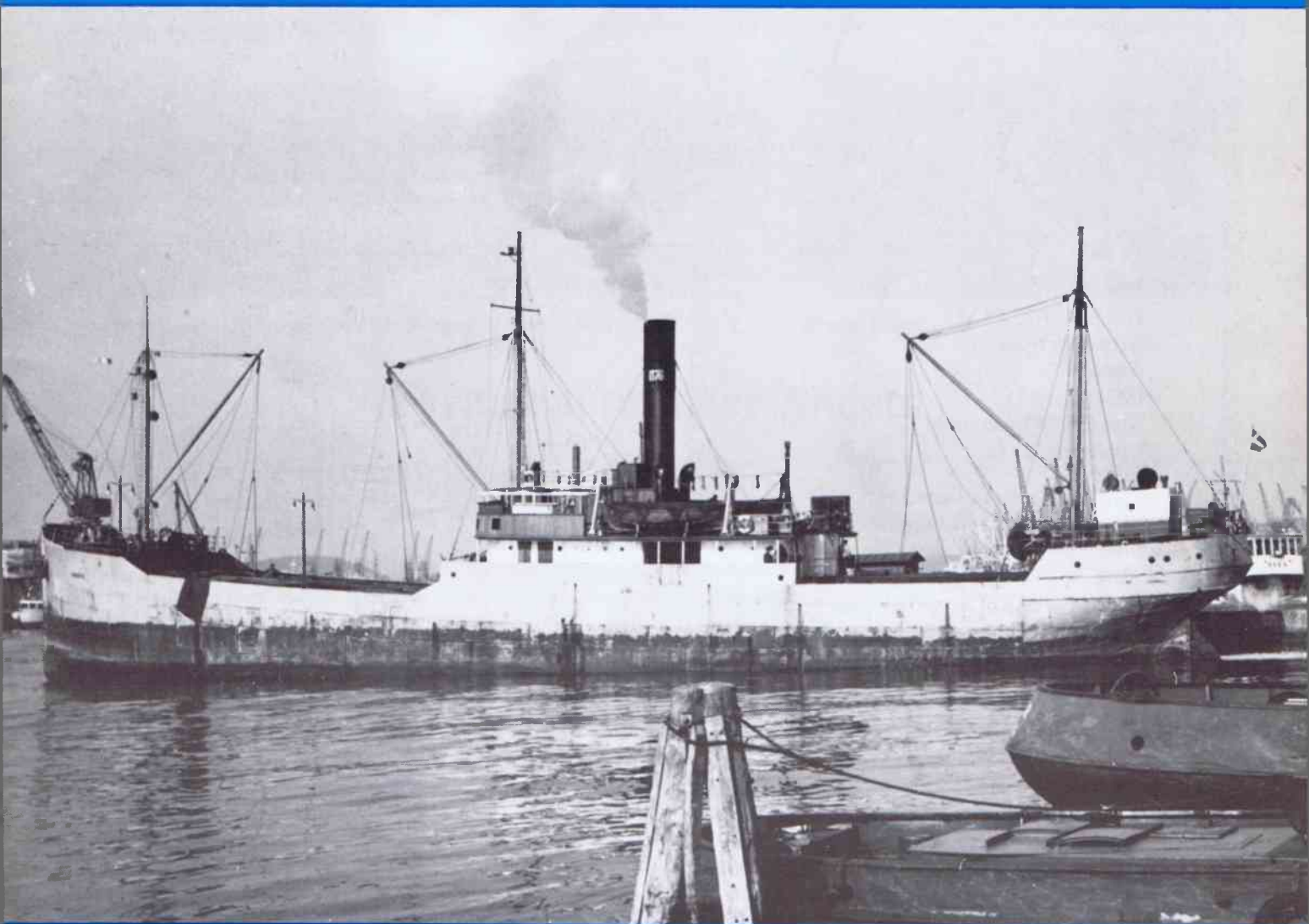


# LÄNSPUMPEN



KLUBBAMARITIM

VÄSTRA KRETSEN

1983:3



## Redaktionellt

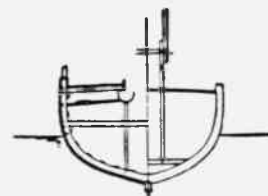
Hoppas att Du haft en skön sommar så att Du kommer aktiv till höstens begivenheter. Kanske har Du också något att berätta? Alla är välkomna med små eller stora alster i Läns-pumpen. Planeringen inför nästa nummer är redan i full gång.

Några läsare har hört av sig till redaktionen och vill ha mera närsjöfart. Därför har vi i detta nummer försökt variera oss med fiske, skutor och annat smått och gott.

Den i förra numret omnämnda **Polstjärnan** har under sommaren avyttrats till Stockholm så idén att bevara den som ett levande museum i Karlstad kom aldrig till utförande.

För att spara pengar och arbete sänder vi på försök ut detta nummer av Läns-pumpen utan omslag. Registersidor-na finns inhäftade i mittuppslaget och kan därför lätt tas ur. Och då framträder Läns-pumpens första utvickningsku-ta fram! Vi hoppas att tidningen skall komma fram hel och fin.

Redaktörerna



## Ytterligare en valfångare



Som komplettering till artikeln i nummer 1 om Valfångare i Kronans tjänst har Per Lycke bredvilligt tillställt oss ett foto av **Kanon** taget av C-G Nyström. Nu saknas endast ett foto på **Granat** och **Harpun**. Vi ber därför våra läsare att gå i genom hemliga lådan så att även dessa fartyg kan dokumen-teras på bild i Läns-pumpen.

Utgiven av Västra Kretsen av:

—KLUBB MARITIM—

Förening för fartygshistorisk forskning  
Utkommer i mars, juni, sept, dec  
Adress: Box 421, 401 26 Göteborg  
Huvudredaktör och ansvarig utgivare:  
Krister Bång tel: 031 - 26 38 38

Övriga redaktion:

Jan Johansson tel: 031-12 26 14  
Göran Ohlsson tel: 031-28 88 61  
Bertil Söderberg tel: 031-45 91 98

Prenumeration 1983: 40:— kr  
Postgiro 81 57 68 - 7  
Lösnummer pris 12:— kr  
Årgång: 12  
ISSN 0281-4242  
Nummer 44 från starten  
Upplaga: 1300 ex

Tryckt hos Struves, Göteborg  
Eftertryck tillåtes med angivande av källa

OMSLAGSFOTO

Härligt rykande poserar Thunbolagets första **Anders** för fotografen Tore Granath. Se artikel sidan 3.

### INNEHÅLLSFÖRTECKNING

- |    |                                    |                  |
|----|------------------------------------|------------------|
| 3  | Fyra generationer <b>Anders</b>    | Krister Bång     |
| 5  | Mer om Alvar Olsson...             | Magnus Drev      |
| 5  | ... och <b>Leckö</b>               | Gunnar Kofod     |
| 6  | Kuttern i Bohuslän                 | Egon Haglund     |
| 7  | Kanalbåt- Skärgårdsbåt-Motortanker | Ragnar Magnander |
| 9  | När <b>Cilla</b> gick till         |                  |
| 10 | Skutsvar                           |                  |
| 11 | Fler okända skutor                 |                  |
| 14 | Jag svävar                         | Krister Bång     |
| 14 | Komplettering till Dalslands Kanal | Olle Renck       |
| 15 | Dalslands Kanal                    | Robin Holmstedt  |
| 17 | På begäran – frågor om ett foto    |                  |
| 21 | Exsvenska fartyg i Piraeus         | Anders Rydberg   |
| 22 | <b>Ebbas</b> förlisning            | Jan Johansson    |
| 23 | Ett udda fiskefartyg               | Olle Renck       |
| 23 | Första kuttern i Sverige           |                  |

Som bilaga har i mittuppslaget infästs registersidor



*Den senaste Anders fotograferad nordgående på Göta Älv nyårsafton 1971. Foto Krister Bång.*

## Fyra generationer Anders

av Krister Bång

En liten tidningsnotis härförleden fick mig att stanna upp och tänka till lite. Notisen meddelade endast att Thunbolaget låtit reservera namnet **Anders**.

I och för sig var väl meddelandet inte så märkligt, men jag kom att tänka på de fartyg Thunbolaget haft med detta namn. Kustfartyg allihop, men så olika. På något vis är dessa fartyg representativa för utvecklingen inom kusttrafiken efter kriget.

Trots att den första **Anders** i Thunbolagets flotta kom först 1955 var hon ändå en länk från förgångnen tid. Hon var ett traditionellt ångfartyg som tjänat olika svenska rederier under en lång följd av år.

Hon var byggd redan 1918 i Larvik och lastade 1240 ton. Hennes första namn var **Ytterøy** och hennes redare D/S A/S Oy bakom vilket bolag rederifirman Klüver & Co i Christiania dolde sig.

I början av 20-talet köptes en ansevärd mängd norska ångare in till Sverige. En av dessa var just **Ytterøy** som i juni 1922 inköptes av Trelleborgs Ångfar-

tygs Nya AB. Detta bolag hade legat lågt med inköp efter första världskriget men passade nu på när priserna sjunkit. Man inköpte under 1922 inte mindre än sex ångare! Priset för **Ytterøy**, som nu fick namnet **Lisbeth**, var 307.189 kr.

I april 1929 såldes hon för 270.000 kr till Svenska Sockerfabriks AB i Malmö och fick namnet **Tanto**. Detta bolag hade bildat rederiavdelning dels för att transportera sockerprodukter mellan de olika brukena och konsumenterna, dels för att förse brukena med kol och kalksten. **Tanto** kom därvidlag att gå mest i inrikesfart. Många av hamnarna i Sverige hade inte så stort djup varför en ångare av **Tantos** storlek tedde sig idealisk.

1954 började Sockerbolaget sin avveckling av de då ganska åldersdigna ångarna. De flesta var i så gott skick att de kunde säljas till further trading.

I september 1955 inköptes **Tanto** av Rederi AB Kinnekulle i Lidköping för 175.000 kronor och hon blev därmed Thunbolagets första **Anders**.

Hennes tid i Lidköping blev emeller-

tid inte lång. De gamla ångarna ersattes i allt snabbare takt av modernare paragrafare med mindre besättning och snabbare tempo. I november 1956 avyttrades därför **Anders** för hela 345.600 kr till Vittorio Branzoli i Neapel som registrerade henne i Monrovia på bolaget Cia des Transports Mar SA under namnet **First Bold**.

1960 blev hon hemkallad i och med en försäljning till Unione Sarda Armamento, Cagliari med namnförändring till **Carlo Arcidiacono** till följd.

Båten var "seg" och 1965 blev hon **Gelsa** för V Scamardella i Neapel och 1967 fick hon sitt sista namn **Manuel** för Forges Davanzati, också han i Neapel.

Den 4 februari 1968 grundstötte oldtimern inte långt från Capo Sperone. Infördes senare till Gaeta där hon kondemnerades. I november samma år såldes hon för upphuggning.

Nästa **Anders** var av modernare snitt eftersom hon var nybyggd. Hon sjösattes vid Thunbolagets varv, Falkenbergs Varv, redan den 14 december 1956, d v s bara

en månad efter det att den förra **Anders** lämnat flottan. Hon levererades den 20 februari 1957 till Helge Källsson m fl i Lidköping.

**Anders** var en modern paragrafare av vilka varvet hade byggt en hel del. Dödvikten var 940 ton, vilket var bland det mesta man dittills kunnat få ut av en 499-tonnare.

Även denna **Anders** kom att få många namn och ägare. Hon seglar förresten än.

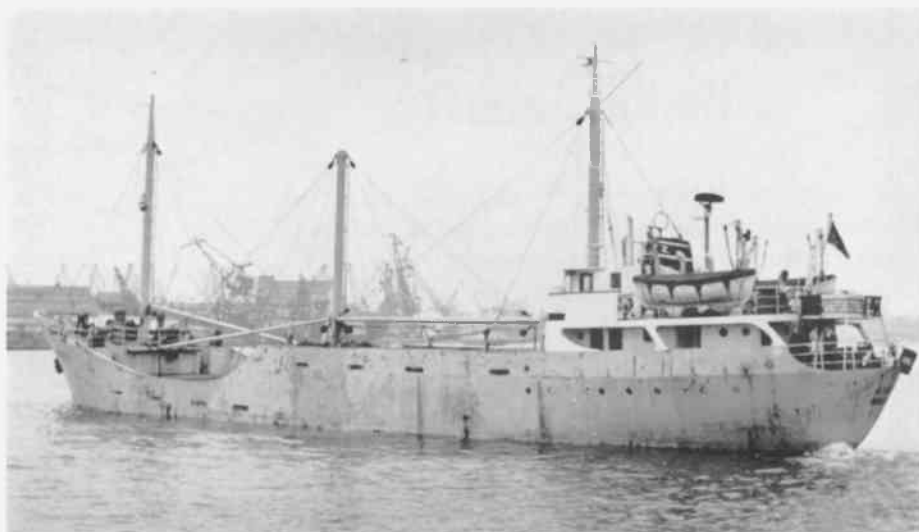
Thun behöll sitt nybygge endast en kort tid, ty hon såldes redan på höstkanten 1959 för 1.278.620 kr till Christian Borg i Köpenhamn. Namnet **Anders** behöll man under Dannebrogen.

I februari 1962 såldes hon till nästa nordiska land. Det var D/S A/S Audun (Jens Marcussen) på Askerøy i Norge som satte henne i trafik som **Askvik**.

Sedan blev det en lång rad norska ägare, vilket kanske visar att fartyget hade brister. 1966 blev hon **Nordhaug** för K/S A/S Nordhaug & Co i Holmestrand. 1968 döptes hon om till **Baltus** för Skips A/S Balticum i Oslo. I augusti 1972 köptes hon av Helle Bergheim i Stavanger som målade **Duvald** på bogen. 1974 kom hon tillbaka till Oslo för Frithiof Foss varvid namnet fastställdes till **Pirat**. Året därpå överfördes hon på F G H Chartering A/S i Oslo, märkligt nog utan namnbyte.

I oktober 1977 lämnade hon den nordiska handelsflottan och såldes till Jona Line Ltd SA i Panama och fick namnet **Thule**.

Den 20 maj 1978 var man beredd att avsluta fartygets öde. På en resa till Trondheim gick hon på grund vid Lep-søy strax norr om Aalesund. Hon tog



*Anders (2) som norska Askvik. Foto Krister Bång december 1963.*

sig av grundet själv och tog sig in till Aalesund med svåra bottenkador. Där blev hon liggande länge men iståndsattes så småningom och kunde återinsättas i trafik i mars 1979.

