

20:-

LÄNSPUMPEN



Utgiven av Västra Kretsen av:

—KLUBB MARITIM—

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

Övriga i redaktionen:

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

Prenumeration 1984: 55:— kr

Postgiro 81 57 68 - 7

Lösnummer pris 20:— kr

Årgång: 13

ISSN 0281-4242

Nummer 46 från starten

Upplaga: 2.000 ex

Tryckt hos Struves, Göteborg
Eftertryck tillåtes med angivande av källa

OMSLAGSFOTO

Elfängen fotograferad den 18 december
1926 med nyhuggna julgranar som
däckslast. Foto från Stig Nyberg.

Redaktionellt

Välkommen till ett nytt år med Länsumpen! Ett år som inleds med en rivstart. Som Du ser är sidantalet utökat med 50% och det är vår förhoppning att det skall finnas korn till alla och envar.

Speciellt roligt är det att kunna presentera passagerarångarna i lokaltrafik på Göta Älv. Det finns inte så mycket samlat om dem i litteraturen tidigare och vi vill på detta sätt försöka fylla en lucka.

Våra möjligheter till att göra något extra har i år ökat väsentligt. Dels genom den höjda prenumerationsavgiften men framför allt genom de många och generösa bidragen! De 12 extrasidorna är redaktionens påtagliga tack för detta.

Som bekant ges Länsumpen ut av Klubb Maritims västra krets. Om det finns någon i läsekretsen som ännu inte är medlem i Klubb Maritim vill vi varmt anbefalla detta. Avgiften för medlemskapet är 70 kr och då får Du bland mycket annat medlems-tidningen Båtologen sex gånger. Sätt in avgiften på postgiro 66 68 87 - 5.

För den som vill veta mera om Klubb Maritim finns det ett ut-
sökt tillfälle under Hobbymässan som anordnas av Svenska Mäs-
san i Göteborg under tiden 12-15 april. Förutom information om
klubben kommer modellbåtssektionen att visa sina modeller i en
stor bassäng. Mycket välkommen.

Redaktörerna

Terje Fredh belönas



Vid en högtid i Uddevalla belönades Terje Fredhsomsjökrigs-
forskare. Han fick då ta emot St Olavs-medaljen. Den utde-
lades i år endast till sju personer utanför Norge.

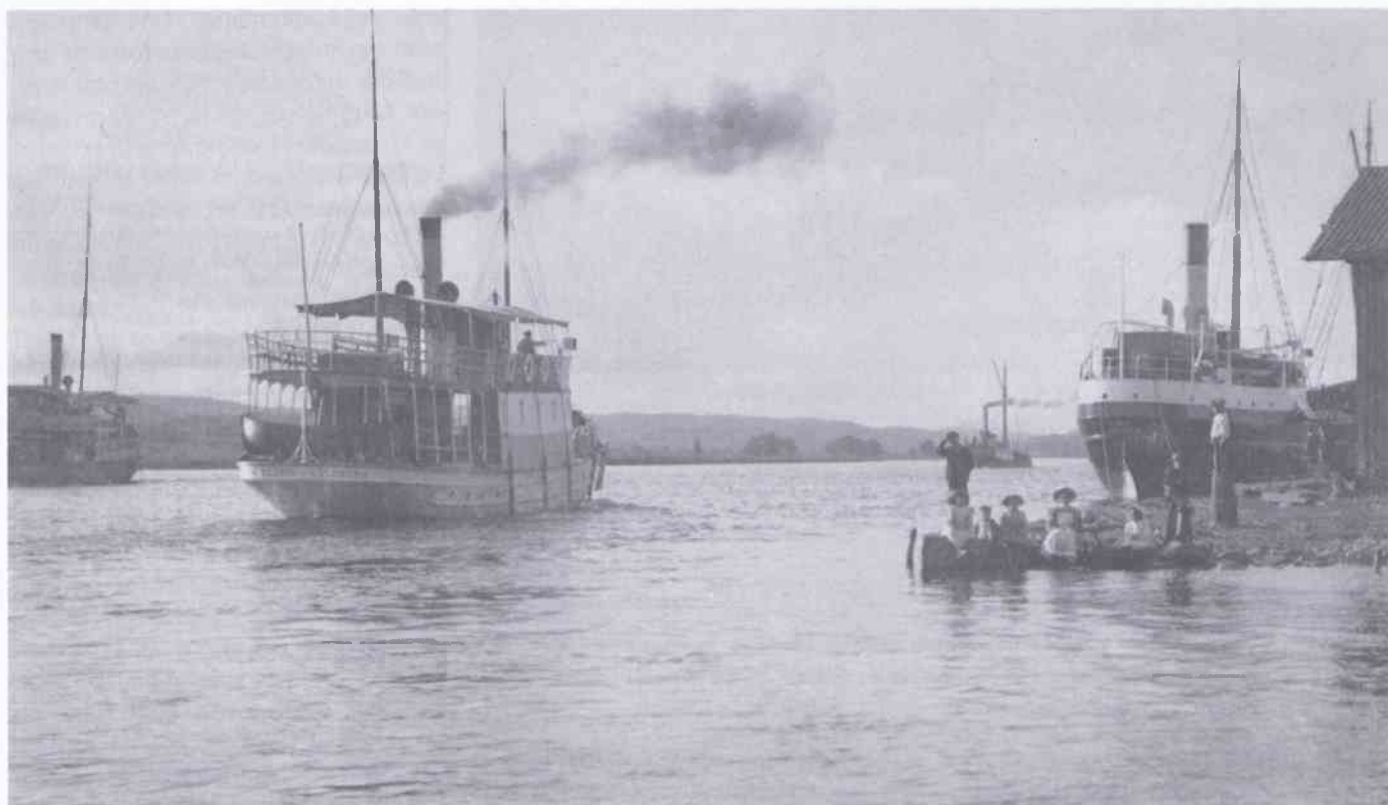
Medaljeringen skedde i samband med att Uddevallavarvet
hade sjösättningsmiddag på Carlia. Medaljen utdelades av
varvschefen och tillika norske konsuln Ingvar Trogen.
Norska staten representerades av förre försvarsattachén i
Sverige, kommandör Kåre Berg. Svenska krigsveteraner i
Norge representerades av Kaptan Allan Mann, Stockholm.

