



Utgiven av Västra Avdelningen av KLUBB MARITIM - Förening för  
Fartygshistorisk Forskning

Nummer 4, 1976. Den 24 november. Årgång 5. Upplaga 250 ex

Vinjetten ritad av Gunn Kristiansson

Eftertryck tillåtes med angivande av källa

Nummer 18 från starten

Lösnummerpris 8:- kr. Prenumeration med 4 nummer 24:- kr

Postgiro 815768-7 Gunn Kristiansson

Redaktör: Donald MacFie, Västgötagatan 1, 441 00 Alingsås. 0322-19807

Manus kan även sändas till Krister Bång, Skolängen 11, 43300 Partille

Nästa nummer kommer ut den 22 februari 1977. Stoppdag för manus

den 1 februari 1977

ORDFÖRANDE HAR ORDET

Hej!

Styrelsens strävan att kunna ge så många medlemmar som möjligt tillfälle att deltaga i månadsmötena har resulterat i att försöka lägga ett möte i Skärhamn i vår. Vi hoppas därför att alla ni som bor i dess närhet ställer upp med förslag och kanske material till mötet vars tema skall vara skutfarten. Har Du något själv eller kan ge tips om film, diabilder eller foto så vänd Dig till Gunn Kristiansson i Hjärteby. Telefon 0304-61362. Det är hon som håller i trådarna.

Vi är medvetna om att det för många medlemmar är långt att åka till NAKTERHUSET, speciellt alla de, som bor utanför Storgöteborg. Och det rör sig om 2/3 av hela styrkan. Möjlighet bör finnas till samåkning för att t ex minska resekostnaderna. Tag gärna kontakt med varandra ni som bor på samma ort.

Genom att fler kommer till månadsmötena får vi bättre likviditet vad gäller lokalen. Överskottet från kaffe och landgång (som vi slumpar bort för endast 15:- kr) går till NAKTERHUSET och vi slipper då att gå ut och tigga om frivilliga bidrag för att täcka lokalens kostnader. Om Du inte har möjlighet att besöka något månadsmöte kan Du ändå stödja lokalen genom att köpa lotter i de lotterier som vi anordnar. Lotterna kostar 1:- kr st och vinsterna brukar bestå av maritim litteratur. Sätt in pengarna på avdelningens postgirokonto 815768-7 så sänder vi lotterna till Dig. Hur dragningen gick meddelas sedan i kallelserna eller i Läns-pumpen. De böcker som närmast står i tur är Alla mina skepp av Gustav B Thordén samt ett andrapris Konvojfärd an John Magnusson.

Nu är det inte långt kvar till avdelningens årsmöte i Göteborg den 5 februari 1977. Detta avhålls i Nakterhuset. Jag vill därför uppmana alla att komma in med motioner till årsmötet. Dessa skall vara sittande sekreteraren tillhanda senast den 5 januari under adress Ragnar Magnander, Krokslätts Parkgata 57 B, 431 38 MÖLNDAL.

Så får jag önska alla en GOD JUL och ETT GOTT NYTT ÅR, samt tacka för det gångna året. Väl mött 1977!

Bertil Söderberg

# Presentation av NAKTERHUSET

För nytillkomna medlemmar samt de som inte haft möjlighet att besöka avdelningens lokal NAKTERHUSET, vill vi här ge en liten presentation och information om vår verksamhet.

## 1. NAKTERHUSET

Lokalen är belägen i Kungens Ladugård i Klippanreservatet i Göteborg. På sidan här bredvid ser Du både exteriören och interiören av NAKTERHUSET. Postadressen är Klubb Maritim Västra Avdelningen, Fack, 402 40 GÖTEBORG 12.

## 2. ÖPPETHÅLLANDE

Alla helgfria TISDAGAR mellan kl 19.00 och 21.00, dessutom första helgfria LÖRDAG i varje månad dock ej januari, juli och augusti. På månadsmötena brukar vi ha fastställda program t ex filmvisning.

## 3. UTHYRNING AV NAKTERHUSET

Lokalen uthyres till slutna sällskap upp till 30 personer, varav en måste vara medlem och ansvara för lokalen. Pris 70:- kronor. Kaffeservis för 18 personer finns.

Möjlighet till övernattnig i lokalen finns. Pris per person 10 kr. Kontakta antingen Kenneth Ohlsson (031-492143) eller Örjan Hellertz (031-529051) som hjälper Dig med ovanstående frågor.

## 4. BIBLIOTEKET

Avdelningens bibliotek som till största delen består av skeppsregister och Svensk Sjöfarts Tidning står helt till medlemmarnas förfogande. Det saknas dock en hel del eftertraktad maritim litteratur och vi efterlyser därför sådan hos medlemmarna att komplettera vårt bibliotek med. Har Du något som Du inte har bruk för eller kan ge oss tips om var vi kan få tag på lämplig litteratur slå en signal till Örjan Hellertz (031-529051). Han har hand om biblioteket. Du behöver inte skänka böckerna, det räcker med att Du deponerar dem.

## 5. LOKALFÖRVALTNINGEN

Lokalförvaltare: Kenneth Ohlsson, Näverlursgatan 30<sup>VII</sup>,  
421 44 Västra Frölunda. Tel 031-492143

Bibliotekarie: Örjan Hellertz tel 031-529051

Övriga:

Lennart Ohlsson	tel 031-463057
Hasse Millesten	tel -526297
Elon Hegborg	-168920
Börje Månsson	-543511
Ragnar Magnander	-183635
Bertil Söderberg	-459198

Nyckel till NAKTERHUSET finns hos samtliga ovanstående om någon skulle vilja besöka lokalen på annan tid än under öppethållandet.

LOKALFÖRVALTNINGEN

BILDER FRÅN NAKTERHUSET



REDAKTÖREN HAR ORDET

Så har vi med detta nummer lagt årgång 5 av LÄNSPUMPEN till handlingarna. Årgången har präglats av en del experiment, såväl ekonomiska som visuella.

Under året har vi kunnat illustrera LÄNSPUMPEN med foton i tre olika nummer. Det är en mycket stor framgång. Ofta kan man ju med ett foto illustrera mer än vad tusen ord kan säga. Redaktionen emotser därför fler bidrag med tillhörande foto.

I oktober samlades styrelsen och redaktionen för Västra Avdelningen till ett möte där de riktlinjer som skall gälla för LÄNSPUMPEN för år 1977 spikades. Det blir en hel del ändringar. Vi avser att häfta tidningen både uppe och nere. Vi skall trycka på båda sidor för att spara papper och porto. Vi skall illustrera tidningen på framsidan med ett foto, som skall följas av en artikel inne i tidningen. Vi uppmanar därför alla som har trevliga foton av allehanda slag, det kan vara hamnbilder, foton av gamla skutor eller annat unikt material. Det finns oerhört mycket trevligt som man skulle kunna ha på framsidan. Hör av Dig till redaktionen.

Vi skall också försöka få råd med en fotosida inne i tidningen.

Även nästa år utkommer vi med fyra nummer. Utgivningsdagar blir den 22 februari, den 24 maj, den 20 september och 22 november. Stoppdag för manus är den 1:e i respektive månad.

För att uppnå det vi har skisserat behövs ju pengar. Dessa går till papper och fotosidor jämte porto. Arbetet är ju helt ideellt och kostar därför ingenting. Budgeten för LÄNSPUMPEN för 1977 ligger på omkring 3000:- kr. Vi hoppas därför, och är även förvissade om, att Du kan bidra till utgivningen genom att sända ett par tiotus till västra avdelningens kassör Gunn Kristiansson. Postgiro är 815768-7. Märk talongen LÄNSPUMPEN.

På annan plats i denna tidning talas om NAKTERHUSET. Låt oss slå vakt om båda våra aktiviteter.

En God Jul och ett GOTT NYTT ÅR önskar vi på redaktionen genom

Donald MacFie

DJUPVIKS VARV PÅ TJÖRN av Edmond Bäck, Malmön-Göteborg

Min farfar Johannes Johansson (född 1833) ägde en gård i Vasseröd på Orust. Denna brann ner för honom 1893 och han flyttade då till Djupvik där han började sin varvsrörelse 1894.

I Vasseröd arbetade han tillsammans med kusinen Albin Abrahansson på dennes fars varv. Albins far var för övrigt gift med min farmors syster, berättar nuvarande varvsägaren Einar Johansson, som är sonson till Johannes Johansson.

Einar berättar vidare, att enligt hans far så byggde farfar s k wässingar upp till 30 fot. Min far, som tog över verksamheten 1907 och som började bygga båtar på kravell, gick i lära hos Selldén i Bufvenäs, för att kunna göra utslag till spant vid kravellbyggen. Vi var för övrigt ett av de tre första varven som började bygga fiskebåtar av "Bohus-typen" på kravell. De andra var Crawford i Strömstad och Ringens Varv i Marstrand. Vår båt hette GÖTA och beställdes av Oskar Olsson m fl från Stansvik.