I maj 1979 såldes hon till tre herrar i Georgetown på Cayman Islands. Det var Andrew de Jesus, Yacoob Ally och Deonauth Ramnarace. Fartyget övertogs i Svendborg i slutet av maj och kom efter sin första resa till Oxelösund i början av juni. Då hade namnet ändrats till **Ida P**.

Fartyget är fortfarande i trafik och hon seglar numera regelbundet på Port of Spain.

**Anders** nummer tre var snarlik tvåan. Hon var en paragrafare på 499 brutton och med 850 tons dödvikt.

Hon byggdes 1956 vid Kalmar Varv under namnet **Birgitta** för Carl-Olof Pernlöf m fl i Göteborg. Efter leveransen den 9 april lades fartyget upp i Kalmar och låg där fram till oktober

1959. Hon hade dock i juni samma år avyttrats till Miranda Schiffahrts G m b H i Hamburg med i stort sett samma ägare som tidigare. Man avsåg att byta ut fartygets namn till **Miranda**.

I oktober 1959 blev hon dock svensk igen i och med att Knud Nordendorph m fl, Uddevalla för 930.000 kr köpte fartyget. Nu kom hon igång under namnet **Birgitta**.

Det var i juni 1961 som Thunrederier AB i Lidköping för 1 miljon kronor köpte fartyget som döptes om till **Anders**. Hon sysselsattes på Thunbolagets vanliga trader och man sag henne då och då passera Göteborg.

Liksom sina två namnar skulle även denna **Anders** få norsk ägare. Det skedde i november 1968 då hon för 525.000 kr såldes till K/S A/S Bravik & Co i Oslo varvid fartyget fick sitt sista namn **Nor-mannvik**.

Hon kantrade och sjönk den 18 mars 1970 i hart väder på Nordsjön. Besättningen kunde räddas. Fartyget var stenlastat.

Det dröjde sedan fram till 1971 innan nästa **Anders** kom. Hon var avsevärt större än sina företrädare och hade med sina 3155 ton större dödvikt än de andra tre tillsammans.

Hon byggdes vid Falkenbergs Varv och levererades till ett partrederi i Lidköping med Helge Källsson som huvudredare. Nämnas kan att dennes son Anders, som ju fartyget uppkallats efter, själv hade 8% i fartyget.

I juni i år såldes det 12 år gamla fartyget för 9 miljoner kr till Alta Mar KB m fl i Stockholm och seglar nu med namn **Miramar**.

Man kan undra hur långt utvecklingen hunnit när nästa **Anders** kommer?



*Kalmarbyggda Anders ägdes av Thun under sju år. Här passerar hon FABIs anläggning på Marieholm. Foto Krister Bång den 20 mars 1965.*



Alvar Olssons *Baltic* gjorde endast en resa för rederiet. Vid resans mål stod Krister Bång den 17 januari 1972.

## Mera om Alvar Olsson . . .

Det var intressant att läsa Walter Nilssons artikel om Alvar Olssons båtar i Länsnummen nummer 2.

Ett fartyg som kom bort i historiken var den lilla tankern *Baltic*, som han ägde ett kort tag 1972. Hon var vid tillfället haveriskadad och belagd med "körförbud" men likväl gjorde hon en resa till Göteborg för istandsättning "utan lov". Krister Bång stod vid kajen och tog emot vid ankomsten den 17 januari.

*Baltic* hette från början *Baltica* och hon levererades från varvet i Karlstad den 8 november 1956 till Malmö Rederi AB i Skåne, vilket var ett dotterbolag till stolta Sveabolaget i Stockholm.

I augusti och september 1960 byggdes *Baltica* om av Helsingborgs Varfs AB för transport av vegetabiliska oljor.

I juni 1965 övertogs hon av moderbolaget, Stockholms Rederi AB Svea. Detta innebar dock ingen förändring av driften av fartyget.

I oktober 1969 såldes hon till ett parterederi i Visby med Rutger Dehlin i Hemse som huvudredare. Denne efterträddes efter ett år av Karl Einar Kihlander i Visby. Som gute erhöll fartyget namnet *Baltic*.

Den nya gotländskan var inte så

lyckosam för sina ägare. Man körde "nosen" i kajen och skötte inte heller underhållet på önskvärt sätt. Resultatet blev nyttjandeförbud och uppläggning.

Då, i januari 1972, slog Alvar Olsson till. Han köpte *Baltic* as is where is för 130.000 kr och förde båten till Gøtenius Varv i Göteborg. Innehavaren av varvet, Wilhelm Gøtenius, köpte båten av Alvar i mars samma år.

I maj 1972 var reparationen klar och man sålde båten för nästan lika många US dollars (120.000 st) som Alvar betalade i kronor några månader tidigare. Köpare var Argo Mar Co Ltd i Piræus och namnet ändrades till *NIKI*.

År 1981 såldes den lilla tankern, hon kunde ta med 745 ton åt gången, först till Konstantinos Karafotias i Piræus och strax därpå till Malacontas SA i Panama vilket bolag ändrade båtens namn till förtroendeingivande *Laura Security*.

Den 22 april i år grundstötte fartyget i Suezbukten omkring 240 miles söder om Suez, bröts i två delar och sjönk. Kvar ombord var 640 ton brännolja.

Magnus Drev

## . . . och Leckö

Jag tackar för den detaljrika beskrivning av ovannämnda fartyg, som nu gått ur tiden. Dock är jag lite tveksam till att hon vid ombyggnaden 1952 skulle ha försetts med en *ATLAS*-diesel igen, som "fick hänga med under hela fartygets återstående livstid".

Jag seglade i *Leckö* 1957-58 och då hade hon en *ALPHA*-diesel och för att vara säker på min sak ringde jag till maskinchefen Tor Berggren på Källandsö, som kunde bekräfta det.

*Leckö* skulle bli mitt första fartyg som styrman under den blå-gula flaggan. Som bornholmare och dansk medborgare hade jag, efter att ha gjort värnplikten som styrman ombord på ett fiskeriinspektionsfartyg i grönländska farvatten, under ett drygt halvår seglat bästeman och vik skeppare i den bornholmska småskeppsflottan. Men jag hade alltid haft en längtan efter att segla i svenska fartyg och tänkte då på våren 1957, att nu måste det bli av. Jag satte upp mig på förmedlingen i Göteborg, men då jag var tveksam om att kunna klara ett styrmansjobb direkt, utan att först ha varit ombord i ett svenskt fartyg, garderade jag mig med att även sätta upp mig som matros. Redan efter ett par dagar blev jag erbjuden i tur och ordning: att resa till Genua och mönstra rorgångare i nybyggda *Gripsholm*, mönstra tredjestyrman i *Saléns Carib* eller mönstra endestyman i *Thunbolagets Leckö*.

Jag valde det sistnämnda och det har jag aldrig haft anledning att ångra. Fram på kvällskvisten den 7 april 1957 anlände jag med tåget till Lidköping och gick ombord på *Leckö*, där befälhavaren Gunnar W Karlsson från Asarum i Blekinge tog emot mig och berättade, att fartyget låg för lastning av råg till Brugge i Belgien. Maskinchefen var ovannämnda Tor Berggren. Besättningen bestod i övrigt av kockstuart, 4 man på däck och en motorelev i maskin. Jag installerade mig i min hytt och följande dag återupptog vi lastningen och gick till mönstringsförrättaren för påmönstring. Fram på eftermiddagen lämnade vi Lidköping och började resan till Brugge.

*Leckö* visade sig vara ett gott fartyg i sjön och med den tidens mått mätt ett hädigt fartyg i hamn. Det blev många

resor över Nordsjön, ofta virke och spannmål ut samt kol och koks hem. Hon var fantastisk på att bära däckslaster och när jag nu tittar i mina privata anteckningar om våra laster från den gången, är det nästan otroligt hur stora däckslaster av koks vi ofta hade. Långresor var inte heller något problem. Jag ser att vi den 24 oktober 1957 lämnade Lövholmen med 197 stds virke för att gå till Southampton, dit vi anlände den 2 november, lossade och avgick till Fowey, där vi lastade chinaclay till Skoghall med ankomst den 14 november.

Det blev många vakter, när man som vi, gick fyra, fem och sex. I dagens läge är det väl knappast någon 600 tonnare, som skulle göra en så lång rundresa på den tiden av året, men det var ganska vanligt i Thunbolaget på den tiden.

Längre fram på höstkanten blev det nästan bara spannmål ner och koks upp. Det var ett evigt byggande och rivande av slingerskott samt resande av däcklaststöttor, byggande av hönsnät och dylikt, samt åter rivande igen, så underhållet av fartygets utsidor blev efterfatt. Vid hamnliggande i Lidköping dagarna före jul under lossning av koks och med däckfolket fullt sysselsatta med att riva stöttor, föranledde det den gode redaren Helge Källsson att yttra sig till mig: Se till att få lite färg på henne, hon ser inte bra ut!

Det var naturligtvis riktigt, men det var bara svårt att hinna med allt.

Jag lämnade Leckö under vintern 1958, då isläget tvingade till uppläggning.

Efter min landanställning i Köping 1962, har vi haft henne här i hamnen under samtliga namn t o m **Dunö** av Kalmar.

Som semesterfirare på min födelseö såg jag under några år de sorgliga resterna av mitt gamla fartyg liggande i Sydhamnen i Rönne. Jag tyckte synd om henne och led med henne, där hon låg i sitt bedrövliga tillstånd. Jag skämdes för att tala om för min släkt och mina vänner, att just hon hade varit mitt första svenska fartyg och att jag med henne hade upplevt många angenäma stunder.

Det känns därför som en befrielse, att hon nu har skrotats och att jag vid min semester på Bornholm i år slipper se resterna av henne.

## Kuttern i Bohuslän

av Egon Haglund

När Sophus Petersen, den kände restaurangmannen i Göteborg, i maj 1917 köpte kuttern **Prins Carl** av Lars Edvard Johansson från Grundsund, var det säkert en och annan som höjde på ögonbrynen. Visserligen var Sophus Petersen en utomordentlig restauratör och en mästare vad gäller fisk, men att han skulle behöva en egen fiskebåt, var det väl ingen som trodde på. Det var ju gott om duktiga fiskare i Göteborgstrakten som kunde förse honom med utmärkt råvara. Men det var ingalunda så, att Petersen tänkte låta kuttern gå på fiske. Petersens planer var att **Prins Carl** skulle gå till Medelhavet för att hämta hem vin. Hade planerna gått i lås hade **Prins Carl** blivit den första och troligen den enda "vintankern" i vår kutterflotta. Det var givetvis svårt att få bra vin till restaurangrörelsen under brinnande krig och Petersens tanke var, att en liten fiskebåt skulle ha lättare att ta sig igenom de krigförandes spärrar.

Han lät sätta in en 40 hästars motor och i november 1917 registrerades hon som motorgaleas. Men kriget tog slut

1918 och den ordinarie sjöfarten kom igång igen. **Prins Carl** hann aldrig iväg och i början av 1920 sålde han sin kutter.

**Prins Carl** var ett Grimsbybygge från 1884 och fick vid sjösättningen namnet **G F Sleight**. 1899 köptes hon av käringöborna Amandus Eliasson och Ernst Andersson och omnamnades **Prins Carl**. Som alla orustbåtar registrerades **Prins Carl** av Tullkammaren i Uddevalla.

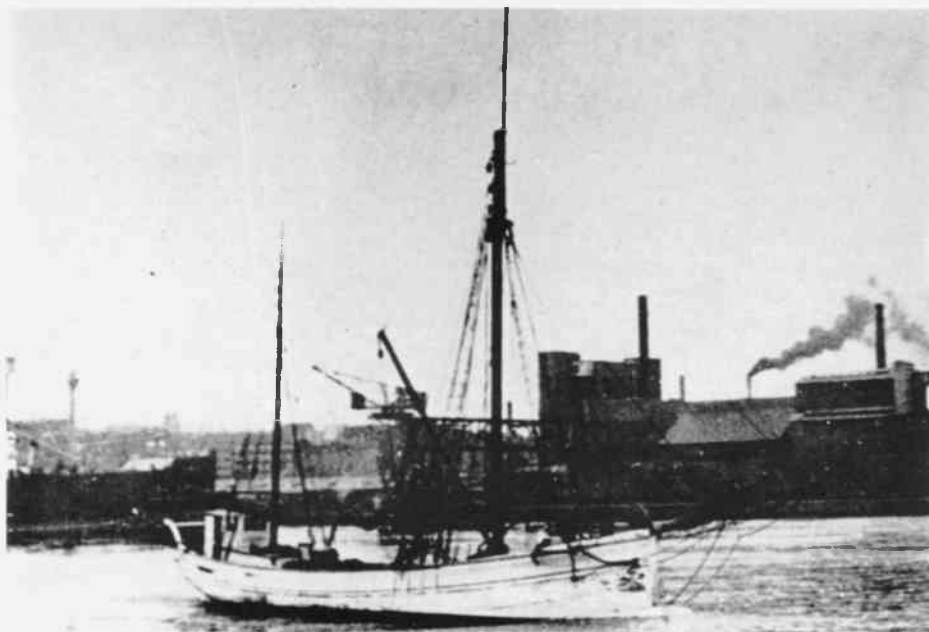
Amandus Eliasson var inte med så värst länge. Redan ett år senare sålde han sin andel till en annan käringöbo Anders Andersson. **Prins Carl** hade vid inköpet också registrerats i Skeppsregistret men redan i december 1900 avregistrerades hon. Tydligt är att kuttern i fortsättningen endast skulle användas för fiske. I slutet av 1900 blev Ernst Anderson ensam ägare.

I februari 1911 tyckte han dock att det var dags att bilda ett partrederi och lät sex käringöbor köpa var sin sjundedel. Själv blev han huvudredare.

Så kom världskriget 1914. Svårigheterna att bedriva fiske på Nordsjön



*Prins Carls vackra namnbräda. Foto från Egon Haglund.*



*Prins Carl inledde epoken Prinslinjen med trafik mellan Sverige och Danmark. Foto från Egon Haglund.*

blev allt större och i maj 1916 inregistrerades **Prins Carl** på nytt för att sysselsättas i fraktfart. I stället för Ernst Andersson hade Alfred Westerström inträtt som huvudredare. Karingötiden var dock i det närmaste över. Redan i mars 1917 såldes hon till ett partrederi i Grundsund som ett par månader senare vidare såldes henne till Sophus Petersen i Göteborg och vars redarskap beskrivits tidigare.

Den 4 februari 1920 kom så **Prins Carl** till sin sista hemmahamn Ellös, där hon kom att stanna i 26 år. Det var

Adolf Henriksson, som köpte henne och i fortsättningen blev det enbart fraktfart. Därmed kan också sägas att grunden var lagd till den senare så kända Prinslinjen mellan Västkusten och då främst Göteborg och Danmark. Eftersom Henriksson själv drev trävaruhandel i Ellös förde han själv aldrig kuttern utan stod under hela tiden som redare.