Terje Fredh blir medaljerad för ett unikt forskningsar-
bete med att kartlägga svenska sjömän på norska fartyg
under kriget. Fredh har arbetat som konsult för norska re-
geringen. Hans arbete ledde till att 150 svenskar kunde få
norska deltagare- eller krigsmedaljen. Som tack för detta
blev Terje Fredh nu själv medaljerad.

K-G-n

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Sid	3	Gyllene tider för passagerar- trafiken på Göta Älv	Robin Holmstedt
	10	Skeppskatalog för älvbåtarna	Robin Holmstedt
	19	Veritas VII och bevakningen av Öresund	Stellan Bojerud
	20	SIN 55 identifierad	Olle Renck
	21	Böcker på frivakten	
	21	Broströms V-båtar	Anders Rydberg
	23	Regin och Ragne	Lennart Pettersson
	24	Skutsidorna	
	27	Mer om Marinens f d valfångare	
	28	Passagarfärjorna på Göteborg 1983	Christer Olsson
	32	En udda göteborgsbogserbåt	Bertil Söderberg
	34	Funderingar kring Bismarck	Emil Svensson



Passagerarångaren Tessin lämnar Lödöse och stävar mot nästa brygga. Till höger i bild ligger AB Lödöse Varfs lastångare Lisa. Som synes är det livlig trafik på älven. Foto från Lödöse Museum.

Gyllene tider för passagerartrafiken på Göta Älv

av Robin Holmstedt

Här behandlas endast de ångbåtar som tillhört de lokala ångbåtsrederier som huvudsakligen trafikerat Göta älv. Det är vanligt att de passagerarbåtar som endast gick på älvarna benämnes älvbåtar. Här finns en parallell med älvbåtarna på Ångermanälven. Älvbåtarnas utseende och utformning i de båda nämnda älvarna var samma som de vanliga skärgårdsångarnas. Här skall jag försöka ge en berättelse från tiden runt 1855 till 1940.

Passagerarfartyg med kombinerad godstrafik och bestämda tidtabeller nästan året runt, med många brygganlöp på reguljära trader, är ett avslutat kapitel för länge sedan, men lusturer förekom fortfarande då och då efter kriget. Idag kan man åka med lustbåten **White Queen**. Det har funnits flera lustbåtar förutom de ordinarie älvbåtarna från tidiga 1900-talet, ofta från skärgården och Bohuslän. Uppgifter om båtarna från 1850-talet är ganska knapphändiga: Man känner dock till att **Braut Anund** var den första ångbåten som gick på älven till Kungälv. Detta 1833. Det dröjde ett tag innan älven fick sin

första ångbåt i **Götha Elf** med fast trad efter turlista mellan Göteborg och Ström. Hon byggdes år 1833 som hjulbåt. Hennes uppgifter var bogsering och passagerartrafik. Hon var låg och rank samt hade klipperstäv. Hon sjönk i Göteborgs hamn ca 1855. Enligt en annons i Bohous Läns Tidning år 1841 avgick hon från Göteborg kl 08.00 på måndagar, onsdagar och fredagar och från Ström kl 06.00 tisdagar, torsdagar och lördagar. Även restauration för åtföljande passagerare fanns.

Gryningstiden

Den första tiden efter år 1859 gick de första propellerångsluparna i nystartade rederiers regi i Lilla Edet och Göteborg. De hette **Lilla Edet** och **Elfkungen** och byggdes på Lindholmen resp Göteborgs mek verkstad. Elfkungen gick till Lilla Edet alternativt Uddevalla. Hon gick först till Uddevalla sedan tillbaka till Göteborg och vidare till Lilla Edet och återvände därefter samma väg. Detta utgjorde några turer per vecka. J.F. Boden i Lilla Edet var mannen som låg ba-

kom öppnandet av passagerartrafiken till Göteborg. Han var en aktad och företagsam industri- och köpman och hade med älvtrafiken att göra i många år framåt. **Lilla Edet** gick till Göteborg varje måndag, onsdag och fredag kl 08.00 och åter från Göteborg varje tisdag, torsdag och lördag kl 08.00. Restauration fanns ombord enligt annons i Tidning för Wenersborgs stad och län år 1862. Man känner inte till båtarnas utseende. I en annons står: Ångslupen **Kongelf** går varje dag kl 06.00 från Kongelf till Göteborg. Kl 18.00 avgår hon från Göteborg för att återvända till Kongelf. Hon anlöpte under vägen alla ställen där landstigningsbryggor fanns.