Till dags dato har det byggts ca 400 farkoster på Djupviks Varv, om man undantar de allra minsta. I dess begynnelse byggde man båtarna under bar himmel för att så småningom få s k halvskjul. Det första båtskjulet fick man 1916 och några år innan dess, dvs 1910, hade den första slipen kommit till. Nytt båtskjul fick man år 1960 på hela 110 fots längd.

Min farfar dog år 1915 och varvet drevs vidare av min far Adolf Johansson (född 1878), som redan år 1907 tagit över rörelsen, då min fars båda bröder, John och Gustaf, startat slip- och reparationsverkstad i Skärhamn.

På min fråga om det fanns kringresande bordfyllare som arbetade på Djupviks Varv, så hade inte Einar hört talas om detta, men däremot hade det funnits ett par äldre gubbar, kusiner till varandra, som hette August och Edvard från Tjärtången i Walla socken, som gick omkring och drevade båtar. När dessa slutade tog Emil och Joel Berndtsson från Klövedal över detta arbetet. Det var omkring år 1926. De sistnämnda var för övrigt släkt på något sätt med August och Edvard, men höll inte på mer än i 3-4 år.

Vårt första Islands-bygge var AUBBJÖRN och GUNDBJÖRN, som vi byggde år 1928-29. GUNDBJÖRN var på 57 fot med häck och försågs med en 90 hkr diesel av Ellwe-typ från Svenska Maskinverken i Södertälje och gjorde 9 knop. Riggen från Albrektsson i Göteborg och seglen signerade Uno Hasse i Göteborg. Båten byggdes på fem månader och levererades i november 1929. Det senaste bygget för Island är GLADUR, som levererades 1968. Hon var för övrigt det sista träbygget vid varvet.

År 1937 började man bygga båtar för Tullverket för att sedan även omfatta Lotsverket m fl statliga verk, vilka nu är våra beställare och kunder. I början byggde vi dessa båtar i trä, men gick över till lättmetall år 1950.

När det gäller byggandet av fiskebåtarna har vi nästan uteslutande byggt i trä om man undantar de tre ståltrålare som levererades under åren 1960-61 till Åstol, Fiskebäck och Island. Sista

fiskebåten byggdes vid Djupviks Varv år 1968.

Ett klipperbygge har faktiskt byggts här på varvet. Det var när vi förfärdigade ett amerikanskt lustbygge år 1968 vid namn BRITINA III.

Vid byggandet av båtarna har vi ofta haft intim kontakt med motorfabrikanterna från vilka vi på köparens begäran inköpt motorer och även inmonterat dessa i de beställda båtarna. De mest kända är Gulbrandsen i Göteborg, Ideal i Göteborg, Avance i Marstrand, Lysekilsmotorn (dvs Laurins i Lysekil) som senare fick heta Skandia-Verken, Bröderna Bruce i Säffle samt Bolinder- och June-Munktellmotorerna. Motorer som skulle köpas till båtarna var oftast svåra att få tag på och då speciellt under 1940-talet och början av 1950-talet, varför vi fick köpa där vi kom åt och ofta i parti.

Vid vår fars hastiga frånfälle den 28 november 1942, övertogs varvet av oss bröder, dvs Gunnar och jag. Min bror dog 1967, varför jag nu ensam driver varvet vidare, slutar Einar Johansson.

Vid en liten pratstund med gamle båtbyggaren Ludvig Johansson (född 1891) från Södra Bäck, som började vid varvet vid femton års ålder 1906 under Johannes Johanssons tid, "så byggde Johannes jullar med tvära akterspeglar upp till en längd av dryga 20 fot. Något båtskjul fanns inte på den tiden, utan endast sk halvskjul. För det mesta byggde vi under bar himmel nere vid sjön. Samtliga byggen som Johannes Johansson gjorde var på klink. År 1907, då sonen Adolf Johansson tog över och började bygga båtar på kravell, hade vi under den första tiden "Niklas i Brandalen" som bordfyllare..."

Här nedan följer en sammanställning av de kontrakt som idag finns bevarade på Djupviks Varv. Kontrakten, som först på senare tid plockats ihop och bevarats med tanke på eftervärlden av Einar Johansson, företer därför en hel del luckor genom åren. Påtagliga sådana finns mellan åren 1908-1913 och 1919-1923, men utgör ändå en värdefull källa och till glädje för oss båtälskare med intresse för svunna tider. Det bör påpekas att de nummer som är åsatta kontrakten gjorts av mig nu och inte har någon som helst anknytning till byggnadsnummer eller dylikt utan endast tjänar till att hitta rätt i denna artikel.

Av kontrakten framgår, att den första fiskebåt som byggdes med kryssarakt, var STURE från Rönnäng år 1929-30.

Båtarnas namn var tyvärr, speciellt i de äldre kontrakten, inte medtagna, varför Einar Johansson så långt det varit möjligt plockat fram de saknade namnen. En del har jag fått tag på genom bekanta och några ur Sveriges Skeppslista. Resten får intresserade själva fylla i då plats lämnats härför. Rapportera samtidigt de saknade namnen till Länsrättens redaktion.

I detta nummer medtages de 40 första kontrakten. Fortsättning följer i kommande nummer tills dess serien avslutas med utgången av år 1965.

1. Beställare: Oskar Olsson, Karl Rutgersson m fl från Stansvik enl kontrakt 19.11.07 för lev i okt 1908. Båtens namn blev GÖTA. Dim: 50x18 1/2x10<sup>3</sup> fot och byggdes på kravell med utanpåliggande roder i ek och furu till ett pris av 4600:-
2. Best: Karl Pettersson från Stora Kalf enl kontr 31.10.08 för lev 15.5.09. Båtens namn blev.....Dim: 53x9 alnar 18 tum10<sup>3</sup>" fot och byggdes på kravell i ek och furu till ett pris av 5100:- kr. Utanpåliggande roder.
3. Köpekontrakt å motor hos AB Marstrands Mek Verkstad per 1.4.10 "för ins. å ny jakt å Djupvik". 1 st 20 hkrs Avance fotogenmotor för lev den 15.9.1910 till ett pris av 5000:- kr. (Köpare var Josef Wallin)
4. Best: Teodor Magnusson och Olof Kondradsson från Hälsö enl kontr 11.3.1911 för lev den 15.8.11. Båtens namn blev.....Dim: 48x19x10<sup>3</sup>" fot och byggdes på kravell med utanpåliggande roder i ek och furu till ett pris av 4000:- kr.
5. Best: Karl Klaesson m fl från Knippla enl kontr 14.3.12 för lev juli 1912. Båtens namn blev..... Dim:48x19x10 fot, och byggdes på kravell med utanpåliggande roder i bok, ek och furu till ett pris av 4200:- kr.
6. Best: Köpekontrakt per 7.2 1913 på en 1cyl 20 hkrs Ideal där säljaren AB Motorfabriken Ideal, Göteborg för 4700:- kr säljer motorn till Johan Christiansson, Smögen för insättning i båten på Djupvik. Leverans 15.8 1913.
7. Best: Martin Olsson m fl på Hönö Hed enl kontr 15.3 1913 för lev i okt 1913. Båtens namn blev VESTA. Dim: 46x18-18,5x9,5 fot, och byggdes på kravell med utanpåliggande roder i ek och furu till ett pris av 4000:- kr. Båten lev den 10.10.13. Reg-nr 6738.
8. Auktionsprotokoll 29.7.13 på auktion hållen den 29.7.1913 på fiskekvassen ÖRNEN som på båtbyggaren Adolf Johanssons i Djupvik begäran utropades som den var mot kontant betalning. Den gick till J P Mattsson i Lilla Sibräcka för 450:- kr.
9. Anbud den 30.9.13 av Adolf Johansson till Segelsällskapet "Fram" på deras utlottningsbåt och anbud på 500:- kr.
10. Best: Oskar Rutgersson. Arthur Olsson, Karl Oskar Johansson och Johan Karlsson samt Adolf Olsson, alla från Tjörnekalf enl kontr av den 14.10.13 för lev av en fiskebåt med dim: 53x10<sup>5</sup>"x20 fot att byggas på kravell i ek och furu (däck), allt till ett pris av 5200:- kr. Lev 15.4.14. Båtens namn blev ALFA (reg-nr 6725) och levererades 8.5.1914.
11. Best: Karl Karlsson, Aug Karlsson och Thor Karlsson från Knippla enl kontr den 17.3.14. Båtens namn blev DAISY. Dim: 47x18<sup>9</sup>"x10 fot och byggdes på kravell med utanpåliggande roder i ek och fur för 12480:- kr. Häri ingick insättandet av en 30 hkrs råoljemotor med 40 hkrs axel och propeller. Båten levererades den 22 november 1914.