Under hela 20-talet gick hon sina stadiga trader. Hon togs upp för översyn med jämna mellanrum men åldern tog så småningom ut sin rätt. Hårt nedgången kom **Prins Carl** till Hälleviks-

strand 1934 där "kutterdoktorn" Wilhelm Oscarsson förbyggde henne och gav henne det utseende som framgår av fotografiet.

Den 9 april 1938 gick hon på på nordvästsidan av Stora Karholmen mellan Hälleviksstrand och Edshultshall. Med skador i kölen kom hon loss efter 8 timmar och kunde för egen maskin gå till Lysekil för reparation.

Trots att kriget bröt ut fortsatte hon som så många andra fraktare seglotionen. Bortsett från en grundstötning den 5 juni 1941 på Jyllands ostkust klarade hon krigsåren utan missöde.

Efter nyår 1946 tog hon in 100 ton styckegods, säckar och balar i Göteborg för att gå till Aalborg i Danmark. Den 9 januari gick hon på en mina 1,5 distansminuter nordost om Hals Barres fyr och blev stående på 10 meters djup med större delen av aktern bortsprängd och med masterna stickande upp över vattenytan. Skeppare ombord var henånbördige Algot Olofsson, som tillsammans med de övriga tre besättningsmännen omkom.

#### **Prins Carl ex G F Sleight**

Registreringsnummer: 3447

Signalbokstäver: JKNV (senare SJPM)

Byggd 1884 i Grimsby, England av ek och furu på kravell

Brutto 89,68 ton Netto 63,33 ton

Dödvikt 130 ton

Längd 23,33 m Bredd 6,02 m

Djup 3,17 m

## Kanalbåt – Skärgårdsbåt – Motortanker

av Ragnar Magnander

Förra året skrotades av Uddevalla Industritjänst tankern **Ekerö**. Av skorvet att döma kunde man konstatera, att det rörde sig om ett äldre fartyg om vilket det kunde vara på sin plats att skriva några rader.

Tankern **Ekerö** kommer jag ihåg väl från mina sommarlov ute på Öckerö där hon och de andra tankbåtarna **Tankfors**, **Tankö**, **Långö** och allt vad de hette ofta var synliga i hamnen. Mina tidigt, båtologiskt intresserade, ögon fäste sig särskilt bland dessa små tankbåtar för just **Ekerö**, som med sitt långa skrov hade något ålderdomligt över sig.

Hon började också sin bana redan 1903 då hon byggdes som passagerarångaren **Linköping** vid Södra Varfvet i

Stockholm för Linköpings Nya Rederi AB. Hon kom att trafikera traden Stockholm-Linköping under en lång följd av år.

Nybygget ersatte efter leveransen ett äldre fartyg med namnet **Linköping** ex **Phoenix**, **Vestergötland**, vilket var byggd redan 1848. Denna gamla ångare såldes till Västervik och hamnade i kusttrafik under namnet **Western**. Denna ångares senare öde är för mig obekanta men kanske kan någon i läsekretsen berätta?

Men tillbaka till den "nya" **Linköping**. Hon var av så kallad kanalbåtstyp och liknade mycket Göta Kanalbolagets passagerarbåtar. Hon lär ha haft en elegant inredning, var väl hållen och blev mycket populär av den resande allmän-

heten.

På sin trafik till huvudstaden hade hon sällskap av den år 1883 byggda ångaren **Wisingsö**, vilken i huvudsak gick i lasttrafik, men även medförde passagerare. Ångaren **Wisingsö** hade fram till tiden för första världskriget redats av Ångfartygs AB Esaias Tegner, men hamnade därefter i samma rederi som **Linköping**.

Som alla andra kust- och insjörederi fick Linköpingsbolaget med tiden vidkännas en alltmer övermäktig konkurrens från landsvägstrafiken. Rederiet gick i likvidation och ångarna **Linköping** och **Wisingsö** hamnade 1934 hos nybildade Rederi AB Linköping-Nyköping. **Wisingsö** omdöptes till det mera passan-

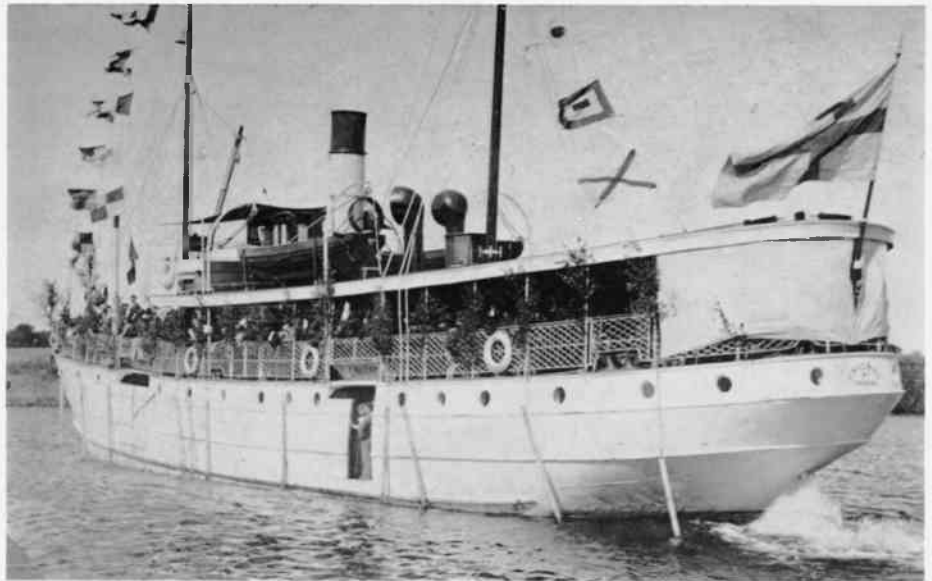
de namnet **Nyköping**, när hon inte hade trafikerat Vättern sedan slutet av 1890-talet.

Oaktat detta kunde inte heller detta nya rederi kämpa mot landtransporterna utan ångaren **Linköping** såldes 1938 till ett partrederi i Linköping med handlanden Karl Albert Johansson i spetsen. **Nyköping** såldes följande år till Finland för trafik på Åland under namnet **Mariehamn**, men seglade efter endast några säsonger vidare till Norge. Den gamla forna Vättern-ångaren, nu under namnet **Nordnorge**, fick ett dramatiskt slut då hon torpederades och försvann i mars 1944

Av det år 1934 bildade Linköping-Nyköpingsbolaget, vilket alltså avvecklades 1938, uppstod i Stockholm samma år Nya Rederi AB Linköping-Nyköping. Med lastbåtarna **Simson VIII** och **Ella** var avsikten att bedriva lasttrafik mellan Stockholm, Nyköping och Linköping. Hur den trafiken utvecklades känner jag inte till.

Vi får i alla fall återvända till år 1941 då ångaren **Linköping** hamnar i Göteborg. Hon säljs då till skärgårdsrederiet Trafik AB Öckerö Skärgård på Hälsö. Detta bolag hade samma år sålt sin passagerarbåt **Ejden** ex **Inland** till Stockholm och eftersom denna båt omdöpts till **Filip** kunde nyförvärvet överta fågelnamnet **Ejden**.

Det nya fartyget kom dock inte att användas i någon större utsträckning av sin nye ägare. Hon var ju en typisk insjö- och kanalbåt och med sin höga överbyggnad och öppna däck lämpade hon sig föga för skärgårdstrafik. Då hon emellertid var kraftigt byggd och var en



*Ångaren Linköping flaggprydd och lövad. Vykort.*

god isbrytare användes hon dock en del under krigsårens stränga isvintrar.

Efter det stora kriget låg hon säkerligen mest upplagd innan den sedermera välkända herr Sten Allan Olsson för firma Metallprodukter 1946 köpte henne. Meningen var nu att hon skulle skrotas, men då det visade sig att hennes skrov var i gott skick, avbröts upphuggningen och hon lades på Ringön för att bida vidare öden.

Vintern 1948/49 döptes hon om till **Ekerö** (en gammal namnform av Öckerö). Anledningen var att hon då byggdes om till tankfartyg sedan hon för 32.000 kr sålts till Per Ernst Alexander Alexandersson och Allan Helge Samuel Martinsson på Öckerö med den förstnämnde som huvudredare. Dessa herrar bildar hösten 1951 tillsammans med skepparen Karl Rolf Eliasson bolaget Rederi AB

Öckerö tank vilket bolag alltså **Ekerö** nu tillhör.

Som tankbåt, främst i Göta-Älv-trafik, kom hon nu att knalla i många år. 1961 förlängdes hon ca 4 meter på varvet i Karlstad.

Den 11 januari 1964 var hon med om en olycka som fick en tragisk följd. På Göta Älv, mellan Trollhättan och Lilla Edet, kolliderade fartyget med motorfartyget **Alda** av Mariehamn. **Ekerö** hade enligt uppgift fått roderskada varför hon drev manöveroduglig tvärs i älven. **Alda** kom på kontrakurs och träffade **Ekerö** akterut i däckshuset varvid ett stort hål revs upp. Styrmannen A Korneliusson, som uppehöll sig just i däckshuset, omkom vid olyckan.

**Ekerö** reparerades och fortsatte att gå för sina redare ute på Öckerö till sommaren 1978 då det meddelades att rederiet försatts i konkurs och hon såldes hösten detta år till Rederi AB My, Göteborg men vandrade snart vidare till ett partrederi med A Stålby i Göteborg som huvudredare.

Sista åren låg båten mest upplagd vid Gullbergskajen. Innan hon såldes till upphuggning sommaren 1982 hade hon en tid tillhört Bunkertransporter K G Simonsson AB i Göteborg.

**Ekerö**s styrhytt sparades emellertid och denna finns nu på en annan gammal tankbåt nämligen **Västtank** ex **Västmanland** som därmed tyvärr fick sin härligt gammalmodiga kommandobrygga ersatt med en modernare dito.



*Ordentligt ombyggd men skrovlinjerna skvallrar om ett annat ursprung. Ekerö passerar Bertil Söderbergs kamera.*

Källor: Svensk Sjöfarts Tidning  
Sveriges Skeppslista

## När CILLA gick till

Krister Bång frågar i LP nr 2 vem den sjunkna båten GG 423 kan ha varit. Hon byggdes 1925 hos Petter Pettersson varv på Hålsö som fiskebåt. Namnet blev Norma GG 66 och hemorten blev Källö-Knippla. Norma var 56 fot lång och motorn en Pitagora Göta på 50 hkr. Den blev emellertid utbytt mot en 75 Bolid.

Hon stannade kvar i många år på Knippla men såldes någon gång på 1950-talet till Bua och blev omdöpt till Svanen. I början på 1970-talet kom hon till Hönö blev registrerad som GG 423 Cilla och hon användes som trälare och sillgarnsbåt. Motorn hade under tiden i Bua blivit utbytt mot en 2 cyl Skandia på 150 hkr.

På Hönö blev hon inte så gammal, ca 2 år, då hon vid en sliptagning på Hönö varv kantrade på vagnen och föll i en betongkaj. Ett stort hål i bordläggningen gjorde att hon sjönk. Ågarna fick ersättning av slipförsäkringen. Cilla blev kondemnerad och bortskänkt till några varvsarbetare som åtog sig att ta hand om "vraket". Vad som sedan hände vet jag inte. Kanske blev hon något slags fritidsbåt. I vart fall var epoken som fiskebåt slut som varat i bortåt 50 år.

Gunnar Utbult



När Länsumpen anlände idag fastnade jag direkt för rubriken "Vem är GG 423". Av fotot att döma samt en del egna anteckningar bör det efterfrågade fiskefartyget vara GG 423 Cilla, som ägdes av bland andra Olle Olofsson, Hönö. Fartyget byggdes på Hålsö 1927 och mätte 44,29 brutto- resp 16,55 netto-registerton. Längd och bredd var 16,18 resp 6,03 m. Motorn var en Skandia på 130 hk. Fartygsregisternummer och signal: 7338 resp SKTW.

GG 423 Cilla hörde tidigare hemma i Bua (VG 102 Svanen) och än tidigare i Kungshamn (LL 947 Maj I) vad jag kan förstå. Eventuellt kan det även ha haft Smögen som hemmahamn under en kort period i början av 60-talet (LL 687 Norma).

Efter att ha varit GG 423 Cilla ägdes Cilla av Knut Robert Wessling, Karlstad.

Tyvårr har jag inte tillgång till äldre exemplar av Svensk Skeppslista eller Länsumpens förträffliga listor med reg nr 7000 - 8100 så jag kan inte yttra mig om fartygets tidigare öden och äventyr.

Björn Svensson



*Cillas karriär som fiskebåt fick ett hastigt slut vid slipen på Hönö Klåva. Foto Per-Olof Hansson.*



*Cilla hörde även hemma på Smögen som Norma. Foto Leif Johansson.*

Som svar på Krister Bångs förfrågan om GG 423 kan jag lämna följande upplysningar:

Båten hette Cilla och var hemmahörande på Hönö. Hon ägdes av Arne Zakrisson, Olle Olofsson och Ebbe Johansson. Vid en sliptagning vid Hönö varv inträffade ett missöde då slipvagnen gick sönder varvid Cilla välte och slog upp ett hål i bordläggningen under vattenlinjen.

Efter haveriet såldes båten till varvsägaren Gustav Berg. Han tog ur motorn och en del annat av värde såsom styrhytten, som sattes på GG 298 Bris av Hönö.

Jag minns inte exakt när olyckan inträffade men vad jag kan se av fotografierna så är de framkallade i juni 1973.

Per-Olof Hansson

# Skutsvar

Beträffande den okända skutan som Curt S. Ohlsson sänt oss en bild på i förra numret har vi fått två svar.

Det ena från Arne Persson som tror att det är 4047 **Valborg** ex **Gerd** ex **Nina** byggd 1902 på Sjötorps Varv. År 1948 byggdes skutan om på Sjötorps Varv, då hon troligen fick det utseende hon har än idag som museifartyg vid Fartygsmuseet i Lilla Bommen i Göteborg.

Arne Persson



Arne Persson hänvisade till Ingvar Thörn i Mariestad, som inkommit med följande.

Beträffande skutan i Länsumpen har jag talat med ett par av "di gamle" från Sjötorps Varv. Skrovet tyder på ett sjötorpsbygge. Dock kan ingen erinra sig den utformningen på vantspridarna som bilden visar, men de säger också att många skutor som fick riggen kapad i samband med motoriseringen riggades upp igen under krigets bränslebrist, då seglen fick komma till heders igen.