Det har funnits tre eller fyra båtar med namnet **Kongelf**. Det är lite oklart med deras historia och öden. Den sista båten med samma namn, från år 1875 är mest känd. Kapten A Ryding styrde nästan alla **Kongelf**:arna. **Freja** blev hans sista båt på sin långa kaptensbana. Det var alltså ångsluparna som var upphovet till framtidens nya trafikuppgifter på älven, med älvbåtarna som färdme-



Under hela sin 72-åriga levnad trafikerade Necken Göta Älv och blev en välkänd profil i trafiken. Foto från Kaj Andersson.

del. Befolkning och bebyggelse växte sakta men säkert längs älven. Huvudnäringen var jordbruk, medan nya industrier, mest på västgötasidan, blomstrade med varv, pappersbruk, tändsticksfabrik, sågverk, tegelbruk mm. Bönderna och fabrikererna var beroende av älvbåtarna för att kunna transportera produkter och jordbruksvaror till Göteborg och torgen för försäljning. Varven och sliparna i Rättaregården, Gamla Lödöse, Thorskog, Södra Garn, Eckerna, Norra Garn och Assarebo hade livlig syssel-

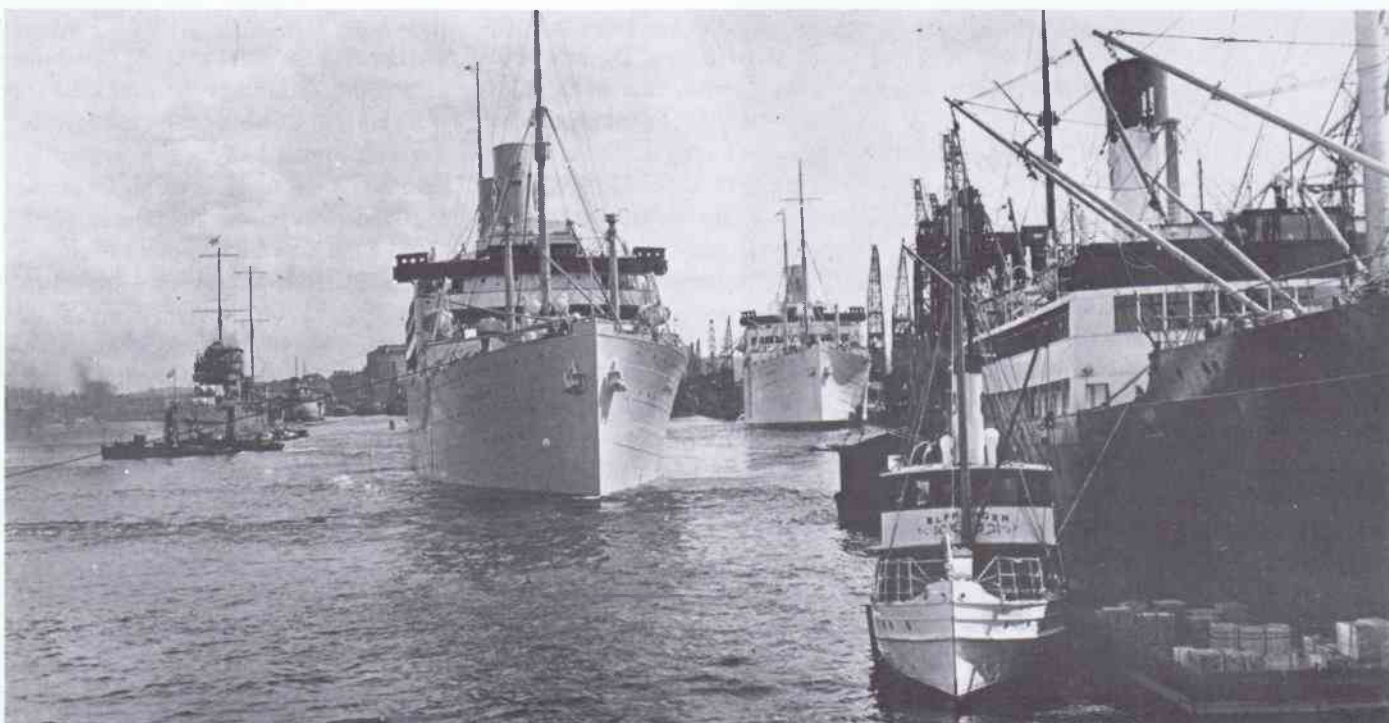
sättning med fullbokade order att bygga eller reparera kanalfartyg, segelfartyg, prämar mm. Ett varv som nämndes var Glässnäs. Folk började slippa att forsla jordbruksprodukter på tunga vagnfordon längs slingriga och dåliga vägar som var mycket tidskrävande, man upptäckte det bekväma sättet att kunna åka med ångbåtarna.