12. Best: David Mattsson, Väjern enl kontr 24.2.14. Sjösättes senast den 15.9.14. Båtens namn..... Dim: 47x19<sup>3</sup>"x10,5 fot och byggdes på kravell i ek och furu med utanpåliggande roder. I båten skulle inmonteras en 22 hkrs råoljemotor av typ Avance, allt till ett pris av 9.175:- kr (köparen förbehöll sig rätten att senare förlänga eller bredda båten med en fot till en kostnad av 150 kr per fot)
13. Best: Karl Larsson m fl från Björkö enl kontr 3.1.14 för sjösättning senast den 15.7.14. Båtens namn blev..... Dim: 46x18,5x10 fot och byggdes på kravell i ek och furu till ett pris av 4200:- kr. Båten levererades den 15.7.14.
14. Best: Anders Olausson från Åstol enl kontr 6.5.15 för leverans i slutet av sept 1915. Båtens namn blev..... Dim: 30x11<sup>3</sup>"x6 fot, och byggdes på klink i ek eller gran med utanpåliggande roder till ett pris av 1000:- kr.
15. Best: Tjörn Härads Vägstyrelse enl kontr 19.5.15 och uppgjort kostnadsförslag och båtspecifikation (eg kontrakt) per 17.3.15 av Adolf Johansson för leverans senast första veckan i oktober. En post- och passagerarbåt för linjen Stenungsund-Tjörn för 60 passagerare, och skulle förses med en 22 hkrs Avance råoljemotor. Dim: 44x16x5,5 fot och byggdes på kravell i ek, furu och gran 10.400:- kr. Senare kostnadsförslag fastställde priset till 10.875:- kr.
16. Best Karl Albinsson, Oskar Larsson och Ernst Korneliusson från Fotö enl kontr 20.8.15 för leverans senast 25.3.16. Dim: 48x18x9,5 fot. Båtens namn blev..... Hon byggdes på kravell i ek och furu till ett pris av 10010:- kr vari ingick även insättandet av en 22 hkrs Avance råoljemotor med tillbehör.
17. Best: Vadlaget..... från Åstol enl kontr 29.11.15 för lev 1.8.16. Båten fick heta..... Dim: 48x19x9<sup>8</sup>" fot, och byggdes på kravell i ek och furu eller gran till ett pris av 5300:- kr och med utanpåliggande roder.
18. Best: Anders J Bärntsson m fl från Bleket enl kontr 12.1.16 för lev 15.7.16. Båtens namn blev DELFIN (reg-nr 6253). Dim: 53x20x10,5 fot och byggdes på kravell med utanpåliggande roder i ek och furu eller gran till ett pris av 7000:- kr.
19. Best: Handlanden C N Andersson i Göteborg enl kontr och spec. den 5.2.16 för lev den 31.5.16. Båten fick heta ATLE. Dim: 45x12<sup>8</sup>"x? och byggd på kravell i ek och furu till ett pris av 6000:- kr. I båten skulle insättas en Bolindermotor som skulle tillhandahållas av beställaren.
20. Båtbyggaren Adolph Johansson sålde den 6.6.16 sin motorjakt SVANEN till fiskhandlaren Gottfrid Pettersson från Grundsund, Skaftö till ett pris av 2.990:- kr samt att levereras senast den 17.6 efter att A J utfört en mindre reparation som ingår i priset. Båten levererades den 17.6 1916.

21. Best: AB Diesel Motorers räkning enl kontrakt 2.12.16 för lev den 15.8.17. Båtens namn blev POLAR III. Dim: 53x20x10 fot och byggdes på kravell i ek, furu eller gran samt med utanpåliggande roder till ett pris av 12800:- kr. Båtens skans skulle inredas i likhet med DELFIN från Bleket samt blev lev 15.8.17.
22. Best: Bernhard Berndtsson och Olof Persson i Rönning enl kontr 26.1.17 för leverans den 31.5.18. Båtens namn blev ANNA (reg-nr 7409). Dim: 55x20,5x10,5 fot och byggdes i kravell i ek, furu eller gran till ett pris av 15300:- kr med utanpåliggande roder.
23. Best: Konrad Kristensson, Alrik Axelsson och Birger Axelsson från Lilla Kalf enl kontr 23.7.18 för lev 20.2.19. Dim: 55x20,5x10,5 fot och byggdes i ek, furu eller gran på kravell med utanpåliggande roder för ett pris av 16000:- kr. Båtens namn blev SIGNAL (reg-nr 6381). Skansen inreds i likhet med båten ANNA från Rönning.
24. Best: Janne Johansson, Kalven. Att förbygga hans ägandes kutter FERN på löpande räkning med omedelbar början enl kontr 7.1.19. Material omnämnes ek.
25. Best: Vadlaget PATER NOSTER från Klädesholmen att bygga en vadbåt enl kontr 5.2.19 för lev i juli samma år till ett pris av 3800:- kr med dim 46x18,5x10 fot och byggd på kravell i ek och furu. Båtens namn blev..... I båtens skul-le dessutom isättas en 20 hhrs Avance till ett överens-kommet pris av 5000:- kr. (Bernhard Persson beställare för vadlaget).
26. Kontr 27.3.19 med Marstrands Mek Verkstad att bygga en kravellbyggd fiskebåt med dim 50x19x10 i ek och furu eller gran för lev 31.8.19 till ett pris av 17000:- kr. Båtens namn blev..... och byggdes med utanpåliggande roder.
27. Best: Bernhard Karlsson och Johan Olausson, Åstol enl kontr 29.3.19 för lev 1.10.19. Båten byggdes på klink och i ek och furu med dim 32x12x6 fot till ett pris av 4400:- kr. Båtens namn blev.....
28. Best: Rutger Olsson, Petter Andréasson och K A Andréasson från Skärhamn enl kontr den 9.9.18 för lev 31.5.19 till ett pris av 18250:- kr och byggdes på kravell i ek och furu eller gran och inreddes i likhet med POLAR III från Stock-holm i skansen. Båten betalades med 18000:- kr och lev den 21.6.19. Hon fick dim 54x20,5x10,5 fot och båtens namn blev ERIS (reg-nr 6845).
29. Best: Lambert och Manne Sörkvist från Harestad enl kontr 27.11.19 för lev 31.3.20. Dim 34x14x7 fot och byggdes på kravell i ek och furu till ett pris av 5500 kr samt med utanpåliggande roder. Båtens namn blev.....
30. Större reparation å båten MAGDA från Öckerö enl kontr den 29.5.20 för rep under tiden 15.6-30.7.20 till en kostnad av 7300:- kr. Ägarna Aron Utbult och Martin Karlsson hämta-de båten den 24.8.20 till en kostnad av 8230:- kr.

31. Best: Gottfrid Johansson och Emil Olsson från Rönnäng enl kontr 26.10.22 för lev den 1.3.23 och med dim 57x20,5x10,5 fot att byggas på kravell i ek och furu med utanpåliggande roder till ett pris av 24000:- kr. I priset ingick inmontering av en 45-60 hkrs råoljemotor av märke Bröderna Bruce i Säffle. Båtens namn blev FENBY (reg-nr 6978).
32. Best: Bernhardt från Åstol enl kontr 24.10.23 för lev 1.3.24 till ett pris av 8300:- kr. Dim 48x16x9,5 fot och med "häck". Hon byggdes på kravell i ek och furu samt levererades 16.4.24. Båtens namn blev DROTT Reg-nr 7104).
33. Best: Handlanden C N Andersson i Göteborg enl kontr 15.3.24 för lev 1.6.24 till ett pris av 3500:- kr för att bygga ett motorbåtsskrov i ek. Dim okända liksom båtens namn.
34. Best: Billners Kolimport AB i Göteborg enl kontr 31.4.24 för lev 31.6.24 vid Klippans Varv i Göteborg. Ett motorbogserskrov samt att plätas på samma sätt som C N Anderssons båtar. Pris 7300:- kr. Byggdes på kravell i ek och furu. Lev 13.7.24. Båtens namn blev KJELL.
35. Best: Bernhard och Bertil Olsson från Rönnäng enl kontr 11.11.24 för lev i "mitten" av april 1925 till ett pris av 10.700:- kr. Dim: 54x19,5x10<sup>3</sup>" fot och byggdes på kravell i ek och furu. Båten levererades 3.6.25 som HULDA (reg-nr 7202).
36. Best: Axel Andersson från Klädesholmen enl kontr 9.9.25 för lev senast mars 1926 till ett pris av 3600:- kr. Dim 36x14x6,5 fot och byggdes i ek och furu. Båten levererades 16.1.26 och fick namnet.....
37. Best: Anders Amandusson från Rönnäng enl kontr 10.11.25 för lev 10.4.26 med dim 55x19,5x10,5 fot. Byggdes på kravell med utanpåliggande roder i ek och furu samt inredningen samma som på FENBY. Allt till ett pris av 11400:- kr. Lev 23.3.26 med namnet DORIS (reg-nr 7265).
38. Best: August Andersson på Klädesholmen enl kontr 15.9.26. I övrigt allt samma som i kontr nr 36. Båtens namn blev HELLEN.
39. Best: Amandus Olsson och Johan Johansson från Bärga enl kontr 27.5.26 för lev mitten av augusti samma år. Pris 6000:- kr. Dim: 44x17<sup>6</sup>"x8 fot. Byggdes i kravell i ek och furu. Båtens namn blev ESTER.
40. Best: John och Anders Kristiansson i Rönnäng enl kontr 19.10.26 för lev 25.1.27 till ett pris av 13000:- kr. Dim 58x20x10<sup>9</sup>" fot. Byggdes på kravell i ek. Båten lev 22.3.27 och fick heta DUNETT (reg-nr 7324).