Att skutan skulle vara 4047 **Valborg** tror vi inte på, möjligen 936 **Valborg** men knappast troligt. Jag har emellertid i mina samlingar funnit en skuta med likadana vantspridare nämligen 4197 **Valkyrian**. Fotot är från 1920-talet och hon riggades senare ned men kan naturligtvis ha riggats upp igen i ursprungligt skick.

Ingvar Thörn



Således tre tänkbara kandidater: 936 **Valborg**, 4047 **Valborg** och 4197 **Valkyrian**. Vi låter frågan gå vidare. Kanske med hjälp av vidstående foton frågetecknen kan rätas ut.

Red.



Är den okända skutan denna **Valborg** (reg-nr 936)...

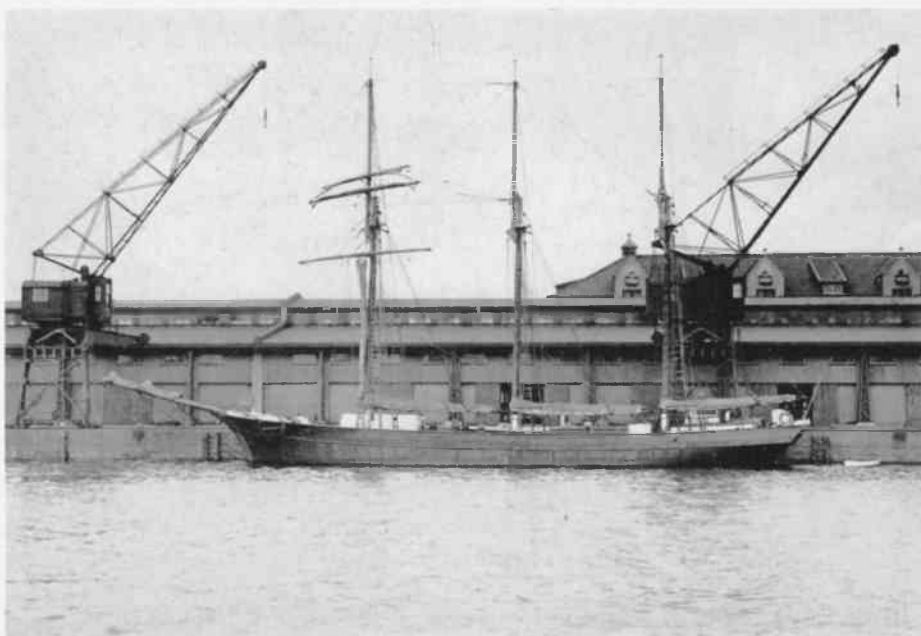


... eller är det möjligen **Valkyrian** 4197)? Foto genom Ingvar Thörn.



*Ytterligare två av Curt S Ohlsson/Bildgrupp ETT okända skutor. Vem avslöjar deras identitet. Båda fotona tagna den 28 juni 1946.*

## Fler okända skutor



*Fotot taget i Göteborgs Frihamn på 20- eller 30-talet.*

Skutor kan många gånger vara svåra att identifiera. Större ombyggnader och en ny riggning har oftast gett en helt ny bild av skutan.

Ovanstående skutor var på sommaren 1946 under gång på Göta älv, då de exponerades på Curt S. Ohlssons film. Men vilka skutor är det?

Fotot här bredvid kommer från Västra Kretsens fotoarkiv. Man kan på livbojen urskilja namnet **Lott** och gissa sig till hemorten Hamburg. Vem vet något om denna skuta?

### VILKEN SKUTA?

På nästa uppslag har vi "vikit ut" en grann tremastad bark. Fotot har vi fått från Stig Nyberg och det lär vara tagit i Gävle. Vem kan säga skutans namn och när fotot är tagit?



9701	F			BRITTA	1956	Hälleviksstrand	92	37	X	1956			
9702	Mt			STORÖ ex Kollbjørg, Norsol, Empire Diamond	1941	Belfast	8137	4700	X	1956	9.59	S No	Anl Hongkong 591120 för upphuggning
9703	Ms			Jayda ex Boltentor, Grete Deters, MORGAN WEDLIN	1956	Oldenburg	499	279	X	1956	12.64	S Ge	
9704	Ms			Maldive Crest ex Supreme Trader, Slembe, CAROLINE SMITH	1956	Drammen	1920	754	X	1956	12.67	S No	
9705	Ms-B			IVAR ex GROGG, OAXEN VII	1955	Stockholm	40	0	X	1956			
9706	F			DYNING	1956	Hasslö	30	10		1956	2.69	S Fi	(SF 235)
9707	Ms			Eastern Energy ex KIRRIBILLI	1956	Göteborg	7629	4353	X	1956	12.78	S Sg	Upphuggen Karachi 4/83
9708	F			LÄCKÖ ex CANTON I, SKAFTÖ, SKOGLAND	1956	Landskrona	99	40	X	1956			
9709	Ms			Aris III ex ADELE, MADELEINE	1956	Lidingö	499	290	X	1956	3.75	S Gr	
9710	Mt			Laura Security ex Niki, BALTIC, BALTICA	1956	Karlstad	486	180	X	1956	5.72	S Gr	Sjönk 830422 Suezbukten
9711	Ms			Amal Express ex TIMMERLAND	1956	Bremen	3715	1682	X	1956	12.75	S Hu	Anl Karachi 820223 för upphuggning
9712	Ms			Gem Carrier ex Klitos, Alexandros, Basel, Veneranda M, MASSILIA	1956	Helsingborg	2464	1230	X	1956	6.70	S It	
9713	Mt			VINGÖ ex TANKHOLM, Tank I, Chant 50	1944	Goole	399	148	X	1956	1976		Upphuggen Ystad
9714	F			BRIS	1935	Falkenberg	23	8	X	1956	1962	S Fi	(SF 104)
9715	Ms			Melina Tsisris ex Auriga, ISOLDE	1956	Bremen	2740	1328	X	1956	5.69	S Li	Upphuggen Gadani Beach 7/81
9716	Ms			Eastern Power ex Eastern Progress, Salamaua, IBERIA	1956	Köpenhamn	2364	1169	X	1956	5.69	S PG	
9717	Mt			Regal II ex Salambo, Port Cros, Taifun, MARIEBORG	1956	Göteborg	12666	7269	X	1956	11.68	S Fi	Anl Gadani Beach 830723 för upphuggning
9718	Ms			GENTIANA	1956	Hamburg-Neufelde	452	189	X	1956	1958		Sjönk Hanöbukten 1 december
9719	Ms			Kang Ding ex Oceantravel, NORTHERN CLIPPER	1956	Malmö	10476	6347	X	1956	2.63	S	Hongkong
9720	Ms			GUBBEN II ex Varna	1937	Halden	62	29	X	1956			
9721	Ms			Lestemar ex CETUS	1956	Brake	499	279	X	1956	10.57	S Bz	Grundst 650828 Igarofloden. Vrak
9722	F			ALF	1950	Ystad	44	13		1956	1969		Sjönk 11 december vid Blå Jungfrun
9723	Ms			Hind G ex ARABRITT	1956	Landskrona	2999	1459	X	1956	1.79	S Le	
9724	Ms			Combate de Palmamocha ex CORA	1957	Sölvesborg	499	239	X	1957	5.58	S Ge	
9725	Ms			Bristol ex Sfakia, Alexis Taf, Soskua, STENA WOOD, ROYAL WOOD	1957	Gävle	499	289	X	1957	6.70	S Fi	Kantrad 780128 Marmarasjön
9726	Mt			Newluck ex Cyprus Star, Doryforos, Søren Rask, NORD, Haifa, Empire Tapley	1945	Northwich	366	166	X	1957	5.60	S Da	
9727	Ms			El Cinco ex Tasman Dertien, Capitaine Tasman, Nemours, MARTITA, Steendiek	1957	Hamburg	1764	1033	X	1957	6.60	S Fr	
9728	Ms			Carpi ex CAPRI, Arienoldus G, Kitty, LCT 456	1943	Glasgow	499	281	X	1957	8.64	S It	Upphuggen Spezia 10/74
9729	Ms			Ida P ex Thule, Pirat, Duvald, Baltus, Nordhaug, Askvik, ANDERS	1957	Falkenberg	499	266	X	1957	1959	S Da	
9730	Ms			Arab Al Hijaz ex ELGAREN	1957	Hamburg	5737	2928	X	1957	6.75	S Si	Anl Gadani Beach 830205 för upphuggning
9731	F			Laguna ex LAGUNA I, TUDOR	1957	Rönnäng	99	39	X	1957	7.69	S Fi	(SF 240)
9732	F			NORLAND ex KONTIKI III, PORT SAID	1957	Skredsvik	91	38	X	1957			
9733	Ms			Carmen ex GERTRUD BRATT	1957	Brügge	1565	661	X	1957	12.67	S Ch	Strandad 771212 utanför Mexico
9734	Mt			Mobiltest I ex Angeliki P, Avante, KINN, Koll	1947	Göteborg	9856	5876	X	1957	1.64	S Li	Pråm i Cartagena från 1970
9735	Ms			Anna Wonsild ex ALSTERN	1957	Rendsburg	499	276	X	1957	6.70	S Da	Sjönk 720429 utanför Gijon
9736	Ms			Konstantinos M ex Aghios Spyridon, Lise, ARNOLF, Mogens S	1940	Groningen	414	199	X	1957	3.61	S Da	
9737	Ms-B			Sigyn ex NEPTUN	1957	Norrköping	278	74	X	1957	3.66	S Da	
9738	Mt			Phoenix Star ex Argo Trader, Ocean Star, SEVEN STARS	1957	Göteborg	15406	9521	X	1957	1966	S Li	Upphuggen 6/81 Karachi
9739	Ms			Scantic ex MONA, Monica, Benwood, Stainton, Empire Crocus, Dr Colijn	1936	Groningen	326	158	X	1957	12.62	S Da	Sjönk 641207 utanför Cornwall
9740	F			LUNA	1957	Hälleviksstrand	89	40	X	1957			
9741	Ms			SVEDAN I ex Askenes	1907	Glasgow	86	45		1957	7.58	S Da	Ev sjunken Öresund
9742	F			ZEUS I ex OCEAN	1957	Marstrand	99	48	X	1957	4.74	S Bz	
9743	Ms			Baltic ex GLIMFORS, GLIMFJORD, Erna R, Dievenow	1915	Cosel bei Breslau	299	135	X	1957	8.74	S Br	
9744	Mt			UARDA ex Falkefjell	1931	Malmö	7910	4599	X	1957	1959		Anl Hongkong 5 december för upphuggning
9745	Ms			State of Gujarat ex SONATA	1957	Malmö	9055	5310	X	1957	6.60	S In	Upphuggen Bombay 6/80
9746	P			SCG 75 ex F L 5	1928	Tyskland	262	262		1957	1969		Upphuggen
9747	Ms			Bellina ex Sabik, Ljuta, Ranella, Stove Waggon, BELLINA	1957	Köpenhamn	10143	6788	X	1957	2.62	S No	Anl Gadani Beach 820319 för upphuggen
9748	Ms			TINELAND ex HAVANG, ANN-LOUISE, LAILA, LOKE	1957	Sölvesborg	499	242	X	1957			
9749	Ms			Inej ex TRUBADUR, BRITA THORDEN	1957	Uddevalla	3446	1195	X	1957	4.64	S Ru	Upphuggen 1981
9750	Ms			La Providence ex Beirut Trader, ELISABETH	1957	Lidingö	499	292	X	1957	1974	S Le	