Bergslagsbanan byggdes i etapper mellan Falun och Göteborg. Bandelen mellan Trollhättan och Göteborg blev färdig år 1877. Älvtrafiken påverkades

inte av konkurrensen från järnvägen utan det ökande behovet fortsatte och trafiken utvecklades. Nya bryggor byggdes längs älven. Älven var järnväglös på bohussidan. Dessutom var det mycket billigare att åka med älvbåt än med tåg på den tiden. Ett prisexempel: att åka på någon av Ångbåts AB Nohls' ångare kostade 4 kr och att åka tåg kostade över 10 kr. Det var stor skillnad på 4- och 10:- i familjbudgeten på den tiden.

Bönderna använde ofta älvbåtarna när man skickade boskap till slakthuset i Göteborg. Det finns otaliga historier om tjurarnas kamp under färden.

Christer Arvidsson i Göteborg startade ett nytt rederi som hette Ångfartygs AB Necken och beställde en ny passagerarångare som fick namnet Necken. Hon skulle bli älvens trognaste ångare. Hon gick på premiärtur år 1868 från Lindholmen. Hon var grönmålad med en kupig överbyggnad midskepps och ett rödmålat band på skorstenen. Hennes huvudtrad mellan Göteborg och Vänersborg ombesörjdes under nästan alla år fram till 1939. Hon fick ett tag i slutet av 1800-talet trafikera Särö. Den sista tiden gjorde hon lustesor till Vinga och Trollhättan på söndagarna. Hennes kajplats vid Lilla Bommen var på den plats där barkskeppet Viking nu ligger. Här låg flera älvbåtar under alla år. Efter Lilla Bommen brukade älvbåtarna gå till oceanfartygen i någon av Göteborgs hamnar för att lossa sina laster i fartygens sidor.



Älvbåtarna gick även till fartygen i hamnen med gods. Här lossar Elfkungen sin last till Suecia. Foto från Stig Nyberg.



TILL GÖTEBORGS ÖMÖFNINGAR.

Till Thorskog och Gamla Lödöse,
med anslutande af mellanliggande stationer, sigt

Angbåten THORSKOG,

Kapten *Max Beausang,*
alla dagar

från Thorskog kl. 5 f. m.,

Göteborg " 5 e. m.

Om Söndagarne sigt Angbåten från Göte-
teborg kl. 6 e. m. [10170]

Göteborg—Särö.

Ångfart. ELFDROTTNINGEN,

Kapten *H. CLASE,* sigt

från Göteborg

från Särö

Söndagar kl. 5 f. m.

Söndagar kl. 1 e. m.

Tisdagar) kl. 5 e. m.

Måndagar)

Torsdagar) kl. 5 e. m.

Onsdagar kl. 1,30 f. m.

Lördagar kl. 4 e. m.

Freddagar)

Ångfartyget NECKEN,

Kapten *H. CLASE,* sigt

från Göteborg

från Särö

Måndagar) kl. 5 e. m.

Tisdagar) kl. 1,30 f. m.

Freddagar)

Lördagar)

Fartygen afgå från Skeppsbron

(Chr. Arvidson & Co.
[10161].)

Göteborg—Lilla Edet—Trollhättan

(Åkeravass).

Ångf. ELFDROTTNINGEN,

Kapten *H. CLASE,* sigt

från Göteborg:

från Åkeravass:

Måndag) kl. 12 midd.

Tisdag) kl. 8 f. m.

Onsdag)

Torsdag) kl. 8 f. m.

Freddag)

Lördag)

Ångf. NECKEN,

Kapten *H. CLASE,* sigt

från Göteborg:

från Åkeravass:

Tisdag) kl. 12 midd.

Måndag) kl. 8 f. m.

Torsdag)

Onsdag) kl. 8 f. m.

Lördag)

Freddag)

Fartygen afgå från Skeppsbron

(Chr. Arvidson & Co.
[10152].)

Ur GHT den 11 juli 1876.

År 1877 omnämndes sju älvbåtar i annonser, däremot inte Tessin. Necken gick till Trollhättan (Åkervass) och via Göteborg till Särö. Elfdrottningen till Trollhättan på samma trad. Lilla Edet till Lilla Edet. Elfkungen till Trollhättan, Vargön och Vänersborg. Thorskog till Thorskog och Lödöse. Inland till Kungälv, Kornhall, Inland och Tjörn. Necken och Elfdrottningen samseglade under Christer Arvidssons ledning. Neckens hemvist ändrades, först till Trollhättan och sedan till Vänersborg. Thorskog gick endast under fem år tills på 1880-talet för Ångbåts AB Thorskog. Konkurrensen om passagerare och gods var mördande hård och priset varierade från ett rederi till ett annat. En del rederier bjöd på snaps ombord för att behålla kundunderlaget.

Mellan 1896 och 1907 var höjdpunkten för den livliga älvtrafiken. 12 älvbåtar var i aktion för 9 rederier. Redandet



Ångaren Lilla Edet (1873) vid Särö brygga år 1893. Av flaggprydnaden att döma var det förmodligen något festligt arrangemang. Foto från Göteborgs Historiska Museum.

sköttes från Göteborg, Kungälv, Nol, Lödöse och Trollhättan. Följande båtar var i trafik år 1905: Necken, Särö, Tessin, Göta Elf, Nohl, Turisten, Elfkungen, Romeo, Vinga, Nordre Elf, Elfkungen och Freja. Det fanns också en liten okänd ångslup som trafikerade Göteborg-Jordfallet år 1882. Färdvägen gick via Lilla Bommen, Barlastkajen, Nylöse och Jordfallet. Man känner inte till hur länge trafiken upprätthölls. Bland de mera okända båtarna skall också omnämnas Hebe som gick mellan Göteborg och Lödöse några år.

