fanns på **Motala Express** akterspegel, har i år nytillverkats och kunde i samband med hundraårsfirandet "återinvigas" och pryder nu alltså den vackra och pampiga vätterångarens akterskepp.

För den som vill läsa mer om **Motala Express** historia hänvisas till den bok, som skall utkomma under hösten 1995. ■

VAD GÖR STENA LINE FÖR MILJÖN?



1987 Inledde vi inom Stena Line ett samarbete med Världsnaturfonden WWF i projekt **Levande Kattegatt**. Samarbetet är ett sätt för oss att hjälpa till i det viktiga miljö- och forskningsarbetet som WWF bedriver i och kring det hav som vi betraktar som vårt hemmahav. Hittills har Stena Line, tillsammans med gäster, samlat in över 6 miljoner kronor som kommit till nytta i olika projekt i och kring Kattegatt. När vi startade samarbetet med Världsnaturfonden lovade vi också att bli bättre när det gällde vår egen påverkan på miljön. Och listan över miljöförbättrande åtgärder kommer att bli längre i takt med att vi finner nya lösningar, tillvägagångsätt och material.

Detta har vi gjort hittills

- Vi har sänkt svavelhalten i fartygens bränslen från 2,25% till 0,6%.
- Våra Tysklandsfartyg får sin energi från elnätet i land vid kajuppehåll i Göteborg.
- Allt avloppsvatten från kök och toaletter tas om hand i tankar ombord och pumpas till reningsverk i land.
- Vi har bildat ett miljøråd inom företaget med ett övergripande ansvar för miljöfrågor. Till miljørådet har vi engagerat de fackliga organisationerna i en facklig referensgrupp.
- Vi gör fortlöpande miljöinventeringar bland de produkter och material vi använder i vår verksamhet.
- Vi ställer miljökrav på våra leverantörer.
- Vi separerar det fasta avfallet så att t ex glas och aluminium kan gå till återvinning.
- Bottenfärgen har bytts ut mot en tennfri färgtyp.
- Av de 156 olika kemiska preparat vi tidigare använde ombord och iland för glasputs, rengöring, städning mm, har vi gallrat bort 146. De tio som återstår är alla till minst 90% biologiskt nedbrytbara.
- Överallt där det varit möjligt har vi övergett engångsmaterial för miljöanpassade alternativ.

FÖR BOKNING AV RESA, RING 031-775 00 00!


Stena Line