9751	F		ZENITA AV STURKÖ ex ZENITA	1957	Karlshamn	19	5	X	1957				
9752	Ms		Volare ex Tiger Bay, Vola, Achernar, ALTA	1957	Göteborg	10859	5642	X	1957	6.66	S	Bu	Standad Riga 801129
9753	Ms		Samantha ex Navarino, GRIPSHOLM	1957	Genua	23190	11570	X	1957	12.75	S	Gr	
9754	SS-B		RIBERSÖ ex ALERT, JOHANNEDAL	?	?	30	7	X	1957	1967			Förstörd
9755	F		SILWO ex SILVERFORS	1948	Djupvik	77	35	X	1957	1965			Sjönk 15 december utanför Smögen
9756	Ms		Kent ex Angelique Taf, REX, ROYAL BOARD	1957	Gävle	499	291	X	1957	3.74	S	Cy	Sjönk 780708 utanför Sicilien
9757	Ms		Lady Odiel ex JOMFRULAND, KALMARSUND IX	1957	Kalmar	494	278	X	1957	2.82	S	Br	
9758	F		REGÖ	1956	Karlshamn	22	6	X	1957				
9759	Mt		Bonny ex LINDÖ	1957	Kiel	4470	2436	X	1957	1970	S	Da	Anl Santander 790424 för upphuggning
9760	Ms		Maldive Pioneer ex Salamat Ambi, Enterprise, Nanchang, Hervang, AMACITA	1957	Köpenhamn	10137	6794	X	1957	9.63	S	No	
9761	Ms		Akis S ex Mireille, DALHEM	1957	Landskrona	6363	3690	X	1957	1.70	S	Li	
9762	Ms		RINGÖ AV KARLSKRONA ex RINGÖ, Kurth Both, Hanna, Anny	1914	Brake	226	132	X	1957	1982	S	Ge	
9763	Ms		Ageliki II ex Marie-Aude, STAFFAN, PALMA	1957	Löddöse	499	277	X	1957	7.67	S	Ne	
9764	Ms		Buana ex Midjur, Alphard, AVASAKSA	1957	Tamise/Göteborg	10788	5565	X	1957	2.66	S	Bu	Upphuggen Aliaga 6/83
9765	Mt		Electra E ex Meltemi, SEA SCOUT, SEVEN SEAS	1957	Göteborg	15728	9419	X	1957	1971	S	Fi	Upphuggen Busan 4/77
9766	F		NORDPOL ex LAGUNA, ANNA STRI	1943	Hälsö	66	20	X	1957				
9767	Ms	Eva B ex Buur, Susanne Herup, TUNÖ, Dieter Waltraud, Rita Degen, Ludwig, Erica		1911	Stettin	299	168	X	1957	4.63	S	Da	Skrotad Köpenhamn 1971
9768	Ms		Evelyne ex KORSHAMN, AXELINE BRODIN	1957	Landskrona	5650	3150	X	1957	2.77	S	Br	Anl Kaohsiung 790822 för upphuggning
9769	Ms		Lino Mancino ex Dino, Terra, JAN, Medemsand, Danix, Vesla	1913	Bergen	1274	643	X	1957	9.63	S	Pa	Upphuggen Vado 8/78,
9770	Ms		Hong Qi 165 ex Baodi, SVENSKSUND	1957	Nacka	2950	1530	X	1957	5.73	S	So	
9771	Ms-B		TRITON ex GRANDGROGG	1957	Åmål	198	53	X	1957	1.83	S	Fi	
9772	F		SAIBON ex SÄRÖ, MARITANA	1957	Landskrona	99	41	X	1957				
9773	F		VÄSTKUSTEN ex ORIENT, SARITA	1957	Hälsö	99	39	X	1957	1973	S	Da	Sjönk 16 juni utanför Lindesnäs efter brand
9774	Ms		Shayma 3 ex Viki-Lam, NEVA	1957	Helsingborg	2472	941	X	1957	12.71	S	Pa	
9775	F		RINGÖ ex LOS ANGELES	1957	Marstrand	98	47	X	1957				
9776	Ms		GRAUTEN	1957	Kalmar	499	274	X	1957	1964			Förlist 5 december utanför Bureå
9777	Ms		Hvar ex SOMMEN	1957	Rendsburg	499	282	X	1957	8.66	S	Ju	
9778	Ms		Samar ex SAMO	1957	Hamburg-Altona	499	244	X	1957	7.75	S	Sy	
9779	Ms		RIS 8 ex RIO DE JANEIRO	1957	Göteborg	8495	4837	X	1957	12.81			Upphuggen Barcelona
9780	Ms		Taishan ex NORDICA	1957	Landskrona	4439	2380	X	1957	7.68	S	So	
9781	Ms		Kota Setia ex Hermes, TRAVANCORE, STUREHOLM	1957	Bremen	8720	6543	X	1957	9.75	S	No	Anl Kaohsiung 790929 för upphuggning
9782	Ms		Lionello L ex Chemical Marketer, Vincita, SEVEN SKIES, HARRY R TRAPP	1957	Göteborg	12645	7309	X	1957	3.65	S	No	Anl Spezia 820317 för upphuggning
9783	F		EROS	1920	Göteborg	40	15		1957	5.59	S	Fi	(SF 40)
9784	Ms-B		HALLSTA II ex VOIMA, BIRGER, BJÖRNEN, PER	1956	Göteborg	119	0	X	1957				
9785	Ms		Timac ex Kirsten Halskov, LIBRA	1957	Falkenberg	499	266	X	1957	1967	S	Da	
9786	Ms		Amal Glory ex TRANELAND	1957	Bremen	3712	1679	X	1957	2.76	S	Hu	Anl Bilbao 800319 för upphuggning
9787	Ms		Dover ex Costis Taf, Pälli, STENA PAPER, ROYAL PAPER	1957	Gävle	499	290	X	1957	6.70	S	Fi	Sjönk 790627 vid Canea
9788	Ms		Kosmas M ex Gruno Reidar, Marion Sleigh, MAGNOLIA	1957	Landskrona	12210	7069	X	1957	3.63	S	No	Anl Barcelona 790504 för upphuggning
9789	Mt		RYA ex O K RYA, PIA, Guldskjæel	1921	Harstad	49	20	X	1957				
9790	Mt		TOSTERÖ ex Inge Maersk	1939	Odense	9577	5694	X	1957	1966			Anl Castillion 20 april för upphuggning
9791	Mt		Kavo Yossonas ex AVANTI	1957	Köpenhamn	13268	7784	X	1957	10.72	S	Gr	Anl Sevilla 781021 för upphuggning
9792	Ms		Christos K ex Nopal Sun, MARTIN THORE	1957	Öskarshamn	6482	3787	X	1957	4.66	S	No	
9793	Mt		Amra ex Ania, Nanna, FERMIÄ	1957	Göteborg	12905	7315	X	1957	5.67	S	Fi	Anl Nådendal 830514 för upphuggning
9794	Tt		Ocean Queen ex Desert Queen, NANNY	1957	Göteborg	22225	13783	X	1957	10.65	S	Li	Anl Valencia 760512 för upphuggning
9795	Mt		MIA ex HERO	1901	Göteborg	48	21	X	1957	3.75	S	Fi	
9796	F		TITANIA ex STENSÖ	1957	Karlshamn	33	9	X	1957				
9797	Ms		FÄRJA 61/264 ex BURE	1957	Kristinehamn	174	61	X	1957	9.76			Statsfartyg
9798	Ms		Gran Canaria ex FREDRIKA	1957	Nacka	2936	1525	X	1957	9.65	S	Ge	
9799	Ms		Fani ex SKANDINAV, HEDERA, Marstenen, Thor I	1938	Sandefjord	2564	1399	X	1957	10.63	S	Gr	Skrotad 1969 i Eleusis efter brand
9800	Ss		TORTUGA ex ANTIGUA	1932	Quincy	8083	3995	X	1957	1964			Anl Brügge 4 september för upphuggning

# Jag svävar . . .

av Krister Bång

Min förkärlek till att resa ytlede kan stundom belönas med underbara fröjder. Å tjänstens vägnar skulle jag i höstas åka hem från Paris och valde naturligtvis den maritima vägen via London och Felixstowe.

Jag satt alltså nu bekvämt tillrättad på tåget mellan Paris och Boulogne och prisade min klokhets att inte flyga. Jag är nämligen inte speciellt road av att utnyttja det kommunikationsmedlet. Luftgropar och dylikt ligger inte för mig.

Därför blev jag vid framkomsten till Boulogne lite förvånad när omstigning till svävar skulle ske. Jag hade aldrig satt mig in i hur det skulle vara att åka svävar. Hade bara konstaterat att överfarten till Dover skulle vara undanstökad på 40 minuter.

Bredvid mig placerades tvenne amerikanskor, käck och hurtfriska och pratglada. Det vill säga innan vi brakade åstad.

Plötsligt började propellrarna snurra och det blev ett oväsen till och med högre än i ett modernt klassrum. Svävaren lyfte på kjolen och hela ekipaget kom i rörelse.

Det fanns en faktor som jag inte kalkylerat tillräckligt med. Det var vädret. Av värdinnan blev jag upplyst om det pinsamma faktum att det blåste 25 meter per sekund. På grund av detta skulle man få en något längre tur vilken beräknades till en timma. Någon ytterligare avgift för den längre färden var dock ej aktuell. Ett tröstens ord.

Knappt hade vi lämnat land förrän farkosten började uppföra sig å det

jag. Jag försökte se ut som om sådana här resor är helt normala och naturliga. Men jag funderar nog en gång extra nästa gång innan jag tar en ny tur med svävar.



## TILL SALU

Svensk Sjöfarts Tidning 1973–83 kompletta årgångar och lösexemplar.

Maskinbefalet: inb. årgångar 1942–63.

Sjömannen: inb. årgångar 1960–69.

Svenska Lloyds Jubileumsbok 1869–1919, 1869–1944.

Pris: 150:– resp. 125:–.

Biblioteket Nakterhuset.

Tel. 031-24 65 15 tisdagar eller Örjan Hellertz tel. 031-58 15 69 efter 17.00.

## Kompletteringar till Dalslands Kanal

### Dansk insjöbåt

Eftersom följetängen om fartygen på Dalslands Kanal inte tycks vara avslutad, kan måhända följande lilla komplettering till uppgifterna om **Storholmen** vara av intresse.

Vid risk att bli slagen på fingrarna av bättre vetande ångbåtsexperter vagar jag påstå att **Storholmen** är unik bland fartygen i den svenska handelsflottan i ett avseende: hon har gått i dansk insjötrafik.

Hon levererades ju 1896 från Oskarshamn till Köpenhamn under namnet **Furesøen**. Av handlingarna från det svenska fartygsregistret framgår att hon som dansk ägdes av AS Hotel Kongen af Danmark, att hon under denna tid enbart gick i trafik på Furesøen och Vejlesøen och att hon av den anledningen inte var registrerad i Danmark.

De båda sjöarna ligger långt inne på Själland i Köpenhamns nordvästra utkanter. Eftersom de saknar segelbar förbindelse med saltare böljor, måste transporten av fartyget dit och därifrån ha skett landvägen.

Olle Renck



*Svävaren The Princess Margaret med kjolarna nere. Fotot taget i Dover den 7 oktober 1982 av en darrig artikelförfattare.*

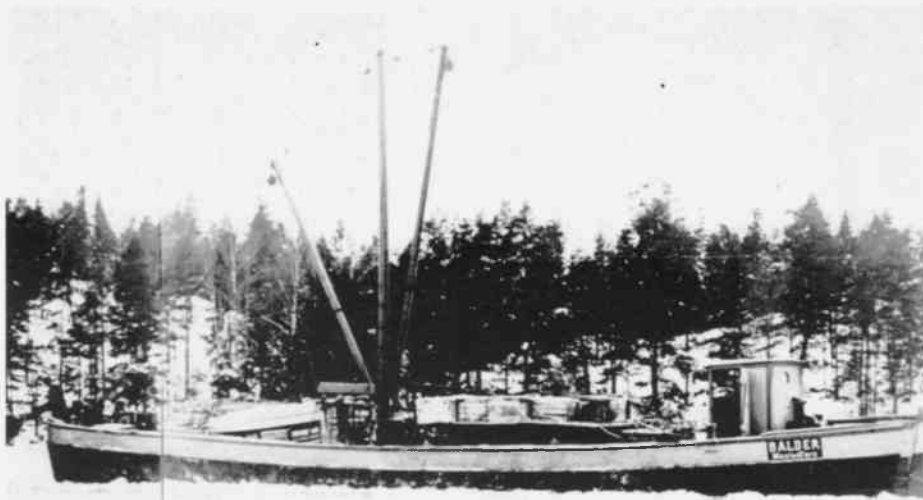
I vänthallen fick man stå i en lång kö. Bagaget lämnades in vid en disk som var oroande lik de som finns på flygplatser. Som belöning för inlämnat gods fick man ett boarding-card av "båtvärdinnan". Så var det tull och tax-free.

Därefter bar det ut på plattan. Där stod det mest monsterlösa föremål man kan tänka sig. Svävar säger några, hybrid är en bättre benämning. Apparaten hade fyra jättelika propellrar och två stora stjärtenor. Vid ingången hälsade två söta värdinnor "Welcome on board" och anvisade plats. Allt var misstänkt likt en flygmaskin.

mest besynnerliga sätt. Att flyga i turbulent luft var en barnlek jämfört med detta. De båda amerikanska damerna blev strax gröna i ansiktet och försvann. Jag återsåg dem aldrig mera.

Ombord hade man rationaliserat. Passagerarfartyg skall ju ha läkare ombord om någon skulle bli sjuk. Honom hade man ersatt med en påse. Framför varje säte fanns en uppmaning. Om Du blir sjuk, använd denna (påsen alltså). Vart är egentligen sjukvården på väg?

Så småningom efter 80 minuter kom fick dock fram till Dover. Passagerarna klappade spontant händerna. Dock icke



Under sin första tid var *Balder* präm. Foto den 1 februari 1917. Foto genom Bertil Söderberg.

## Dalslands Kanal

av Robin Holmstedt

### Balder

Reg.nr 7486. Längd 21,98, bredd 4,04 m, djup 2,28 m. Motor om 50 hk. 55 brutoton. Hon byggdes först som präm 1906 för AB O Mustad & Son, Mustadfors (Kristiania). Skosömfabriken ägde även två prämar, *Odin* och *Thor* vilka oftast bogserades till Upperud med produkter för omlastning. Bogserare var brukets egna båtar: lastfartyget *Mustadfors* och ångbogseraren *Mustadfors II*. Om prämarerna också bogserades ner till Göteborg är okänt. År 1928 upphörde fabriken med sin kanaltrafik.

När nye ägaren Jordansson köpte *Balder* år 1928 installerades en ny motor. Hon trafikerade nästan hela kanalsystemet, upp till Hånsviken, och höll ut ända tills 1969 då hon lämnade kanalen.

Hon blev ombyggd på Källandsö 1948 och motorn byttes mot en 185 hk Volvo-Penta 1971. Jag känner inte till om hon gick i nyttotrafik under dalarö-tiden. *Balder* blev fritidsskepp år 1976.

- 1928 Oskar Jordansson, Lennartfors
- 1932 Hjalmar Danielsson, Lennartfors för 3.000:–
- 1948 Oskar Vilhelm Thorstensson, Källandsö för 8.000:–
- 1960 Oskar Vilhelm Thorstensson dödsbo, Källandsö

- 1965 Kenneth Thorstensson, Källandsö
- 1969 J B Gustavsson, Lidköping för 25.000:–
- 1974 Bernt Holmberg, Dalarö
- 1976 B Sundberg, Dalarö
- 1976 *Balder* av Nynäshamn, J. Kallander, Nynäshamn. Båten sjönk och bärgades i Lysekils hamn år 1976.



*Balder* på utflykt till Göta Kanal. Foto från Robin Holmstedt.

### Dalslands Kanal

Reg. nr 7117. Längd 21,98 m, bredd 4,08 m, djup 2,12 m. Motormaskin om 45 hk. 58 brutoton. Hon byggdes av furu på järnspant år 1924 på Sjötorps varv för Anders Olsson, Östervallskog.

- 1924 *Dalslands Kanal*, Anders Olsson, Östervallskog
- 1947 *Sune*, K G A Kylander, Arvika för 5.000:–
- 1956 *Sune* Karl Axel Jansson, Ryr för 15.000:–
- 1961 *Sune* Lars Vilhelm Larsson, Vänersborg för 12.000:–
- 1965 *Sune* Hilding Karlsson, Köpmannebro för 20.000:–
- 1975 *Sune* K A Rosen, Karlstad för 20.000:–



*Dalslands Kanal* passerar Häverud. Foto från Robin Holmstedt.

Hon var liksom *Balder* trogen trafikant på kanalen nästan hela livet. I början gick hon mycket tillsammans med Anders Olssons ångbåt *Werner Erikson* mellan kanalsystemet och göteborgshamnar. Enligt slussjournalen i Töckfors för åren 1925 - 35 var dessa båtar stamkunder. När *Sune* var hemmahörande i Ryr började man transportera kvarts eftersom styckegodstrafiken inte längre var lönsam. Detta fortgick även under tiden i Vänersborg och Köpmannebro. Hon var ett av de allra sista fartygen som lämnade kanalen. Hilding Karlsson vårdade henne ömt även när hon låg upplagd. Hon var i relativt prima skick när hon såldes till Karlstad. Rosen hade avsikt att göra om henne till turistfartyg och transportera turister runt Norra Vänern. Hon blev sedermera upplagd i Stockholm.

## Bele

Reg.nr. 7076. Längd 21,86 m, bredd 4,06 m, djup 2,07 m. Motormaskin om 25 hk. 54 bruttoton. Hon byggdes av ek och furu år 1923 i Änimskog.