Den lilla båten Elffröken, som kom från Stockholm med namnet Sjöfröken, gick till Lilla Edet ett antal år innan Nya Ångfartygs AB Lilla Edet sålde henne till C E Haeger på Lilla Edets pappersbruk år 1891. Hon användes mest som turistbåt men ombyggdes nu till lust-

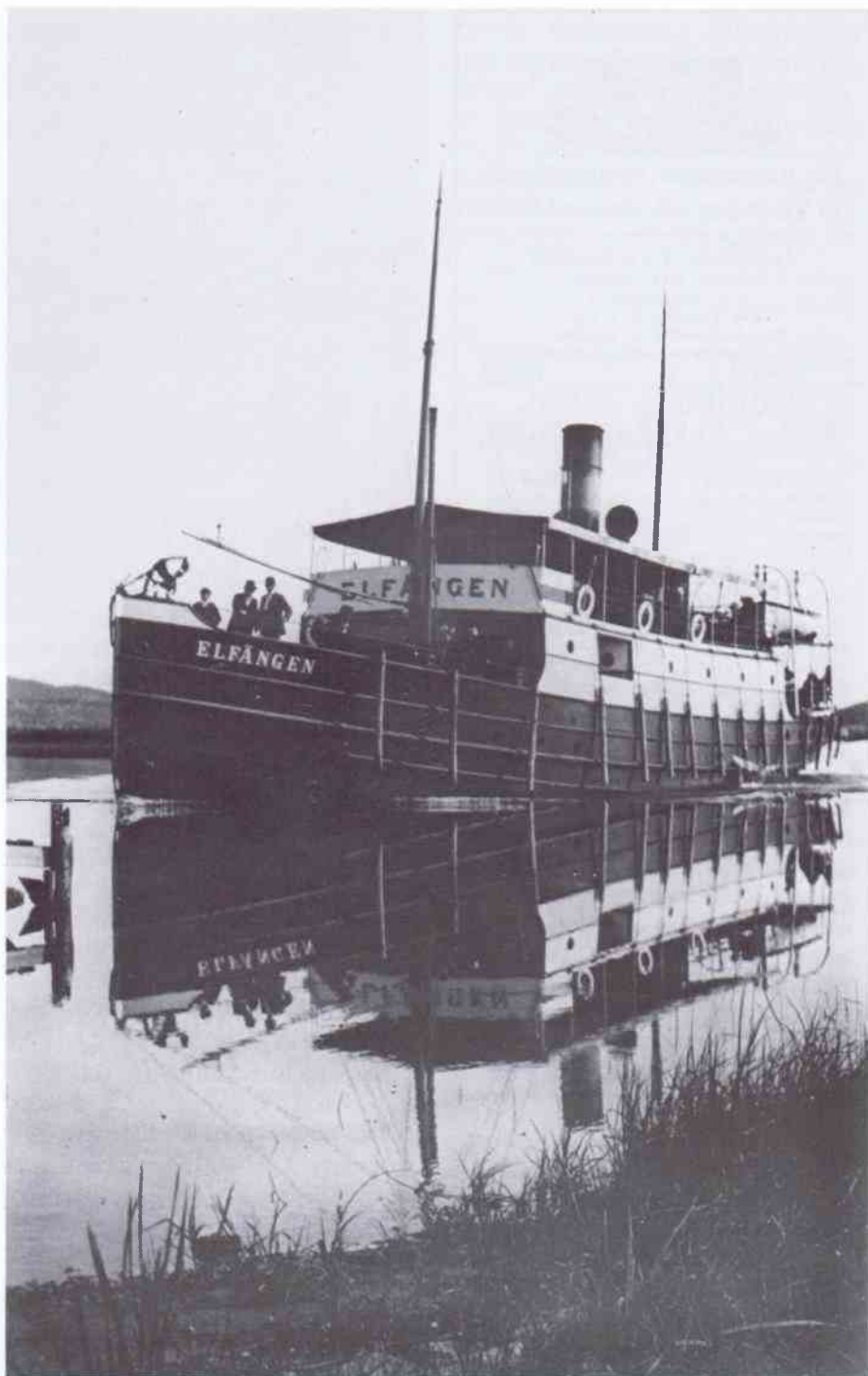
yacht för Haeger.

J F Bodén överlät all passagerartrafik till S Olsson med rederiet Nya Ångfartygs AB Lilla Edet och båtarna Lilla Edet och Göta Elf. Bodén kvarstod dock i rederiets styrelse. Bolagets symbol i skorstenen var en vit ring på svart botten, samma som Marstrandsbolagets. Det är intressant hur ekonomin gick ihop år 1891. Bolagets ångare Lilla Edet seglade in 19.456:17 kr. För fraktgods 7.283:72 kr, för passagerare 11.800:75 kr och för bogseringar 108 kr. Omkostnaderna för denna ångare hade uppgått till 16.602:11 och överskottet blev sålunda 2.854:06 kr. Götha Elfs insegling som överstigit Lilla Edets med 2.809:69 kr uppgick till 22.264:86 kr. Nettoinkomst blev 2.338:32 kr. Efter slutredovisning återstod 12.979:63 som aktieägarna själva delade.