Fortsättning följer med 40 "nya" kontrakt i Länsgruppen 1, 1977.

TVÅ ÅRSBARN UNDER SYRISK FLAGG av Göran Ohlsson

För några år sedan var en del svenska fartyg sysselsatta med att skeppa socker till arabländerna. Själv var jag med om en resa till Syrien med last av omkring 10000 ton socker i säckar. Vi låg ganska länge på redden och väntade på kajplats i den lilla hamnen Tartous. Lossningen tog cirka tre veckor och under tiden fick man syn på en hel del trevliga fartyg.

Syriens handelsflotta är ganska så liten och det var mest fartyg från andra nationen man fick syn på där. En och annan liten syrisk skuta såg man. De påminde lite grand om våra motorseglare här hemma. Man såg också att de höll på att kämpa färdigt i sitt mångtusenåriga värv runt Medelhavet dessa så trevliga skutor. Här hemma är de borta och det dröjer nog inte många år till förrän dess saga är alla även där. Ersättare blir ju naturligtvis paragrafarna som nu håller på att försvinna här hemma och då kanske dyker upp under syrisk flagg.

Jag skall berätta om två före detta svenska coasters som jag fick syn på i Tartous med Syriens flagg i stället för vår svenska i aktern. Det är OLYMPIA och KROSSFJORD, båda välkända från den tid de hörde hemma på västkusten.

OLYMPIA gav sig iväg från Sverige hösten 1974 och hette då fortfarande OLYMPIA under syrisk flagg. När jag fick syn på henne hade hon fått ett nytt namn och hette ABOUDI-T och hörde hemma i Tartous. Hon var sig lik och de nya ägarna hade inte gjort sig några större besvär med att försöka ändra gamla OLYMPIAs identitet. OLYMPIA byggdes i Lübeck olympiaåret 1952 och var beställd av ett Råårederi med Emil Romanus Natanael Råwall som huvudredare. Hon hette under sin Rååtid RÅFORS och bar detta namnet fram till 1959 då hon såldes för 500.000 kr till Skärhamn. Av de nya ägarna Gunnar Arnold och Bengt Arne Johansson döptes hon om till OLYMPIA. Efter några år tyckte Johansönerna att OLYMPIA var lite för liten så de lät förlänga henne i Marstrand 1961. Nytt namn och ny ägare blev det 1970 då hon för 600.000 kr såldes till Gustav Herbert Görling på Smögen och nytt namn blev INGELA. Smögenbåt var hon inte i så värst många år för hon såldes 1974 efter att redaren omkommit. Ny redare blev ett partrederi på Klädesholmen med Bertil Ivarsson som huvudredare och det gamla namnet OLYMPIA fick hon åter. Allt detta för endast 490.000 kr. Ivarsson & Co tröttnade ganska snart på henne och på sensommaren 1974 såldes hon med bra förtjänst till Mouhamed Tabalo i Tartous. Hela 662.500 kr kostade det den syriske gentlemanen att bli redare för henne.

KROSSFJORD såldes också till Syrien 1974 och även henne kände man lätt igen. Hon hette nu SALWA och hörde hemma i Arwad. Som båtintresserad ställde jag mig frågan var Arwad låg. Efter att ha studerat kartor och sjökort var jag inte ett dugg klokare och fick ge upp. Gåtan fick sin lösning senare då jag i en karta från gammaltestamentlig tid fick syn på namnet Arwad. Arwad låg där nuvarande Tartous ligger så den frågan fick sitt svar till slut. KROSSFJORD byggdes 1952 i Waterhuizen och ägdes under sin holländska tid av L Stiestra i Schiedam. Hon hette FRANKA II ända tills hon 1965 inköptes av Rederi AB Krossfjord i Göteborg.

Under sin svenska tid hade hon till skillnad från OLYMPIA endast en ägare. Då Rederi AB Krossfjord 1974 fick ett bud på 500.000 kr slog de till och sålde henne. Den nya ägaren hette A M Ismail Shipping Agency i Tartous. Liksom OLYMPIA var KROSSFJORD sysselsatt med att skeppa cement till Syrien då jag hade turen att få syn på dem.

---o---o---0---o---o---

VAR FINNS IDUN av Donald MacFie

Ovanstående rubrik fanns att läsa i Bohusläningen 16 september 1976. Det gällde IDUN (7158) av Kungshamn, som legat vid Kungshamns Slip & Mek Verkstad en längre tid. Det var ägaren, en trosabo, som anmälde stölden av den 21 meter långa båten, som är en välkänd passagerarbåt på västkusten. Det framgick av artikeln att det rådde oklarheter om äganderätten, liksom att någon på Bohus-Malmön sett en bogsering av ett fartyg som kunde förmodas vara IDUN.

Redan nästa dag fanns en ny artikel som kunde sprida lite ljus över gåtan. IDUN hade återfunnits vid en brygga på Hisingen. Vid ytterligare efterforskningar visade det sig att TV 102 redan den 4 september siktat IDUN vid sidan av ett annat fartyg som bogserade. Kriminalpolisen har gjort undersökningar i sjöfartsregistret för att få fram den rätte ägaren.

---o---o---0---o---o---

SYLTENÄS VARV av Torsten Hagnéus

Edmond Bäck frågade för en tid sedan om varvet i Syltenäs. Det jag vet har jag från en hembygdsbok "Myckleby kommun - folket och bygden genom tiderna" Göteborg 1957 och där står bl a följande:

Syltenäs. Skeppsbyggmästare Abraham Isaksson från Skörbo.

1865 skonert HULDA, 115 ton, ek & furu  
1870 skonert GERDA, 169 ton, ek & furu  
1871 brigg MATHILDA, 193 ton, ek & furu  
1873 skonert HILDA, 158 ton, ek & furu  
1874 skonertskepp TORRHAMN, 196 ton, ek & furu

De bägge sistnämnda fartygen stapelsattes av skeppsbyggmästare Isaksson, men när denne dog 1874, övertog hans son, J H Seldén, då 19 år gammal, slutförandet av fartygen. Sedan detta skett nedlades varvet. Därefter reste han till Göteborg för att studera skeppsbyggeri hos skeppsbyggmästare Bagge på Gamla Varvet under åren 1874-75. Han återvände sedan till Orust och var först anställd och därefter arrendator av det av J O Kollén ägda varvet på Öberg (Rödbergspall). Seldén flyttade 1884 till Buvenäs och byggde där en mängd fartyg, såväl stora skepp som mindre båtar.

---o---o---0---o---o---

AKTUELLT FRÅN BROSTRÖMS av Krister Bång

Gamla stolta Ångfartygsaktiebolaget Tirfing (Broströmskoncernens moderbolag) bytte i mitten av augusti namn till Broströms Rederi AB. I fortsättningen skall detta bolag förkortas BRA. Med nostalgiska ögon sett går det kanske inte så bra. Vi får väl hoppas att verkligheten är en annan.

Just nu bygger man vid Eriksberg de två produkttankers som man var tvungen beställa när man gick ifrån varvet. Man kan tro att man inte beställt dessa fartyg om man inte varit tvungen. De nya fartygen får namnen INLAND och ROLAND. Om man ser tillbaka och tittar närmare på de fartyg Tirfing tidigare haft med namnet ROLAND finner man att man haft dessa fartyg mycket kort tid och i flera fall har man haft bekymmer med dem.

Den första ROLAND som bolaget införlivade i sin flotta var en 7130 ton stor trampångare. Hon var byggd i Sunderland 1906 och då Tirfing köpte fartyget 1913 bar hon namnet RYALL. Redan 1916 avyttrades ångaren till Norge. Hon torde inte ha överlevt första världskriget. Detta fartyg hade under svensk flagg en besättning om 29 man.

ROLAND nummer två var också en ångare om än av blygsammare format. Hon lastade 2627 ton dwt och var byggd 1896 som EMANUEL av Helsingborg. Tirfing övertog båten 1917 och fick då namnet ROLAND. 1919 överfördes hon på det broströmskontrollerade Rederi AB Sverige-Levanten, Göteborg och fick det saftiga namnet JAFFA. 1925 såldes hon till Lerberget och fick namnet LIANA och den 16 februari 1940 torpederades hon i Nordsjön varvid 16 människor fick sätta livet till.