1923 Karl Frithiof Nordström, Gyttingeby

1948 B G Bengtsson, Karlstad för 18.000:–

1951 Hilding Karlsson, Köpmannebro för 5.000:–

**Bele** trafikerade mest södra kanalsystemet, gick sällan upp till Stora Lee och aldrig till Stora Lee - Östenkanalen. Nordström använde henne mest till virkes- och timmertransporter från sitt sågverk i Änimskog, vilket ligger inte så långt från Gyttingeby. 1937 byggdes hon om på Bohus varv och försågs med ett nytt däckshus med styrhytt ovanpå akteröver. Texten **Bele** på kommandobryggan kom till. Hon fick en ny motor av tidaholmstyp på 75 hk år 1943. Därefter, tills krigsslutet gick hon med gengas.

Under tiden hos Bengtssons bil och maskinaffär i Karlstad trafikerade hon inte kanalen. Hilding Karlsson använde henne sporadiskt, mest på södra kanalsystemet, men det hände då och då att hon gick till Göteborgshamnar. En gång ordnade han en sommarutflykt för passagerare med båten lövklädd, över Strömmen till sjön Ärrsjön. Sista tiden på 1960-talet låg hon mest upplagd. Motorn var urtagen år 1961 och hon rapporterades vara upphuggen 1965.

### Billingsfors n: r 2

Reg.nr 8211. Längd 21,35, bredd 4,02 m, djup 1,96. Motormaskin om 12 hk. 42 bruttoton. Hon byggdes som präm av furu år 1918 i Bengtsfors för AB Billingsfors – Långed, Billingsfors.

1918 Präm

1937 **Billingsfors nr: r 2** Gunnar Henry Nilsson, Lennartsfors

1953 **Källsbyn** Gunnar Henry Nilsson, Lennartsfors

Hon bogserades ofta tillsammans med brukets andra pråmar, **Billingsfors n: r 1, 3 och 4**, av bogserångaren **Billingsfors 1** mellan brukets filialer kring sjöarna och i kanalsystemet. Liksom de flesta pråmarna var **Billingsfors n: r 2** av relativt enkel konstruktion med endast en styrhytt i aktern. Meningen var att hon skulle heta



Utflykt med passagerare över Strömmen till Ärrsjön 1955. Foto ur Robin Holmstedts samlingar.

**Viken** när Nilsson köpte henne 1937 men detta blev aldrig av. Däremot installerades en 12 hk motor. Hon sysselsattes i virkes- och timmertransporter mellan Silensjöarna, Lelången och Stora Lee under 1940, 50 och 60-talen. Hon moderniserades aldrig till utseendet utan såg hela tiden ut som hon gjorde när hon var präm. Så sent som 1957 rapporterades hon slussa i Lennartsfors. Hon blev upphuggen 1962 när S E Johansson i Vänersborg köpte henne för 500:–.

### Billingsfors n: r 3

Reg.nr 7412. Längd 21,27 m, bredd 4,00 m, djup 1,81 m. Motormaskin om 12 hk, 40 bruttoton. Hon byggdes som präm av furu på järnspant 1917 i Steneby.

1917 Präm **Billingsfors n: r 3**, AB Billingsfors-Långed

1928 **Billingsfors n: r 3** ny motor på 12 hk

1950 Åter präm **Teje I** Nils Nilsson, Källandsö för 850:–

Hon hade ungefär samma trafikuppgifter och mönster som de andra billingsforspråmarerna. Dessa, liksom gustafsorspråmarerna brukade kallas "Hemmapråmarerna". **Billingsfors n: r 3** byggdes aldrig om eller moderniserades. Hon slutade sina dagar när man gjorde ett hål i botten och sänkte henne som vägbrytare i Hörviken på Källandsö.

### Billingsfors n: r 4

Reg.nr 8402. Längd 21,41 m, bredd 4,05 m, djup 1,82 m. Motormaskin om 18 hk. 43 bruttoton. Hon byggdes av furu på järnspant år 1920 i Billingsfors som präm.

1920 Präm **Billingsfors n: r 4**, AB Billingsfors-Långed

1940 **Billingsfors n: r 4**, motor om 18 hk installerad

1950 **Teje II** Tage Richard Ynge Elfström, Köpmannebro för 5.500:–

1957 **Teje II** Hilding Karlsson, Köpmannebro för 1.500:–

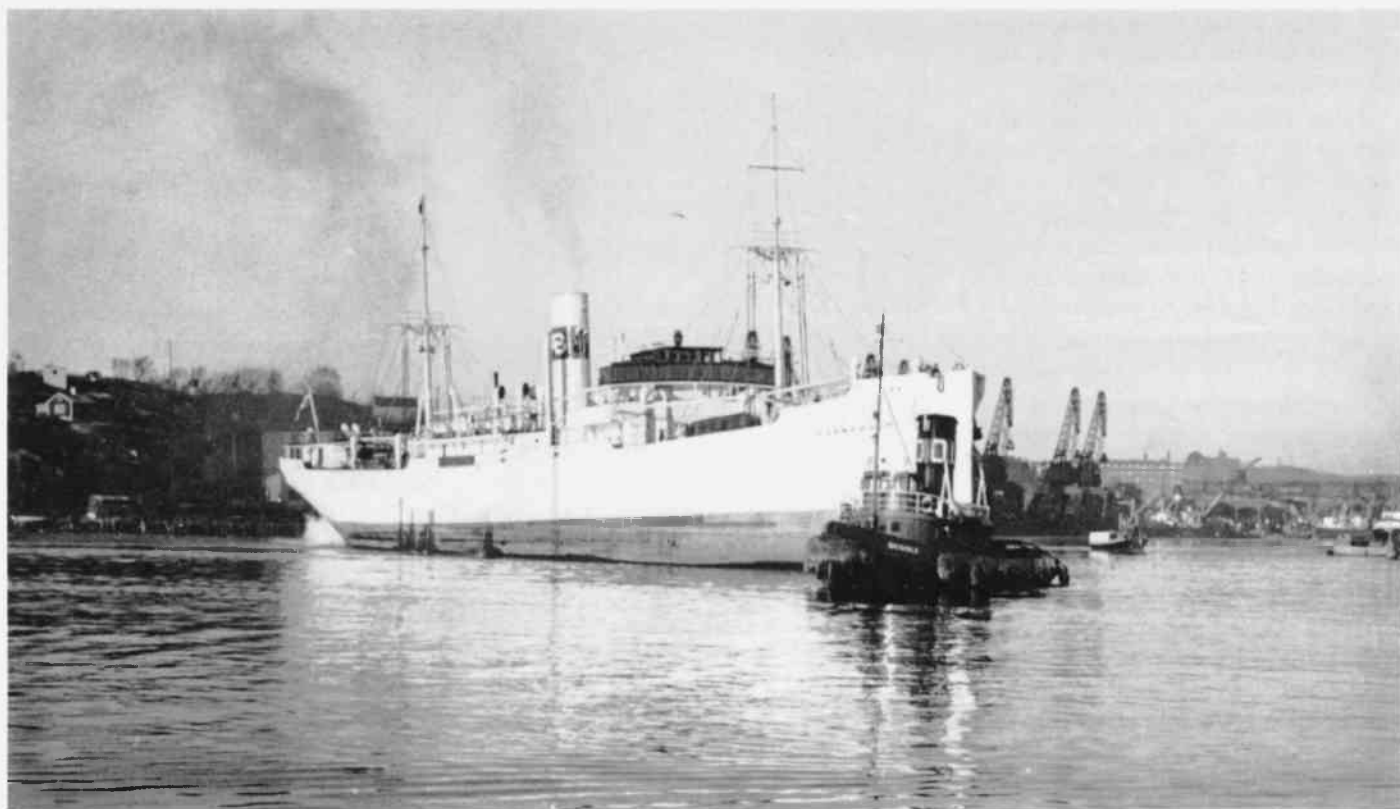
1960 **Teje II** R W Malm, Upperud för 800:–

1967 **Teje II** SENTAB, Göteborg.

Hon förbyggdes i Sjövik 1939. 1950 sattes en ny motor om 30 hk in. 1952 kom Setterberg in som delägare tillsammans med Elfström för 2.700. Under Hilding Karlssons tid gick hon mycket i lokaltrafik t ex med kalk till Åsenbruk. År 1967 blev hon arbetsbåt och magasin i SENTAB: s regi vid brobyggnaden i Köpmannebro. SENTAB köpte henne för 300:– när byggnaden påbörjades. Innan dess användes hon som brygga i en vik i Kroken (Östebosjön). Slutligen när brobygget stod klart sprängdes hon sönder.

### "GÅRAMÅLARE TILL SJÖSS"

Har Du ett foto på Din favoritbåt och vill ha en akvarell av densamma ring Janne Wällstedt 040/21 27 64.



Tre efterfrågade fartyg på samma bild. Rudolf vänder Svaneholm medan Hilda kilar förbi. Foto 1952 av Henry Ståhl.

## På begäran – frågor om ett foto

Som nytillkommen prenumerant vill jag uttrycka min stora uppskattning av tidningen Läns pumpen.

Jag bifogar ett foto som jag skulle vilja ha lite historia kring. Fotot är taget omkring 1952. Som synes är det ms Svaneholm som vänder med hjälp av Röda Bolagets Rudolf. Snett bakom bogseraren synes ångslupen Hilda som, om jag inte minns fel, gick i trafik mellan Fiskhamnen och Sannegården under sön- och heldagar då Färjan I låg stilla.

Nu till mina frågor.

Var och när byggdes Svaneholm. Var hon i tjänst 1930-54 som jag har en uppgift om? Senare öden?

Det samma gäller även för Rudolf och Hilda.

Till sist en fråga som inte hör till detta foto. Vem vet något om Haneström I osv? Det jag vet om dessa små kanalpesar är att de gick i trafik mellan Vänerhamnar – Danmark – Tyskland. Det skulle vara roligt att se ett foto på någon av dem!

Henry Ståhl

Red. har tittat närmare på några av frågorna och nedan följer svar.

Henry Ståhl undrar ju lite grand om Svaneholm. Detta fartyg kom att få en tämligen lång tid under svensk flagg.

Hon byggdes av Eriksbergs mek Verkstad i Göteborg som sist i raden av fem systrar. Beställare var AB Svenska Amerika Mexico Linien i Göteborg och fartyget levererades i oktober 1930 med namnet Svaneholm.

Hon sysselsattes främst på bolagets linje mellan Östersjön, Sverige och USA med New York som bashamn.

Mina anteckningar om fartyget under tiden som göteborgsbåt är ganska fåtaliga. Man kan t ex undra i vilken fart hon gick under kriget?

1946 gick "Mexicobolaget" genom fusion upp i AB Svenska Amerika Linien



Svaneholm glider ner för stapelbädden. Foto Varvsmuseet, Eriksberg.

som dittills endast drivit passagerartrafik. Hela det nya bolaget fick nu namnet AB Svenska Amerika Linien.

Tidigt började ett samarbete mellan Svenska Orient Linien och Amerika Linien. Detta fick till följd att man vid planeringen av den nya linjen till Stora Sjöarna beställde var sitt fartyg som vid leveransen 1942 fick namnen **Laholm** (SAL) och **Erland** (SOL). Fartygen gick för SAL på sommaren och SOL på vintern.

Detta samarbete mellan de båda Broströmsrederierna fortsatte 1951 då **Roland** på samma sätt tillfördes SOL.

Svenska Orient Linien var vid denna tid i mycket stark utveckling och man tog emot nya V-båtar från Eriksberg i rask takt. Detta krävde naturligtvis kapital och det fick man då man i december 1951 sålde **Erland** och **Roland** till SAL där de fick namnen **Erholm** respektive **Ryholm**. I dess ställe fick SOL på bareboard charter SAL-veteranerna **Svaneholm** och **Vasaholm**.

I maj 1954 såldes **Svaneholm** för 1.500.000 kr till Rederi AB Virginia i Jonstorp och fick namnet **Vernia**. **Vasaholm** inköptes samtidigt av samma skånerederi och fick namnet **Victoria**. Rederi AB Virginia hade intimt samarbete med Broströmskoncernen och fartygen fortsatte att gå för Broströms.

I juni 1957 fick **Vernia** sin tredje svenska ägare. Werkeback's Ångfartygs AB i småländska Verkeback köpte fartyget vars pris nu stigit till 4.000.000 kr. Nytt namn påmålades och efter den proceduren kunde man se att fartyget hette **Amfred**.



*Ragnhildsholm under provturen den 2 februari 1929. Foto från Stig Nyberg.*

Efter 34 år under svensk flagg såldes hon i november 1964 för £ 80.000 till O/Y Fenno Steamship Co Ltd i Helsingfors. Hon fortsatte nu sina färder med namnet **Hermia**.

1967 bytte hon rederi i Helsingfors. Det nya bolaget hette Yksityisyrittäjän Notariaatti O/Y och det nya namnet blev **Aleksi**.

Liksom många andra svenska fartyg skulle gamla **Svaneholm** sluta sina dagar under grekisk flagg. Det var redan i april 1968 som Astrocacia Cia Nav SA i Piraeus tog över ansvaret för henne och hon fick sitt sista namn, **Gold Land**. Den 16 juni 1971 kom hon till sin hemmahamn för uppläggning och såldes i februari 1972 till lokala upphuggare.

**Svaneholm** var som sagt det sista av fem systerfartyg som Eriksberg byggde för AB Svenska Amerika Mexico Linien.

Det första, **Odensholm**, levererades 1927. Hon blev inte så gammal eftersom hon den 15 september 1932 strandade vid Burnt Point i närheten av Cap Hayden på New Foundland och blev kondemnerad.

Tvåan, **Ragnhildsholm**, fick ett långt och skiftesrikt liv med många namn och hemorter. Hon sjösattes den 15 november 1928 och kunde gå på provtur i februari året därpå.

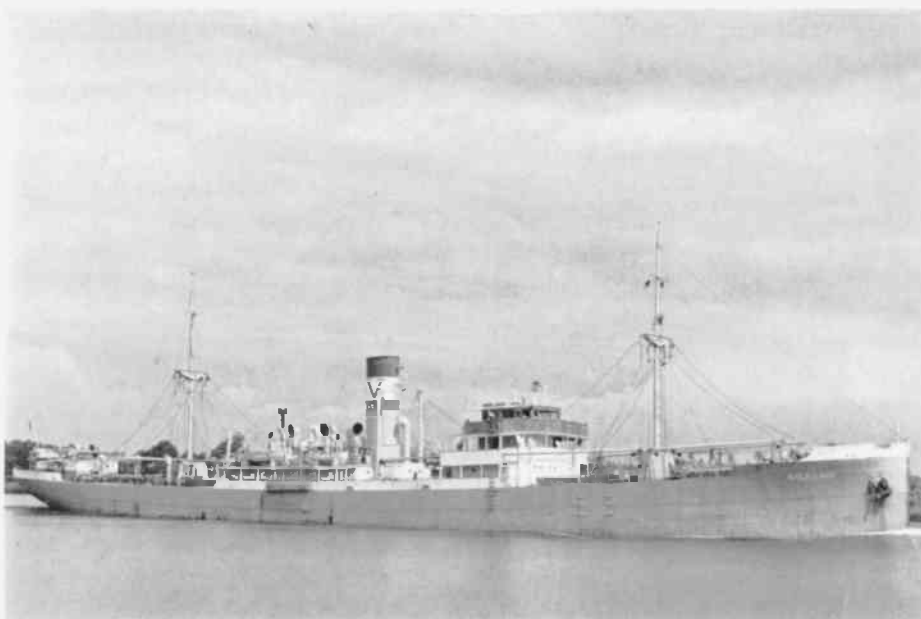
**Ragnhildsholm** blev Broströms trogen fram till februari 1952 då hon för 3.500.000 kr såldes till expansiva Rederi AB Bris i Stockholm. Namnet blev nu **Havsbris**.