Vinga passerar den då så raserade Bohus fästning. Ett intressant tidsdokument. Foto Gösta Bäarnhielm.

Enligt Lilla Edets posten hade från 1910 till 1919 5 st älvbåtar försvunnit ur älven. Därefter var **Elfkungen**, **Necken**, **Elfängen**, **Vinga** och **Kungälf** kvar tills 1929 då **Vinga** försålades. **Elfkungen** fortsatte till omkring 1934 och hjälpte sedan till med skärgårdstrafiken några år till när J W Bergs egna båtar inte räckte till. Men **Elfkungen** fortsatte på älven på somrarna och gjorde turistresor till Trollhättan tillsammans med **Elfängen** och **Necken** till år 1937. För att rederiet skulle kunna överleva tills vidare gjorde man även turer till **Vinga**. Man kan med stort intresse läsa ett par artiklar om **Elfkungen**, skrivna av båtens mångåriga kapten Carl Hellqvists son Agnar. Jag får lov att göra ett axplock ur artikeln som är ur GHT den 27 april 1963? "... Från försalongen kom man genom kappan upp i fördäcksbrunnen. Där var en lucka till lastrummet, vilket betjänades av bom och ångvinsch. Mellandäckshuset hade rundade sidor bordvarts och var inrett med en hytt i varje hörna, pannkapp med en öppen skärm runt maskintoppen samt nedgångskapp till aktersalongen. Det stod alltid en air av ånga och kol i mellandäcket, en varm och skön tillflyktsplats under ruggiga dagar. I maskinrummet var det knapp ståhöjd vid den glänsande maskinen. Panndurken däremot var nedsänkt och på dess styrbordssida stod den antika donkeypumpen. Eldare Wessén, som tillhörde det trogna inventariet och var den ständigt pysslande tomtten, var en mästare att med skyffel och slejs trola fram kraftfoder till de 120 hästarna. Mästare var han också i att blanda likör, vilket under senare år till fullo kunde värdesättas. På lågtryckarens vevsläng hade han vid tidigt stadium klammat fast en behållare av koppar lagom för en helflaska. Med Kron och favoritessens, lagom resa till 130 revolutioner, kraftiga backmanövrer vid mellanliggande stationer producerades "King's Special" eller som bladningen populärt kallades bland klientelet i hamnen vid Vassbotten, vassolja. Sådant märke som "King's Special" känner man igen som Blended äkta Scotch Whiskey. Aktersalongen var lika förmåligt inredd som försalongen. Under akterdäcket var även min fars sovhytt och redarehytten placerade. Akterdäcket var täckt av livbåtstaket. På bryggdäcket låg två mindre hytter, de s k dam- och röksalongerna, vilka även var inredda i mahogny och plysch. För om röksalongen låg en expeditionshytt



Elfängen någon gång när seklet var ungt, innan hon blev vitmålad och fick bryggan inbyggd. Foto från Skepplanda Hembygdsförening.

samt styrhytten. Kronan på Kungen var den höga, smala skorstenen med svenska flaggans färger i tre band. Akter därom dominerade stormasten..." Så kan beskrivningen sammanfattas av denna älskade båt, som tog en barnasjäl med hull och hår. På sista tiden var båtens skorsten helt vitmålad med en liten sköld på. Kronan fick ofta anlita **Freja**, **Elfängen**, **Elfkungen** m fl för att ombesörja trupptransporten till Lilla Edet för vidare befordran till förläggningen Backamo, då Bohusbanan ännu inte var färdig. Älv-

båtarna behövdes inte längre när banan öppnade, hösten 1907. **Elfängen** slutade gå år 1938-39 efter att ha gjort söndagsturer. Hon låg upplagd, först på Lödöse varv och flyttades sedan till Bohus varv. Pandion i Göteborg hade henne från år 1942 och kapten Fritz Olsson från **Necken** fortsatte sin kaptensbana på **Elfängen**. Hon kom nu i trafik mellan Trollhättan och Göteborg med gods och passagerare och tjänstgjorde dessemellan som utflyktsbåt för skolklasser och sällskap. Hon gjorde även månskensturer.



Elfkungen på väg in i Ströms sluss vid sekelskiftet. I bakgrunden syns Lilla Edet. Foto genom Jan Sjöberg.

En äldre döv man berättade för mig att han mindes från kriget att dövskolan i Vänersborg ofta anlidade **Elfängen** för utflykter på nedre delen av Dalbosjön, oftast till Ursand eller Sikhall. En äldre herre vid namn Gustav Sjöberg från Åkerström berättade i brev att han började som matros den 19 nov 1942 och tjänade då 130 kronor per månad plus dyrtidstillägg. Seglationen år 1943 började den 2 april och han blev då rorsman och tjänade 165 kronor per månad. Seglationen 1944 började 19 april och avslutades 25 september.

Elfängen kom aldrig mer i trafik men blev alltså vår sista älvångare. 1955 blev hon nedskrotad vid Bohus varv. Tidningen GP skrev: "Den som ser gamla

Elfängen ligga spöklik och rostig i Bohus har svårt att tro att fartyget kan räddas, men sakkunskapen har konstaterat att skrovet är gott!" (Pandion hade planer på att förlänga henne och låta henne bli fraktfartyg.)