ROLAND den tredje av Göteborg var väl ett problembarn. Byggd som en ångare om 3230 ton dwt av Eriksbergs mek Verkstad på uppdrag av Rederi AB Svenska Lloyd. Hon sjösattes också för detta rederi och bar då namnet FRANCONIA. Lloyds hade det knapert och ville ha kontraktet annullerat. Dan Broström hade betydande intressen även i Svenska Lloyd och övertog därför så småningom kontraktet och satte fartyget i fart för Tirfing med namnet ROLAND. 1936 avyttrades hon till Finska Ångfartygs AB i Helsingfors och hon fick då namnet SAVONMAA. Någon långvarig glädje fick man inte av båten. Redan den 27 januari 1937 förliste hon utanför Mandal med man och allt. 26 man följde henne.

ROLAND (IV) gör väl nästan anspråk att vara Broströms mest olycksdrabbade båt. Dock inte under namnet ROLAND. Hon byggdes 1951 av Öresundsvarvet i Landskrona för Tirfing och seglade i sex månader som ROLAND. I december 1951 såldes hon till Svenska Amerika Linien och fick namnet RYHOLM. 1953 kolliderade hon i St Lawrence med en fransk ångare varvid svensken gick till botten. Man bärgade henne så småningom och satte åter henne i fart. 1956 sjönk hon igen. Nu var det Elbe-mynningen som var skådeplatsen. Även nu bärgade man fartyget och iståndsatte det. Man bytte ut namnet RYHOLM mot CARLSHOLM för att det gamla skulle glömmas. Hon seglade sedan under svensk flagg fram till augusti 1967 då hon såldes till Grekland och fick namnet ARCHON. Den 29 augusti 1972 kom hon till Aviles för upphuggning efter, just det, haveri.

Den femte ROLAND var ett gastankfartyg som byggdes i Kiel för Tirfing. Man hade mycket bekymmer innan hon ett år försenad kunde levereras 1968. Hon fick då gå direkt till uppläggningsbojarna i Uddevalla. Hon kom dock ganska snart i fart. I mars 1975 skiftade hon flagg och har nu Monrovia i aktern. Ovanför hemorten kan man utläsa fartygets nuvarande namn TRINA MULTINA.

Av INLAND har man tidigare haft 3 st. Den första av dem var byggd 1909 i Sunderland som turretångare om 3800 ton dw. 1934 blev hon SÄRIMNER av Stockholm och fem år senare ULLA av Mariehamn. 1942 blev hon svensk igen inköpt av Rexbolaget i Stockholm. Namnet blev nu VINDÖ. I maj 1958 skrotades det gamla fartyget av Persöner i Ystad.

INLAND (II) var en liten kustfarare. Hon lastade endast 360 tdw men hade ändå 11 mans besättning. Detta fartyg byggdes 1936 i Groningen och seglade sina första tre år under holländsk flagg under namnet KARANAN. 1939 köpte Tirfing henne och hon fick då namnet INLAND. I december 1943 såldes hon till Hallandsbolaget och fick namnet GLADAN. I juni 1957 tog man henne omhand på Klädesholmen varvid hon ändrade namn till SANTONI. Sommaren 1958 flyttade hon till Klintehamn på Gotland och fick där namnet ZERO. Sedan 1966 hör hon hemma i Beirut. De första två åren hette hon SAAD och därefter LASSI.

I Goole byggdes kring 1950 tvenne systerfartyg som fick namnen FALSTER och INLAND. Den senare levererades 1950 till Tirfing men överfördes 1957 till Svenska Orient Linien. 1960 såldes hon till Canada och fick Seven Islands i aktern. Jämt tio år senare blev hon INLAND och Montreal och 1975 blev hon slutligen STRYMON av Limassol.

Man bygger inte bara båtar för Broströms. Man säljer också en del. Nyligen avyttrades KUNGALAND till Grekland och övertas när detta skrives i Lissabon. KUNGALAND har länge varit ett problembarn. Systerfartyget KRONOLAND är däremot en mycket bra båt.

COLUMBIALAND skall sättas under brittisk flagg för Denholms i Glasgow. Hon skall heta ATHOLL FOREST. Man har ju redan tidigare hand om driften av en del svenska båtar i Glasgow. CALEDONIAN FOREST hette ju tidigare VIRGINIA av Jonstorp. LOCH LONG var ju PACIFIC OCEAN av Göteborg. Sedan seglar ju Ragne-bolagets SIG RAGNE under Denholms beskydd.

---o---o---0---o---o---

#### MJÖRNS STOLTHET av Donald MacFie

S/S JERNLUNDEN, Mjörns stolthet, har haft premiärturer den 16 och 17 oktober, varvid medlemmarna i Mjörns Ångbåtsförening haft möjlighet att åka en tur längs Sävån och sedan ut på sjön. Trots kylan var åkturen mycket behaglig i fråga om fart och tysthet. Speciellt ångbåtskontor hade tillfälligt inrättats och en mässingsorkester stod för underhållningen vid den provisoriska bryggan nedanför Nohaga Slott.

#### FAKTA OM JERNLUNDEN

Längd över allt: 11,70 m. Bredd 3,05 m. Djupgående 0,90 m.

Byggnadsår: Omkring 1890.

Bordläggning: Fur på ekspant.

Maskin: Original. Encylindrig högtrycksmaskin. Arbetstryck 5-6 kg/cm<sup>2</sup>. Utvecklar 8 ånghästar (motsvarar ca 40 hk vid 175 varv/min)

Panna: Förmodligen original. Skotsk eldrörspanna. Eldas med ved.

Övrigt: Matarvattnet till pannan kan tas in på två sätt: Mekanisk pump, som drivs av maskinen. Injektorpump (ånga pressar in vattnet mot sitt eget tryck). Matarvattnet blir i båda fallen förvärt till ca 60 grader. Två länspumpar: En mekanisk handpump. Ejektorpump (ånga pressar ut slagvattnet).

Historik: Tjänstgjorde från början som timmerbogserare på sjön Yxningen i Östergötland. Hennes namn var då YXNINGEN. Någon gång under 1920-talet byggdes hon om till passagerarbåt och klassades. Hon gick sedan turer på sjön Jernlunden och döptes därvid om. I april 1976 transporterades hon till Mjörn av MÅF och sattes åter i stånd efter att ha legat på land i 5 år.

#### FAKTA OM MJÖRNS ÅNGBÅTSFÖRENING

Föreningen bildades på initiativ av en grupp ångbåtsentusiaster, som kallade sig "Ångbåtens Vänner", den 30 mars 1976. Föreningens målsättning framgår av stadgarnas

§ 1 Föreningens ändamål är att ordna ångbåtstrafik på sjön Mjörn. Detta skall förverkligas genom inköp av lämpligt fartyg med vilket anordnas båtturer för allmänhet och föreningar/organisationer.

Ca 50 medlemmar anmälde sig redan från början. Medlemsantalet har sedan starten ökat och är den 16 oktober 1976 135 stycken. Ett särskilt starkt intresse har visats från äldre alingsåsare, som minns de gamla ångbåtarna på Mjörn (se nedan). I samband med bildandet erbjöds föreningen att låna ångslupen JERNLUNDEN om man satte den i stånd. Erbjudandet accepterades av årsmötet. Lånet löper tills vidare dock minst till och med 1978. Ägare är Göran Ekblad och Per Malmborg, Göteborg. Under sommaren har slupen rustats, ett tidsödande arbete, som utförts av en handfull entusiaster. Båten har renskrapats och målats upp, en del spant har förstärkts, bordläggningen drevats om, maskinen har setts över, målats och putsats, pannan har genomgått, packats om, provtryckts och besiktigats. Sammanlagt har närmare 2000 arbetstimmar lagts ner på båten. Under 1976-77 kommer JERNLUNDEN att frakta medlemmar och särskilt inbjudna.

#### GAMLA ÅNGBÅTAR PÅ MJÖRN

Den första ångbåten på Mjörn kom hit 1868 och hette MJÖRN. Den tog ca 30 passagerare. I fyra år trafikerade hon sjön. Nästa ångslup kom till Mjörn 1880 och fick namnet JONAS ALSTRÖMER. Ända till 1918 glädde den alingsåsarna.



Mellan 1934 och 1938 gick CARL-ALBERT turer på sjön. Samtidigt fanns ytterligare en passagerarbåt LUCIE, som dock ej var någon ångbåt utan var motordriven.