I september 1954 hade priset sjunkit till 1.790.000 kr. I det läget slog John Manners i Hongkong till. Han köpte den 25-åriga damen, döpte om henne till **South Breeze** och registrerade henne på China Shipping Co Ltd.

John Manners hade många bolag och fartyget slussades skickligt mellan dem. Sålunda överfördes hon i juli 1960 på South Breeze Navigation Ltd, Hongkong men fick trots rederinamnet inte behålla sitt namn som i stället blev **Sunda Breeze**.

I mars 1966 överfördes hon på Manners bolag Cia de Nav Palomar SA, ändrade flagg till Panamas och namn till **San Jeronimo**. Redan året därpå överfördes hon på Shun Yu Investment Co Ltd. Samma flagg och ägare.

Våren 1968 överfördes hon på sitt



*Svaneholm slutade sina dagar som grekiska Gold Land. Foto från den 26 juli 1970.*

sista Mannersägda rederi. Det var Anta Shipping Co Ltd, Panama och namnet blev denna gång precis vad man kunde Anta.

I februari 1969 gjorde den gamla broströmaren en kort sejour hos Cia Nueva del Oeste SA i Panama innan hon månaden efter kom till sin siste ägare Mamiking Nav Co Ltd. Detta hongkongbaserade rederis enda båt behöll Panama på hemortsbrädan medan namnet efter någon tid blev King Lee.

I april 1970 avyttrades gamla Ragnhildsholm till Keelung på Formosa för upphuggning.

De båda övriga systrarna krigsförliste. Lagaholm, som kom 1929 även hon, torpederades den 2 mars 1940 i Atlanten i pos 59° 23'N, 5° 32'W på resa New York-Göteborg via Kirkwall, medan Blankaholm, av 1930, torpederades den 18 augusti 1942 söder om Cuba på en resa från Port of Spain till Storbritannien.

Krister Bång

## Hilda

Denna lilla ångslup byggdes 1904 på Göteborgs Mek. Verkstad med varvet själv som beställare.

Reg. nr	10875
Signalbokstäver	SGBR
Längd över allt	16,80 m
Bredd	4,27 m
Djup	1,55 m
Bruttodräktighet	40 ton
Nettodräktighet	27 ton
Fart	8 knop

Ångmaskinen var av typ compound på 50 IHK med måtten: 148 mm, 363 mm x 250 mm. Besättningen bestod av 3 man.

Varvet var på väg att flytta över skeppsbyggeriet till hisingsidan och för att transportera personalen över älven byggdes den lilla ångslupen som fick det passande namnet Hisingen. De flesta arbetarna på "Keillers Varv" bodde ju på stadssidan.

År 1906 övertogs varvet av ett nytt bolag Göteborgs Nya Verkstads AB, som leddes av Hugo Hammar och Sven Almqvist. Bolagets telegramadress "Götaverken" blev dess officiella namn 1916. Men innan dess så bildade man ett bolag: Ångslups AB Hisingen, som skulle svara för passagerar- och fraktfart för



År 1924 togs denna bild av Hilda då hon trafikerade Fiskhamnen - Eriksberg. Foto från Göteborgs Hamn.

varvet. Det nya bolaget övertog ångslupen Hisingen den 30 juli 1906. Götaverkens anställda med familjer fick åka gratis över älven medan allmänheten betalade 3 öre.

Den 1 januari 1918 övertog Göteborgs Hamnstyrelse Ångslups AB Hisingens båda slupar Hisingen och Göta-verken. De omdöptes till Hilda resp. Elsa. Nu började en lång tid för Hilda som passagerarslup i Göteborgs hamntrafik. Den kom att vara i nästan 43 år.

Hilda trafikerade främst linjen Fiskhamnen - Eriksberg, men gick även som reserv på andra linjer. Hilda var en välkänd profil i Hamnen och hon blev den sista av de många ångsluparna som trafikerat älven både tvärs och längs med.

Som ung grabb på 50-talet hade jag själv nöjet att åka med Hilda. Hon var en fin liten slup med en ångbåts "mysiga" atmosfär: maskinens taktfasta dunkande, dofterna av kol och ånga... Platsen ombord under överfarten var oftast vid nedgången till maskinrummet. Där kunde jag se ner i maskinrummet och känna atmosfären. "Stans minsta skärgårdsbåt" brukade vi grabbar kalla Hilda, helt ovetande om att ångslup var det rätta namnet.

Slutligen blev Hilda för gammal och otidsenlig för färjtrafiken. Hon utbjöds till salu och köptes av Ljungbergs Taxi. Styrso den 20 oktober 1960 för 12.300 kr. Ångmaskinen ersattes med en dieselmotor på 200 HK och namnet ändrades till Viking. I ombyggt skick och med en

större överbyggnad går hon alltjämt som taxibåt i Göteborgs Södra Skärgård. Man kan dock fortfarande se de vackra skrovlinjerna på den f.d. gamla ångslupen.

Bertil Söderberg

## Rudolf

Den 3 maj 1948 beställde Göteborgs Bogserings- & Bärgnings AB en bogser- och bärgningsångare hos det engelska varvet Cook, Welton & Gemmel Ltd, Beverly, för leverans hösten 1949.

Reg. nr	9120
Signalbokstäver	SFIP
Längd över allt	27,40 m
Bredd	8,16 m
Djup	4,28 m
Bruttodräktighet	185,71 reg. ton
Nettodräktighet	54,65 reg. ton
Fart	11.3 knop
Dragkraft	12 ton

Ångmaskinen var byggd av Amos & Smith Ltd, Hull, Trippelmaskinens bygg. nr var 817 och dim. 13,5", 23", 38" x 24". Vid full kapacitet utvecklade maskinen 900 IHK.

Rudolf, som bogseraren döpts till var i stort av samma typ som den år 1944 från Eriksbergs Varv levererade bogserångaren Herbert. (Se L-P nr 1-1981) 888.850 kr fick Röda Bolaget

punga ut med för sitt nybygge som även var utrustad för bärgningsuppdrag. Hon hade bl.a. en pumpkapacitet på 800 ton/tim. Under åren utförde **Rudolf** bärgningsuppdrag i bl.a.: Nordsjön, Skagerack, Kattegat, Öresund, S. Östersjön och Väneren. Med sina goda isbrytaregenskaper var **Rudolf** mycket användbar som isbrytare. Under svåra isvintrar hyrdes hon av Staten för isbrytning på Väneren och Västkusten. Besättningen utgjordes av 5 man, men vid längre expeditioner eller bärgningar fanns utrymme för ytterligare besättning.

Efter leveransen avgick **Rudolf** till Göteborg dit hon anlände den 19 sept. 1949. I takt med att varven byggde allt större fartyg, krävdes starkare bogserare vid sjösättningar, förhalningar... **Rudolfs** 900 IHK räckte inte längre till utan man beslöt att ge henne en starkare motor. Anbud på ombyggnaden begärdes in i april 1961. Bland anbudsgivarna fanns både engelska, holländska och inhemska varv. Billigast och snabbast var förmodligen Helsingborgs Varfs AB eftersom de fick kontraktet på ombyggnaden.

Innan **Rudolf** bogserades ned till Helsingborg, såldes skorsten, panna och maskin till AB Skrot & Avfallsprodukter i Göteborg för 12.000 kr. Arbetet med borttagandet av dessa utfördes på skrotningssvarvet på Ringön.



*Rudolf med den gamla skorstenen som blev kvar i Göteborg. Foto Bertil Söderberg 1960.*

Efter ombyggnaden levererades **Rudolf** för andra gången till Röda Bolaget. Denna gång den 20 feb. 1962 och då som motorbogserare. Motorn var en Ruston, typ 8 ATCM MK1 på 1830 IHK.

**Rudolf** gjorde tjänst i ytterligare 10 år hos Röda Bolaget fram till 1972 då



*Efter sin tid i Göteborg kom hon till Fredericia och fick namnet Völund. Foto Lennart Ramsvik.*

hon åter hade passerats av utvecklingen och blivit otidsenlig. **Rudolf** hamnade nu på försäljningslistorna. Intresserade spekulanter var bl.a. Kemi Stad, Atlantic Towing Ltd, of St. John, New Brunswick och A/S Em. Z. Svitizers Bjergnings-Enterprise i Köpenhamn. Det blev det sista bolaget som inköpte **Rudolf** för 1.500.000 kr. Namnet ändrades till **Völund** och hemorten blev Fredericia. Enligt köpebrevet levererades bogseraren i Helsingör, efter att ha dockats och besiktigats därstädes, den 11 september 1972.

Två månader senare, närmare bestämt den 10 nov. fick **Völund** maskinhaveri under gång och nödgades att ank-

ra på Kalundborg Fjord. Ett trasigt styr-lager till pumpen på huvudmotorn var orsak till haveriet. Påföljande dag bogserades **Völund** till Helsingör för reparation av bogseraren **Sigyn**. Den 1 december var reparationen klar och **Völund** åter i tjänst.

1981 var det slutbogserat för gamla **Rudolf** under dansk flagg. Svitizers sålde sin bogserare till Jannu Hinaus Oy i Helsingfors, som döpte om båten till **Amazon 2000**. Bogserarens nya arbetsuppgift blev nu hamnbogsering i Helsingfors Hamn, vilket hon än idag sysslar med.

Bertil Söderberg



*Bogseraren Rudolf på väg in till Tångudden i november 1970. Foto Göran Ohlsson.*



Känns hon igen? Bifrosts Rudolf på Piraeus redd som Sunluck.

## Exsvenska fartyg i Piraeus

Text och foto Anders Rydberg

Åtskilliga fartyg som tidigare varit svenska kan man nu hitta i grekiska farvattnen. Några av dem ska behandlas här.

På redan utanför Piraeus kunde man den 16 juli i år finna den här kranförsedda lilla bulkarriern. I aktern och på bogarna stod namnet **Sunluck** att läsa och hemmahamnen var Limassol på Cypern. Nog verkar hon väl bekant?

Jodå, det är hon allt. På nära håll kunde man fortfarande urskilja det gamla namnet (visserligen övermalat men plåtkonturema var fullt synliga) som var **Rudolf**. Hon byggdes vid det norska varvet Sarpsborgs M.V. och levererades i juli 1966 till Red. AB Bifrost i Göteborg, ett rederi som sedan ett antal år är fartygslöst.

Hon såldes 1976 till Sunluck Maritime Co. Ltd. och det rederiet tillhör hon fortfarande. Priset var USD 1,45 milj. Hennes tonnage enligt Lloyd's är dödvikt 4.968 tonnes och brutto 3.814.

System **Bohus** (elva månader äldre eftersom hon levererades från samma varv till samma rederi i augusti 1965) är idag bara en halvsystem. 1975 byggdes hon om till kemikalietanker i Falkenberg och kranarna togs bort.

Redan 1972 hade Bifrost sålt **Bohus** till AB Robert Myrsten i Slite och priset var 4.375.000 kronor. Namnet blev **Grynge**.

För några månader sedan rapporterades **Grynge** såld för 8.850.000 kronor till Joel Backman & Söner Rederi AB, Västra Frölunda, och Thore Shipping AB, Helsingborg, med hälften vardera. Hon har nu fått det gamla Thore-namnet **Vernia**.

Systrar kan alltså gå ganska så olika öden tillmötes.

Det gäller dock inte två andra systerfartyg som samtidigt kunde beskådas i Piraeus hamn den 3 juli. Deras namn är **Marika** resp. **Pireas**.

De har aldrig fört svensk flagg, fastän beställda av ett svenskt rederi, AB Bonnierföretagen.

**Marika** sjösattes den 24 augusti 1961 vid Sölvesborgs Varv som **Albertina**. Innan leveransen som skedde i december samma år såldes hon till det holländska rederiet van Nievelt, Goudriaan & Co. I Rotterdam och på provturen bar hon namnet **Arneb**.

**Pireas** sjösattes den 7 september samma år vid Falkenbergs Varv med namnet **Frederika**. Även hon såldes under utrustning till samma holländska rederi och levererades som **Deneb** i februari 1962.

1969 såldes de här båda shelterdäckade styckegodsarna till Math. Marcantonakis & Sons Ltd. som hör hemma i Piraeus. Och det rederiet tillhör de fortfarande. Deras lastförmåga är 1.900 tonnes och brutto c:a 1.500 ton.

Betydligt större och betydligt äldre är fartyget på det tredje fotot.

Byggdes gjorde hon som 16.000-tons tankfartyg vid Kockums för Wallenius-rederierna som 1952 tog emot henne som **Soya-Margareta**. 1964 såldes hon till greker som lät bygga om henne så att hon i Lloyd's idag anges som **Passenger/Roro Cargo/Ferry** med ett bruttonnage på 9.517.

På bilden ses hon lämna Piraeus med bogserhjälp på kvällen den 15 juli i år för att ge sig ut på sin vanliga nattliga tur till Kreta. Hon är registrerad på Minoan Lines Shipping S.A. i Heraklion.



Minos t v och Samaina t h.

Den ankrade färjan till höger om **Minos** har också haft svenskt vatten under kölen tidigare. Hon levererades 1962 som **Nils Holgersson** för TT-linjens trafik mellan Travemünde och Trelleborg. Hon har haft flera namn sedan dess: **Gösta Berling**, **Escapade**, **Mary Poppins** och sedan 1976 **Samaina**, ett namn som antyder hennes nuvarande rutt till ön Samos på gränsen till Turkiet.



Pireas byggdes i Falkenberg men seglade aldrig under svensk flagg.



*Ebba av Ålabodarne i Råå 1951. Foto C-G Nyström.*

## Ebbas förlisning

av Jan Johansson

Den 2-mastade skonerten **Ebba** levererades i slutet av 1915 från Landskrona Nya Varvs AB till beställaren, Bokenäs Tegelbruks AB med disponenten M GN Ekermann. Fartyget var redan vid leveransen utrustat med en 40 HK hjälpmaskin och hemorten blev Bokenäs.