Orsaken till att trafiken upphörde tror jag i mycket berodde på kolbristen och svårigheterna att få tag på brännved. En annan orsak var att skepparen Fritz Olsson avled nästan samtidigt som en redare kallad "Buss-Johansson", mannen med Masthugget, gick bort. Detta på våren år 1945. Enligt skeppslistan ägdes **Elfängen** även av AB Svenska Fryserierna i Göteborg. Det bör även nämnas att både kapten K E H Kihlman och Fritz Olsson kom från Västerlanda.



S/S Elfängen (1899) backar ut från Thorskogs Varv med midsommarfirare, troligen på 1930-talet. Foto från Skepplanda Hembygdsförening.

Enligt Alvar Österbergs berättelse fanns en tredje **Lilla Edet** från Västerlanda som gick mellan 1933 och 1938. Dess tid som passagerarbåt var mycket kort och så gott som helt inriktad på lastfart men där fanns en liten salong ombord så den tog alltså också passagerare men kunde ju inte konkurrera med bussar, bilar och rälsbussar från **Lilla Edet**. Några lustturer till Trollhättan under helgdagarna som **Elfängen** gjorde kunde det ju ej bli tal om, istället gjorde hon fisketurer men det visade sig snart att verksamheten blev för olönsam, så ägaren som var **Elfängens** gamle kapten Knut Kihlman sålde ju som bekant båten till Vänersborg där den fick namnet **Mellerud**. Kihlman blev sedan skeppare på en båt som trafikerade sjön Anten, mellan Gräfsnäs och Anten. Båten hette **Gustav Wasa** och gick mellan 1925 och 1939. Under Alvars barndomstid i Västerlanda brukade han åka med **Elfängen** eftersom den var mest populär av de tre återstående älvbåtarna. **Necken**, **Elfkungen** och **Elfängen**.

Någon skillnad på älv- och skärgårds-trafiken var det nog inte, de fournerade i huvudsak handlarna, det var t ex ägg och grönsaker till Göteborg och tomma äggådor tillbaka, som langerades i land på alla bryggor. En brygga av stor betydelse var Agnesberg. Där lastades mjöl och gryn till handlarna och fodervaror till bönderna. Denna brygga var den minst populära bland passagerarna, lastningen här tog i regel mycket lång tid och fördröjde resan åtskilligt. En annan brygga av betydelse var den vid slakthuset i Gamlestaden. Dit hade **Elfängen** varje tisdag slaktdjur, dessa stod på fördäck, kor och hästar blandade, så där doftade ju inte själft precis. Om någon hästkrake sparkade med framhoven som de brukade när de blev oroliga under färden ropade kapten Kihlman att han skulle ges järn. Då tog man fram en järnplåt och stack under hovarna på hästen och då blev det tyst. Så långt Alvars berättelse.

Det gick en motorstänka mellan He-de, Solberga och Honeröds bryggor till Nols järnvägsstation, när **Elfängen** låg stilla år 1918-1925 p g a bränslebrist efter kriget. Båtens namn var **Billy**. Vidare öden obekanta. Trafiken gick inte på lördagar. Romelandaborna kallade båten "Trälusa".

Resesättet med bil undanträngde resorna på älven och gjorde bygden en

vacker bild fattigare. Långtradare och järnvägar började mer och mer att överta industriernas transporter. Då älvbåtarna försvann från älven avslutades en epok i Götaälvdalens historia, såväl då det gällde kommunikationer som näringsliv.

Bryggorna

Jag skall här inte fördjupa mig i bryggorna, det finns ytterligare uppgifter att tillgå. Antalet bryggor är svårt att precisera, en del älvbåtar anlöpte några bryggor och en annan andra bryggor. Det har beräknats att det fanns ca 25 st bryggor på västgötasidan och 24 st på bohussidan. De viktigaste bryggorna var Agnesberg, Nol, Älvängen, Lödöse, Thorskog, varven i Garn, Skörsbo, Västerlanda, Holmen som var den största ångbåtsbryggan i älven, Lilla Edet, Uttersåker, Hjärtum, Torpa, Assarebo, Åkerström, Åkersvass, Trollhättan, Stallbacka, Vargön samt Vänersborg.