Det är således en gammal ångbåtstradition som nu förs vidare av MÅF. Föreningens devis är givetvis:

HÅLL ÅNGAN UPPE

---o---o---0---o---o---

VINDDRIVNA av Walter Nilsson

6992 CONSTANCE

Tremastskonaren CONSTANCE byggdes 1912 av Jörgen Ring-Andersen i Svendborg på beställning av A/S C E Mikkelsen på Thurö. 1918 såldes skutan till E B Kromann i Marstal. Den 11 september samma år besköts CONSTANCE av en tysk ubåt medan hon befann sig på en resa Göteborg-Lissabon med trä. Besättningen lämnade. Så småningom bogserades den illa åtgångna skutan in till Bergen. Där såldes hon i december 1918 till A/S Constance (F Fredriksen) i Mandal och istandsattes. 1923 såldes CONSTANCE till Janne Pettersson i Helsingborg. Partrederi förstås, det var ju mest sådana på den tiden. Nils Ivar Wettin blev ny huvudredare 1925. Våren 1932 såldes skutan till Berta Armina Hermansson m fl på Malmön. Motor isattes samma år. Ny motor installerades 1948. Den 10 december 1955 sprang CONSTANCE läck i hård sjö på en resa Stralsund-Landskrona med briketter. Hon var väl som många andra stora skutor knäckt av brikett och kollasterna. Hon gick på grund trettio meter från land och blev stående där i tät snöstorm. Tre man frös ihjäl, endast två av besättningsmännen räddades. Tragedin timade vid Stevns klint. CONSTANCE lastade 310 ton dw.

9085 ASTRID

Denna skuta byggdes 1949 i Djursvik och var det sista nybygget vid detta ännu bevarade träskeppsvarv. Beställare till ASTRID var Rederi AB Stuart (Arthur Johannisson) i Karlskrona. Han tog ASTRID till Karlskrona och lät rigga henne till tremastskonare där. Hon hade givetvis motor från början. Medio 1966 såldes ASTRID till Treasure Ship Inc i Vero Beach i Florida. Hon seglade från Helsingborg i september 1966 för Svendborg och Florida som GOLDEN DOUBLOON av Fort Lauderdale. I början av 1970-talet kryssade hon mot Västindien från Fort Lauderdale, men sedan har man inte hört någonting om skutan, som lastade 300 tdw.

7153 TORA

Tremastskonaren NANNA byggdes 1902 av Chr Andersen på Fredriksöen vid Svendborg för A/S J L Knudsen å samma ort. 1915 i brinnande krig såldes NANNA till A/S R Poulsen i Svendborg. Året därpå vidare såld till A/S A V Andersen i Köpenhamn. Man bibehöll dock hemorten Svendborg, ty på Fyn förstår man sig på skutor. 1919 såldes NANNA till A B Nielsen m fl i Svendborg. Sensommaren 1924 såldes skutan till Nils Friberg m fl i Visby. Hon var då skonertskepp. Riggades förmodligen ner till tremastskonare i samband med motorinstallation 1931. Våren trettiofem såldes NANNA

till Karl P Lorentzon m fl på Donsö. I april 1941 vandrade hon vidare till Axel Verner Hansson m fl i Västervik. Bara två år senare var det dags igen. Den här gången uppträdde John Eric Samuelsson i Oskarshamn som huvudredare. I september 1947 såldes skutan till AB Graden i Stockholm. Graden gick till den milda grad dåligt att NANNA såldes exekutivt i Gävle 1950 till Försäkrings AB Hansa i Stockholm. Försäkringsbolaget sålde omedelbart skutan i befintligt skick till AB Sturea i Stockholm. 1952 såldes den gamla damen till Erik K O Johansson i Lidingö och omnamnades till TORA. I juli påföljande år ändrades hemorten till Ödsmål. TORA sprang läck och sjönk den 18 april 1955 i Södra Östersjön. Hon lastade 300 tdw.

#### 7835 INGA

J Olsen Christensen i Marstal byggde 1907 tremastskonaren HANS åt H C Christensen å samma ort. HANS miste riggen i Atlanten i maj 1913 på en resa Rio de Janeiro-Europa. Hon bogserades till Hamburg, trots att detta kostade 41500 mark. Men är lasten värd 60000 så... Sommaren 1932 såldes HANS till Olof Mauritz Carlsson m fl på Malmön. Motor isattes samma år och installatör var Bastholmens Varv. Tjugoåtta år senare såldes INGA, som skutan hade omnamnats till när hon invandrade, till Gunnar Johansson i Tegelstrand. Hon omtacklades till skonert samma år, enligt skeppslistan. 1965 såldes hon till Uwe Steffen och Mrs Suzy Boyt i London. 1966 var hon synlig i Göteborg och seglade då alltjämt i frakt. Änkan efter Uwe Steffen - Mrs Steffen rätt och slätt - uppger i brev 1969 att INGA så småningom hamnade i England och där fick namnet BLACK ROSE. I samband med Uwe Stef-fens död såldes BLACK ROSE och den nye ägaren satte henne i händerna på en skeppare som sänkte henne. Samma år -1969- upp-ger I M Tann i Shoreham, Hampshire att han äger INGA. Läger man ihop två och två kan man ana sig till att I M Tann var den sänk-ande skepparen. Tann nämner ingenting om INGAs öde, men det be-ror kanske på att han inte vill kännas vid förlisningen? Möj-ligen trodde han i augusti 1969 att INGA eller BLACK ROSE skulle kunna bärgas. I vilket fall som helst så lastade INGA 300 tdw.

Därmed har vi berättat om de trettiofem stora träskepp - ja, en stålskuta smög sig in som en katt bland delfinerna - som fanns 1 januari 1953. Detta avsnitt inleder Vinddrivna, som började att publiceras i LÄNSPUMPEN 1, 1976. Jag ämnar fortsätta neråt i storlekarna med motorseglarna framöver och hoppas kunna hålla målsättningen att producera ett avsnitt i varje nummer av Pumpen.

Innan vi avslutar avsnittet med de stora ska jag komplettera lite angående runan över LEA ex ARIEL från Läns pumpen 3, 1976. 8852 LEA. Sedan LEA 1973 sålts till Mar Jayamina S A i Panama och omnamnats till ERAWAN, sattes hon i fraktfart på Martinique för ägaren Philip Esnos. I somras deltog ERAWAN jämte andra skutor i festligheterna kring USA:s 200-årsjubileum. Efter jubi-leet drog ERAWAN och ett dussin andra skutor upp till Stora Sjöarna efter speciell inbjudan. ERAWAN var på grund vid Stur-geon Bay i Lake Michigan den 27 augusti, men tog sig loss för egen maskin och dockade sedermera. Den 19 oktober befann hon sig på resa Montreal-Bermuda då hon grundstötte två miles öster om Cansa Canal syd om Port Hawkesbury på Port Breton Island. En storm slog sönder skutan totalt, men dessförinnan hade besätt-ningen lyckats att ta sig iland.

NU HAR DET HÄNT av Göran Ohlsson

Sveriges sista träskuta INGO har slutat dra laster. Liksom så många före henne har hon fått ge upp för dåliga frakter och höga omkostnader. Söndagen den 14 november förtöjde hon vid Packhuskajen i Göteborg för att börja en ny epok i firma Albrechtsson-Hasses regi. Meningen är att hon skall användas som träningsobjekt för firmans riggare och utbildning av personal. Albrechtsson-Hasse är ju ett inom sjöfarten väl känt företag och man kan hoppas att dess kunskap skall båda gott för INGO. Om att återigen få se INGO som i sin glans dagar finns det stora möjligheter för det finns planer på att återställa henne till etthundraelva. Sveriges sista kutter i fart var ju LEADER och nu kan man se henne segla omkring våra kuster som ett minne från gångna år. Nu får man verkligen hoppas att Sveriges sista träskuta får en liknande ålderdom när hon slutat att dra laster. Att få se INGO med tre master och kanske segel vore väl en dröm för alla skutälskare. Det är ju nu en epok inom svensk sjöfart som definitivt försvinner. Man kan bara önska INGO och hennes nya ägare lycka till.

INGO byggdes 1922 vid Sjötorps varv för varvsägaren själv Karl Axel Gustaf Groth. Hon utrustades med hjälpmaskin redan från början och var således aldrig en ren seglare. 1929 såldes INGO till ett partrederi i Öregrund med Oscar Fredrik Leufstadius som huvudredare. 1945 tog Sven Julius Mattson över befattningen som befälhavare för INGO och blev samtidigt hennes redare. I Slite hörde hon hemma till 1951 då hon för hela 115.000 kr köptes till Bohuslän. Det var ett partrederi på Klädesholmen med Rune Johansson som huvudredare som såg till att hon blev västkustskuta. Redan 1954 såldes INGO igen och då till Mollösund där Erik Jacob Andersson redare henne tillsammans med Anders Gustav Andersson. Orustskuta var hon i tolv år tills hon återhördades till Vänern. Det var Anders Fritjof Arne Durk på Källandsö som köpte henne för 31.000 kr. 1970 blev hon såld två gånger. Först till Henry Johansson, Sjötorp och sedan till Hans och Arne Karlsson i Västervik. Som västerviksskuta kanske man minns henne bäst för det var ju som sådan hon då och då blev omskriven i pressen som Sveriges sista träskuta i fart. 1975 blev hemorten åter Sjötorp med samma ägare och nu 1976 har hon således fått Göteborg som hemmahamn.