I januari 1936 köptes **Ebba** till Ålabodarna för 14.500 kr av ett partrederi med 4 delägare och skepparen Göran Vilhelm Olsson som huvudredare. 1937 hade man fartyget på Gustafsson & Söners Varv i Landskrona där det riggades ner till galeas och fick en ny 40 HK hjälpmaskin.

Den 2 maj 1940 gick **Ebba** på grund i svårt väder vid Felskov Rev väst om Rødvig i Danmark men klarade sig loss utan större skador. Ca 1949-50 utrustades **Ebba** med en 60 HK Bolinder motor.

**Ebba** fick Tegelstrand som hemort i augusti 1953 när hon köptes av skepparen Sune Harald August Hansson för 31.500 kr. **Ebba** kom som tegelstrands-skuta att bli ett verkligt olycksfartyg. I november 1954 fick hon motorstopp i rykande storm utanför Kragerø. Besättningen blossade på hjälp men upptäcktes inte av något av alla de fartyg som passerade. Lyckligtvis klarade man sig seglande genom de svåra brotten och kunde efter fem dagar nå norsk hamn.

På kvällen den 18 februari 1955 fick **Ebba** motorstopp utanför Smögen och

tvungades sätta segel. Hon hade tidigare avgått från Falkenberg och var på väg till Oslo via Hamburgsund. På morgonen den 19 februari blev vädret sämre med hård bläst och snöglopp. Man kunde inte hålla kursen och både dricksvattnet och maten tröt. Då **Ebba** ännu den 20 februari inte nått Hamburgsund larmades sjöräddningen och flygspaning sattes in. Den 22:e påträffades hon av ett tyskt fartyg svårt nedisad, redlöst drivande och utan kost 16 sjömil utanför Smögen. Hon bogserades in till Gravarne av räddningskryssaren **Justus A Waller**.

Tisdagsmorgonen den 3 januari 1956 när **Ebba** var på resa från Lysekil till Oslo med 208 fat (40 ton) sillolja råkade hon ut för ett nytt haveri som skulle bli hennes sista. Det blåste frisk bris som ökade till liten kuling och snötjocka. Fartyget kom ur kurs, troligen hade oljefaten inverkat på kompassen, och rände strax efter 03-tiden hårt på Osgrundens väst om Papperhavn i Hvaler i Oslofjordens mynning. **Ebba** blev överspolad av de höga sjöarna, ingen radio fanns och nödraketerna kunde inte uppfattas av någon i det svåra vädret. Trots full back med maskin kastades skutan allt längre upp på grundet och efter två timmar tvingades besättningen, skepparen Harald Hansson och bästemannen, hans sväger Uno Bengtsson, gå i lillbå-

ten. Den blev snabbt halvfyllt med vatten och en man fick ösa medan den andra rodde. Till råga på allt upptäckte de att de glömt kasta loss! De rodde tillbaka till galeasen och Harald Hansson kastade sig ombord, lossade förtöjningarna och gick tillbaka i lillbåten som strax vräktes vidare in över grundet.

Turligt nog hade situationen upptäckts av fiskebåten **Brattholm** av Fredrikstad som var på hemväg efter brislingfiske. Efter en dramatisk kamp mot sjön, mörkret, kylan och snötjockan lyckades de båda våta och frusna svenskarna kravla sig ombord på fiskebåten som gått så nära grundet att ekolodet visat 4 famnar. **Ebbas** besättning fördes till Fredrikstad och inkvarterades i sjömanshemmet.

Tio minuter efter den dramtiska räddningen ombord på **Brattholm** kunde de se hur en kraftig sjö lyfte **Ebba** av grundet och hon sjönk på 50 meters djup.

### Ebba

Registreringsnummer: 5761  
Signalbokstäver: JVMF/SIBU  
Mått: 21,11 x 6,30 x 2,20 m  
Dödvikt: 115 ton  
Brutto: 65,90 reg.ton  
Netto: 47,42 reg.ton  
Djupgående: 3,00 m

### Källor

Sveriges Skeppslista  
Svenska Seglare och Motorseglare  
Svensk Sjöfartstidning samt diverse tidningsurklipp ur G-P och H-T 1956.  
Muntliga uppgifter



PLAIN SIGHT TUBE

## Släktforskning

Jag håller på med släktforskning och har funnit att en anfader under slutet av 1800-talet seglade i ångarna **Libau** och **Freja** (Broström). Finns det någon som kan berätta lite om dessa fartyg och finns det rent av något foto av fartygen?

Alf Dyne

# Ett udda fiskefartyg

När de engelska kuttrarna började köpas in till Sverige under 1880-talet var det ju därför att de var bättre lämpade för dörje- och storbackefisket i Nordsjön än de svenskbyggda storsjöfiskebåtarna. Det tycks dock som om man redan ett decennium tidigare gjort åtminstone ett försök att pröva en annan båttyp i det svenska fisket.

År 1875 reste nämligen sjökaptenen Kaleb Lindahl från Kungsbacka till USA. Som företrädare för Fiskeri AB Viking i Göteborg inköpte han i januari 1876 i Gloucester, Massachusetts, skonaren **Nulli Secundus**. Jag tror att detta latinska namn kan översättas med "inte sämre än någon".

Som svensk fick skutan namnet **Eskimå**. Hon var nästan ny, byggd 1874 på en plats som hette Essex och sägs ligga i Nordamerika – den finns dock inte utsatt på mina kartor. Hon mätte 89 brt och 80 nrt på dimensionerna 83,3 x 21,3 x 8,35 fot, och om skrovformen sägs i mätbeviset att hon hade "mycket fallande stäv" och elliptiska akter.

Fiskeri AB Vikings styrelse bestod av grosshandlarna Johan Jakob Ekman och Adolf Magnus samt f d sjökaptenen O P Övergaard.

I augusti 1876 fick **Eskimå** ny befälhavare, skepparen Carl Axel Julius Carlsson. Han var visserligen oexaminerad men uppgavs ändå vara "behörig att föra fartyget till uppgiven destinationsort Nordsjön".

1878 utfärdades nytt fribrev för **Eskimå**. Kanske hade fisket gått dåligt och Viking-bolaget gått överstyr. I vilket fall hade skutan nu övertagits av ett partrederi med Övergaard som huvudredare. Delägare var, förutom de tre tidigare styrelseledamöterna i bolaget, grosshandlarna Percival Sinclair och J Druga, handlandena Axel Törnsten, Pontus Kobb och Rich. Röing, skeppsklareraren Adolf Florell, restauratören C M Andersson, Handelsbolaget Peterson & Wilkins, stadsmäklaren August Spaak samt konsulten A N Widell. Idel hedervärda borgare, alltså.

Sedan var det "tyst" om **Eskimå** i papperen en lång tid. 1891 utfärdades

dock fribrev för skonaren **Svea** av Gullholmen, ex Eskimå. Huvudredare var Arvid Andersson och befälhavare Petter Hansson. De båda uppgav att de samma år hade "återköpt det 1880 till utlandet försålda fartyget".

Om skrovformen sades nu att hon hade "utfallande stäv med galjon".

1894 såldes **Svea** till Hilmer Johanson i Gravarne, och i samband därmed blev hon inregistrerad. Inregistrering var inte nödvändig för fiskefartyg, så det är väl möjligt att hon åtminstone tidvis användes till fraktfart. Slutfiskat var det dock helt säkert 1900, när hon såldes till Brantevik. 1904 blev hon Ella av Esbjerg, men 1912 hissade hon åter den blågula som **Halmstad**, uppkallad efter sin nya hemort. I november 1916 förliste hon vid Stevns klint på resa från

Kalmar till Fredrikshavn med trälast.

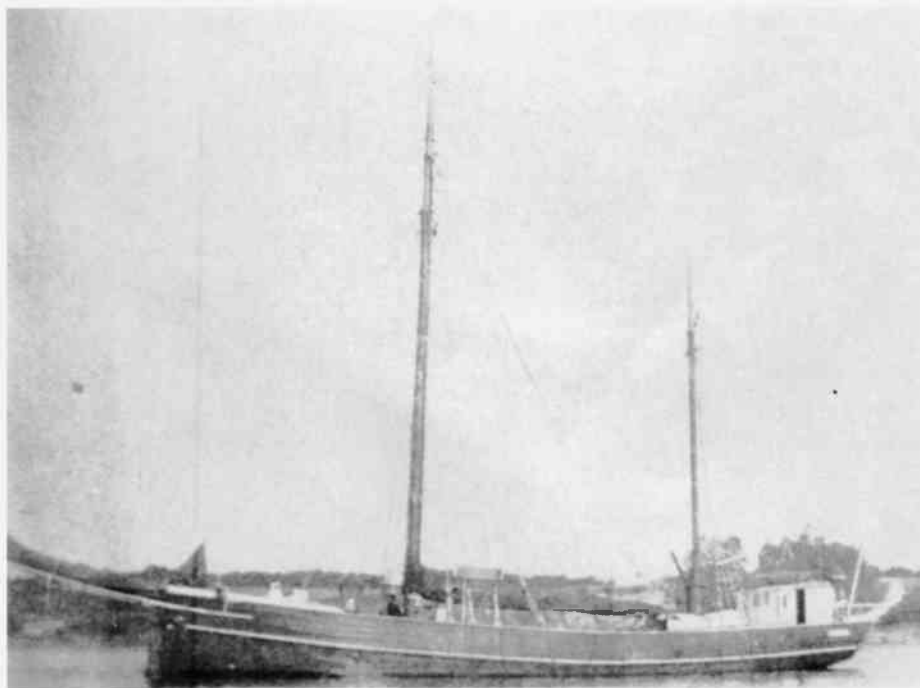
Uppgifterna om **Eskimå** väcker en hel del nyfikenhet. Hennes ursprung och skrovform för tankarna till de så kallade blue-nose-skonarna som användes för bankfiske i Nordatlanten, även om hon väl var mindre än dessa. Några fler liknande skutor tycks inte ha köpts till Sverige, så hon var kanske inte helt lyckad i svenska fiskares ögon.

Och var Fiskeri AB Viking ett privatkapitalistiskt företag av traditionell typ, inriktat på att tjäna pengar? Eller var männen bakom det idealister som försökte bidra till att förbättra västkustfiskarnas båtmaterial?

Det vore intressant om någon kunde berätta mer om dessa spörsmål.

Olle Renck

## Den första kuttern i Sverige



Under 1978 diskuterades i Länsypumpen olika teorier om vilket fartyg som var den första kuttern i Sverige. Olika alternativ gavs. Att **Gabriel** var en av de första råde bred enighet om.

Olle Renck avslutade sin artikel i nummer tre detta år. "Hoppet står nu till att någon dansk läsare av Länsypumpen fotograferat henne".

I dagarna kom följande brev från Kaj Munk i danska Hadsund. "I Länsypumpen nr 3/1978 efterlyses foto av den

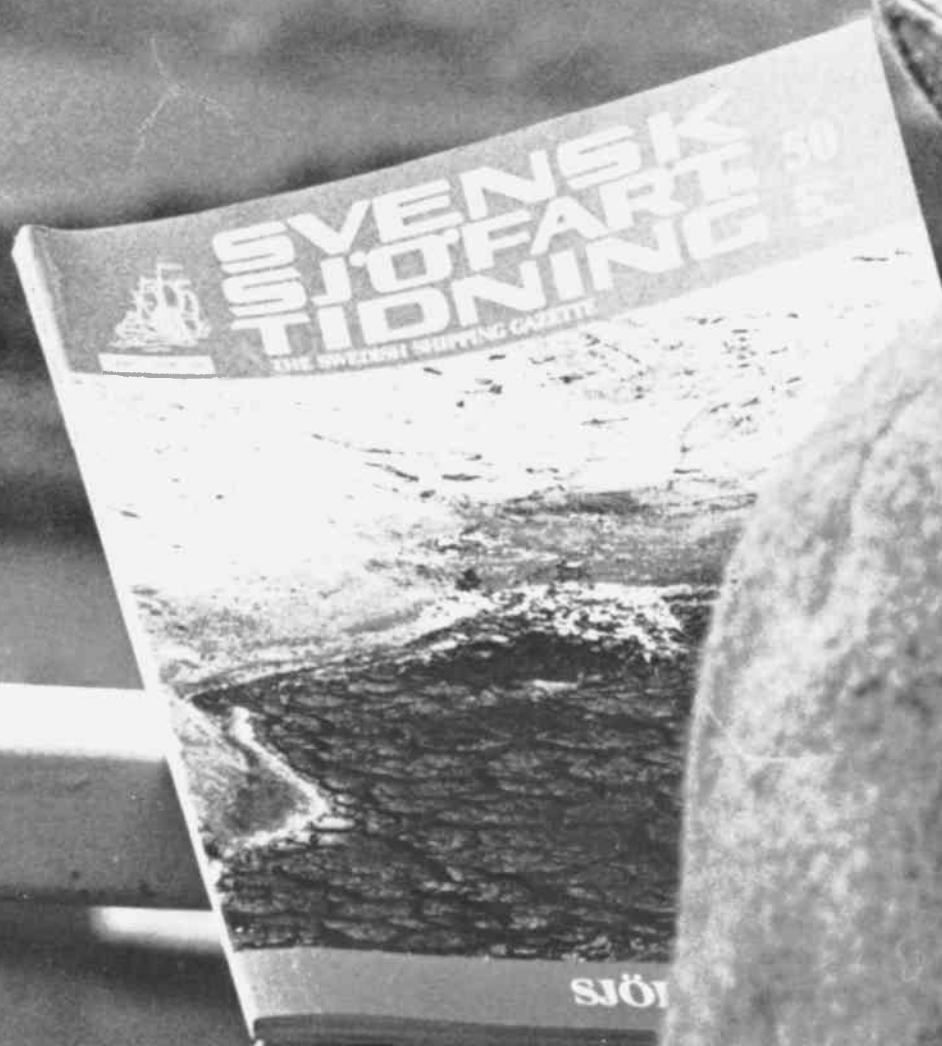
första kuttern i Sverige. Då jag dessvärre inte har ärgång 1979 vet jag inte om det funnits något foto av detta fartyg i Länsypumpen, men jag bifogar härmed ett foto av **Gabriel** av Hadsund fotograferad omkring 1935 vid Skanseodde i Lilla Bält".

Medge att den som väntar på något gott ofta får vänta länge. Ett hjärtligt tack, Kaj.

Redaktionen

Länspumpen  
Box 421  
401 26 GÖTEBORG

MASSBREV



Visst finner man en skön blandning av nostalgi och historia i Länspumpen. Men när Du söker senaste nytt om fartyg och sjöfart så finns det inga alternativ. Det finns bara en

**SVENSK SJÖFARTS TIDNING**

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