---o---o---o---o---o---

KOMPLETTERING AV REGISTRERINGSNUMMER av Jalle

7088 APENDIX står också med dubbla registreringsnummer. 1892 fick hon 102 och 1923 nr 7088 men vid detta tillfälle togs det inte ut något certifikat. Fartyget byggdes 1885 vid Lindbergs i Stockholm för Kol & Transport AB i Stockholm under namnet APENDIX. Avfördes 1894 då dräktigheten understeg 20 ton. Hon övergick senare i Transportbolagets ägo. 1913 såldes hon till Lappvik Kalk Sand & Tegel AB, Ekenäs, Finland. Efter ägareskiftet i Finland köptes hon 1920 av Jac Svensson i Stockholm. 1923 inköptes hon av Bogserings AB W Andersson & Co i Holmsund och reg med nr 7088. 1928 återsåldes fartyget till Finland med hemort Helsingfors. Vidare livstecken har jag inte spanat efter.

Jalle fortsätter i nästa nummer

---o---o---o---o---o---

8101	HT	<u>THUNTANK IV</u> ex <u>TANKBORG</u> ex <u>SOYA IV</u>	1936	GÖTEBORG	646	389	X	1936	29/10-59	Grundst. Lurö. Vrak
8102	MS	<u>VAHLAREN</u>	1936	GÖTEBORG	3402	2385	X	9.36	Efter 5-4-43	Försu. med man och allt. Troligen torp.
8103	F	<u>SYDLAND</u>	1936	HÄLSÖ	50	23	X	9.36		
8104	SS	Cupido ex <u>Panaghia Voithia</u> ex <u>JUPITER</u> ex <u>ISA</u>	1936	STETTIN	1589	1017	X	9.36	4.65	S.Gr Upph. 1975
8105	F	<u>FRANK</u> ex <u>ANITA</u>	1936	HÄLSÖ	42	12	X	9.36		
8106	F	<u>THULE</u>	1936	SÖNDELED	32	12	X	9.36		
8107	SM	<u>HAGÖ</u> ex <u>CALLY</u>	1936	KARLSTAD	222	145	X	9.36	1971	S.Fi
8108	MS-B	<u>BRITTON</u> ex <u>VICTOR CAMP</u>	1936	LANDSKRONA	90	8	X	9.36		
8109	SM	Planet ex <u>FINN</u> ex Hanne ex Anna	1924	ELMSHORN	86	62	X	9.36	8.51	S.DK
8110	MS	<u>DISA</u>	1936	LÖDÖSE	111	49	X	10.36		
8111	HT	<u>SAINT GOBAIN</u> ex <u>REGULUS</u>	1936	HAMBURG	10290	7620	X	10.36	9.59	S.No Ant Inverkeithing 6-10-59 för upph.
8112	MS	Flora ex <u>BARDALAND</u>	1936	GÖTEBORG	2678	1449	X	10.36	8.56	S.Pa Upph. Aviles 5/69
8113	MS	Gisela ex <u>Kannas</u> ex <u>FERM</u>	1936	AALBORG	1021	666	X	11.36	1963	S.Fi
8114	MS	Filippos ex <u>Kyriakoula K.</u> ex <u>VINGA V</u> ex <u>VINGAREN</u>	1936	GÖTEBORG	3146	2196	X	11.36	11.60	S.Pa Upph. Port Louis 1973
8115	SM	<u>CHRISTIAN</u>	1890	NYKJÖBING	42	30	X	11.36	1/2-64	Sjönk 5nm utanför Mallorca
8116	MS	<u>AURORA</u> ex <u>BELE</u>	1921	JUNGFRUSUND	72	48	X	11.36	73	Förlist Gambia
8117	HT	Gata Petrol ex <u>OTIS</u> ex <u>WESTBRIS</u> ex <u>RIGEL</u>	1936	HAMBURG	1002	627		11.36	1.53	S. It sjönk Jounie Bay 9-9-76
8118	F	<u>RAMONA</u>	1936	PUKAVIK	27	7		11.36	59	S.Fi (SF 46)
8119	F	<u>ALTANA</u>	1936	KARLSHAMN	22	5	X	12.36		
8120	MS	<u>SVEN WILHELM</u> ex Hans II	1926	ZWARTLUIS	73	38	X	12.36		
8121	SS	ARA ex Holmewood ex Novadex Norman M. Paterson ex Canadian Pathfinder	1921	TORONTO	2207	1546		12.36	8/4-42	Minspr. Borkum
8122	SS	<u>STELLATUS</u> ex <u>HERMA GORTON</u>	1936	FREDRIKSTAD	1767	1269	X	12.36	3/3-59	Grundst. Freswick Bay, Skottland. Vrak
8123	F	<u>ZENTA</u>	1919	SKREDSVIK	40	15	X	12.36		
8124	SS	<u>SILESIA</u> ex Nell ex Sprightly	1923	SUNDERLAND	1899	1105		12.36	25/9-37	Torp. UNW Ekerøy, Norge
8125	SS	<u>BELE</u>	1937	LANDSKRONA	1229	801	X	1.37	26/11-62	Brann Gävle Kond. Upph. Ystad
8126	MS	<u>WASA</u>	1905	SJÖTORP	49	28		1.37		
8127	SM	<u>RYJINGEN</u> ex <u>ELFRIDA</u> ex Wal	1875	GLÜCKSTADT	91	62		1.37	15/12-49	Serandad Tranebräke, Särö. Vrak
8128	SM	<u>SONJA</u> ex Helene	1903	FINKENWÄDER	73	46		2.37	6/4-44	Förlist m.m.o.a. utanför Falkenberg. f 3
8129	F	<u>WASA</u>	1936	DJUPVIK	36	11	X	2.37		
8130	F	S.G. <u>BOLINDER</u>	1936	LANDSKRONA	74	23		2.37	3.48	S.Casablanca
8131	F	<u>KELON</u>	1936	FALKENBERG	62	23		2.37	10.56	S.V-Ty
8132	SS	Baltanglia ex <u>LANGFORD</u> ex Laatefos	1921	ARDOSSAN	1531	1349	X	3.37	3.37	S.Engl.
8133	F	<u>ELLA</u>	1937	LANDSKRONA	49	19	X	3.37		

8134	SM		<u>MAJKEN</u> ex Dorisch	1895	WEWELSFLETH	87	61	X	3.37	5.42	S.No
8135	F		<u>CARINA</u>	1936	SKREDSVIK	46	17	X	3.37		
8136	F		<u>ANNA</u>	1936	MARSTRAND	33	9	X	3.37		
8137	F		<u>HOMAJD</u> ex <u>TÅNG</u> - <u>JOHAN</u> ex <u>BOLINDER</u>	1936	MARSTRAND	34	11	X	3.37		
8138	MT		<u>BJÖRN III</u> ex <u>SHELLS24</u> ex <u>SHELL24</u>	1937	KALMAR	43	12	X	3.37		
8139	F		<u>TESSIN</u>	1936	HÄLSÖ	44	16	X	3.37		
8140	F		<u>LARS-OLLE</u> ex <u>SYLVIA</u>	1936	HÄLSÖ	38	13	X	3.37		
8141	F		<u>ALDEBARAN</u> ex <u>SILVA</u>	1936	HÄLSÖ	45	16	X	3.37		
8142	F		<u>RÄVÄS</u> ex <u>GÄNLER</u>	1936	SKREDSVIK	40	13	X	3.37		
8143	F		<u>ESSIE</u>	1936	MARSTRAND	54	21		3.37	23/10-40	Minspr. Kattegatt. 76
8144	F		<u>VINGARÖ</u> ex <u>MARINA</u> ex <u>KUNGSÖ</u> ex <u>GULLMAREN</u>	1936	SKREDSVIK	39	10	X	3.37		
8145	F		<u>MAJSKÄR</u> ex <u>BIRMARÖ</u> ex <u>NAUTIC</u>	1937	HÄLSÖ	48	18	X	3.37		
8146	SS		<u>Manina</u> ex <u>BRAGE</u>	1937	LANDSKRONA	1230	803	X	3.37	12.65	S. Gr Upph 1969 Greece
8147	F		<u>MARIANA</u> ex <u>VOLGA</u>	1936	HÄLSÖ	55	22		4.37	1967	S. Fi SF186
8148	F		<u>Veera</u> ex <u>SYDIC</u>	1934	SKREDSVIK	57	25		4.37	1959	S. Fi
8149	F		<u>RANVIK</u> ex <u>RAN</u> ex <u>GIDEON</u>	1936	MARSTRAND	58	24	X	4.37		
8150	F		<u>KATTEGATT</u>	1917	MARSTRAND	39	19		4.37	1961	Förlist
8151	MT		<u>TANKVÅG</u> ex <u>ZEUS II</u> ex <u>Gerda Skagbo</u> ex <u>B. T. III</u>	1937	NACKA	241	100	X	4.37	1951	F. OK
8152	SS		<u>Pasquale Volpe</u> ex <u>HUNTING</u> ex <u>IRENE</u>	1937	HELSINGBORG	1559	881	X	4.37	1971	S.No (präm)
8153	SM		<u>ALTHEA</u> ex <u>ALThæa</u> ex <u>Mars</u>	1912	BARTH	79	57	X	4.37	1971	S.16 Ant. Specia 3-6-68 för upph
8154	SM		<u>Grasdy</u> ex <u>Amos</u> ex <u>NISSAN</u> ex <u>LIDAN</u>	1937	SJÖTORP	113	77	X	4.37	4.46	S.No (eft. hav)
8155	F		<u>NORDEN</u> ex <u>ALINDE</u>	1936	RISÖR	21	6		4.37		
8156	F		<u>GERD</u>	1936	SKREDSVIK	59	24		4.37	1959	S. Fi SF48
8157	F		<u>IRENE</u> ex <u>GUNNEL</u> ex <u>SOLVÅG</u>	1937	DJUPVIK	22	6	X	4.37		
8158	F		<u>ARGO</u>	1916	SKREDSVIK	39	12		4.37	15/1-40	Sjönk vid Pater Noster
8159	SM		<u>PATRIA</u> ex <u>Argus</u> ex <u>Malboen</u> ex <u>Nicolaas Witsen</u>	1918	ALKMAR	153	118		4.37	10/5-44	Minspr. Möen
8160	SM		<u>SPEE</u> ex <u>Katarine</u>	1919	GROVINGEN	145	107	X	5.37		
8161	F		<u>GULL</u>	1937	HÄLSÖ	24	9	X	5.37		
8162	SS		<u>VINGA</u> ex <u>Aydon</u>	1923	BLYTH	1931	1243	X	5.37	6/12-39	Sänkt Nordsjön
8163	SM		<u>TAIFUN</u> ex <u>Aallotar</u>	1928	SUURSAARI	34	25		5.37	1939	S. Est
8164	MS		<u>GOTHIA</u>	1937	GÖTEBORG	1549	991	X	5.37	22/1-40	Torp Nordatlanten 712
8165	SM		<u>Cetus</u> ex <u>Runa</u> ex <u>Rimborg</u> ex <u>ELni</u> ex <u>Hulda</u> <u>Kales</u> <u>Lindine</u> <u>ILSE</u> ex <u>Uuras</u> ex <u>Assel</u>	1931	DELFTIJL	181	118	X	5.37	6.46	S. Island
8166	SS		<u>SKARP</u> ex <u>Vanja</u> ex <u>KLEVEN</u>	1918	LEKKERKERK	1487	1062		5.37	9.37	S. Fr

8167	SM	<u>IDEFJORD</u> ex <u>VIDAR</u> ex Petrea	1900	GARTH	73	47	X	6.37	1965	S. Statslös sänkt 1967 i Skandiahamne
8168	SM	ELSE ex Ellen Peter ex <u>TYLESAND</u> ex ULLA	1937	LÖDÖSE	262	163	X	6.37	1965	S. DK
8169	SS	LOLA ex Tuskar	1920	DUNDEE	1192	492		6.37	10.41	S. Ty sänkt 28/10-44 i Salonki
8170	SM	<u>POLLUX</u> ex Kristine I ex Kristine	1908	TROENSE	80	55	X	6.37	6.64	Grundst. Gotland. Vrak
8171	MS	Popi P. K. ex Salome ex <u>DAKOTA</u> ex <u>GOODAWARRA</u>	1937	GÖTEBORG	5292	2785	X	6.37	12.62	S. V. Ty sänkt 31-12-68 i pa 25°30'N, 20°55'W
8172	SS	Braziloide ex Ballwerk ex <u>SÖDERMANN</u> ex Nailsea Moor ex David Lloyd ex George	1917	STOCKTON	4210	3131	X	6.37	12.37	S. Ty sänkt 18-2-43 utanför Bahia
8173	SM	KEEWAYDIN ex <u>VÄSTANVIND</u> ex <u>KEEWAYDIN</u>	1913	RYE	61	32	X	6.37		
8174	F	<u>ZAIDA II</u> ex GARM ex LISTERÖ ex GULLFORS	1937	HÄLSÖ	54	22	X	6.37	1970	S. Fi
8175	F	LILLY	1936	DONSÖ	38	11	X	6.37	1972	S. Fi
8176	SM	<u>TRION</u> ex Ida	1902	BARTH	71	53	X	6.37	1969	Bränd Stålmis Frihamn
8177	MS	VARHOLMEN	1911	RÅÅ	39	21		6.37	8.42	S. No
8178	MS	Valeria ex Elvaira ex <u>WERMA</u>	1937	LANDSKRONA	851	494	X	6.37	3.63	S. Pa Upph. 1975
8179	SM	<u>GUMMI</u> ex EARLY BLOSSOM	1908	GALMPTON	56	38	X	6.37	1961	Upph. Bovallsbrand. skrov Grindholmen, Väjern
8180	SM	<u>DEODAR</u> ex RIGMOR ex <u>DEODAR</u>	1911	BRIXHAM	53	36	X	6.37		
8181	SM	<u>SONJA</u> ex Jean Dunois ex Runehöj	1923	KORSÖR	390	273	X	7.37	11.64	S. USA sjönk 17-12-70 i Philadelphia
8182	F	<u>SVANLAND</u>	1937	HÄLSÖ	59	17	X	7.37	3/12-71	Koll o sjönk vid Hanshöjd
8183	F	<u>POSEIDON</u>	1937	HÄLSÖ	56	25	X	7.37	12.74	S. Fi
8184	SM	<u>KAJSA</u> ex MOLLY	1937	SJÖVIK	85	57	X	7.37		
8185	MS	<u>KOLMÄRLEN</u> ex <u>TURISTEN</u>	1914	KÖPENHAMN	73	36	X	7.37		
8186	SM	MARY ex Carl	1902	NYBORG	50	34		7.37	2/11-38	Sjönk 29 n. mil NO Sandhammarens
8187	MS	FÄRJA ex SKANSSUNDST	1922	BANDIÖLLEN	49	4		7.37	1963	Ej längre sjöfart
8188	SS	MONICA ex <u>BALTICIA</u> ex JOHN ex Dan-y-bryne Sheaf Lance ex War Haven	1918	BLYTH	3117	2307	X	7.37	5.56	S. C. Rica anl. Köpenhamn
8189	SS	Reias ex NIORD ex <u>Beran</u> ex Doravore ex Stemhest	1918	OSLO	1127	658	X	7.37	11.37	S. No koll. 13-6-44 i Eng. Kanalen. sjönk
8190	MS	Alkmini A. ex Marcia ex Mylle ex Frigg ex Pan ex <u>ASTRI</u>	1937	GÖTEBORG	2564	1820	X	7.37	9.52	S. No
8191	SS	Sjöfinnur ex <u>VIGILANT</u>	1915	GREAT YARMOUTH	96	59		8.37	1938	S. Isl
8192	MT	Arfaz ex <u>DAGÖ</u> ex <u>TÄRNTÄNK</u> ex <u>NERITA</u>	1937	GÖTEBORG	447	172	X	8.37	1972	S. Hall
8193	SM	<u>ESTEN</u> ex ALLI	1913	ESTLAND	135	92	X	8.37	17/-45	Eldhärjad Kalmarsund
8194	SS	<u>Dimitrios</u> ex <u>Zoodohospigi</u> ex Tinsdal ex Johann Blumenthal ex <u>FRANS GORTHO</u>	1937	FREDRIKSTAD	1821	935	X	8.37	1.56	S. V. Ty Grundst. 16-2-67 Mandhili Island. Vrak
8195	SM	<u>SYDRAUST</u> ex <u>VISKAN</u> ex <u>KANE</u>	1937	KARLSTAD	198	128	X	8.37		
8196	MS	<u>COLOMBIA</u>	1937	GÖTEBORG	5421	3016	X	8.37	23/11-54	Strandad Skags fyr.
8197	MS	<u>VESTA</u>	1937	LÖDÖSE	111	50	X	8.37		
8198	F	<u>YVONNE</u>	1937	GOTTSKÄR	33	11	X	9.37		
8199	MS	<u>Defteron</u> ex <u>Aaji</u> ex <u>MOSNES</u> ex <u>DAGMAR SALEN</u>	1937	LANDSKRONA	4995	3723	X	9.37	1949	S. No anl. Bilbao 31-12-74 för upph.
8200	F	<u>MEKITA</u>	1937	MARSTRAND	55	20	X	9.37	1960	S. Fi SF 212