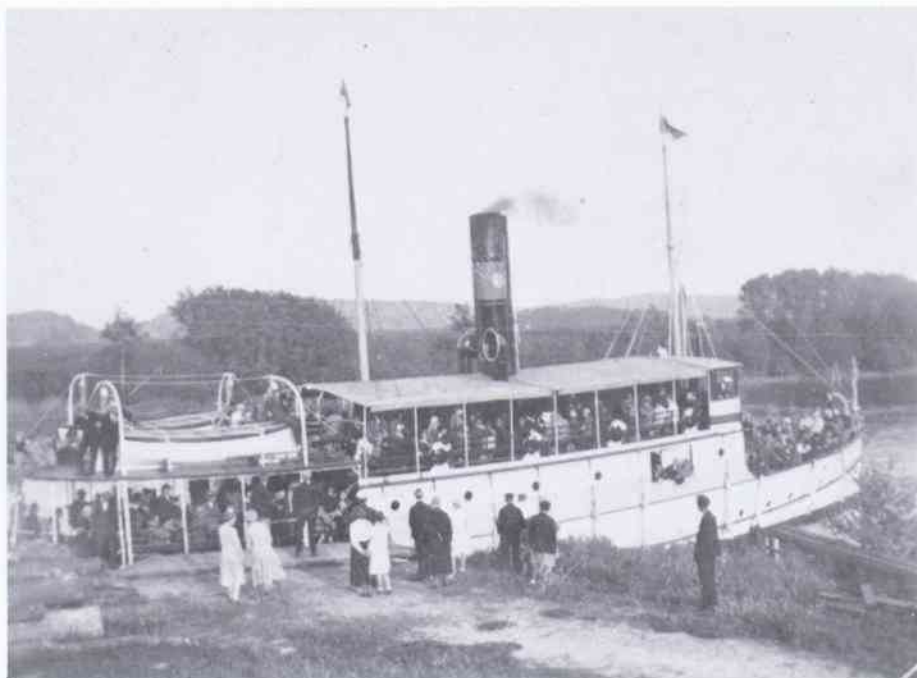
Många bryggor, bl a Holmen, Älvängen, Skörsbo och Gamla Lödöse var försedda med väntsalar.

Det finns idag ingen brygga bevarad i ursprungligt skick från älvbåtarnas tid men en och annan som byggts om sedan den tiden finns kvar. I dag är det mest rester, man kan se träpålar utan träbräder och stenar. Många bönder hade sina andelar i bryggorna som de var skyldiga att sköta underhållet av.

Utskänkingar – ett problem

Rättigheter för servering av sprit och öl ombord på älvbåtarna var vanligt på den tiden. De kallades i allmänhet "de flytande ölkrogarna". Även försäljning av rusdrycker förekom. Det var alltid bråk och fylla med följd av slagsmål och knivskärning ombord och vid anlöpta bryggor, vilket kunde förorsaka allvarliga problem för ordningsmakten i Götaälvdalen. Kronolänsman Emil Lundgren drev en kampanj och lokalpress skapade debatt om det. Genom ett beslut från länsstyrelsen i Göteborg och Vänersborg upphävdes rätten för utskänking av rusdrycker 1902.

Men spritproblemen kvarstod länge på lusttureerna på söndagarna genom att passagerare tog med sig spritflaskor. Alvar berättar: "Några lusttursresenärer var det knappt fråga om. Det fanns en hel del människor som varje söndag for med till Trollhättan bara för att man kunde få en öl redan kl 8 på söndags-



Elfängen vid Alvhems brygga en söndagskväll 1937 på nedresa till Göteborg. Foto Alvar Österberg.

morgonen. Elaka människor påstod att restiden var anpassad, så att man var framme i Trollhättan lagom tills krogen Minerva öppnade kl 13. Följaktligen kunde det ibland vara ganska bråkigt på nerresan. Med på resan var alltid några dragspelare som svarade för underhållning så den, som så önskade, kunde ta sig en svängom på fördäck."

Olyckorna på älven

Man tycks tro att det vore ofarligare att färdas på älven än på de öppna haven eller i skärgårdarna men man misstar sig. På grund av den livliga trafiken på

den smala älven skedde ofta smärre olyckor: kollisioner, sammanstötningar och grundkänningar.

En av de större och svårare olyckorna, vilken flera säkert hört talas om, var **Göta Elfs** kantring i Lilla Bommen den 15 april 1908. 25 personer omkom. Den kända orsaken till kantringen var att större delen av lasten låg på fördäck medan en mindre del var stuvad i lastrummet. Balansen gick förlorad och kantringen var ett faktum. Liksom vid många smärre olyckor på älven var även här spriten med i bilden. Kapten Simonsson stod ansvarig och fick det inte lätt efter olyckan. Olyckan var mycket om-



Den otursföljda älvångaren Göta Elf på väg att bärgas efter kantringen den 15 april 1908. Foto Gustaf Adolf Johansson.



Under utrustning inför sommarsäsongen sjönk *Prinsessan Ingeborg* den 10 juni 1916 vid Eriksbergs Varv. Foto från Stig Nyberg.

skrivnen och det blev långa spalter i pressen.

En annan känd olycka, men av mindre skala var Tessins grundstötning vid Tjurholmen den 31 september 1911. Tessin övertog Götha Elfs trad Göteborg-Skörsbo när Götha Elf togs ur trafik efter olyckan vid Lilla Bommen. Tessin råkade stöta på ett grund, beläget mitt för Ale brygga i rådande dimma och mörker. Hon sjönk i djupet efter att ha stått på grund i 20 minuter. Sex personer fick sätta livet till. Orsaken till olyckan var den hårda konkurrensen mellan älvbåtarna att komma först till bryggorna och säkerheten äventyrades.

År 1907 sjönk *Freja* efter vinteruppläggning i Kungälv på grund att något rör sprang sönder.

Götha Elf kolliderade med kanalångaren *Byelfen* på nedgående den 23 november 1906. *Byelfen* träffades på mitten av babordssidan, blev läck och måste sättas på grunt vatten.

Nohl råkade ut för missödet att få sin mast invirad i segel och tagvirke på en galeas. Följden blev att masten gick av och fick bytas ut. Dimma rådde vid tillfället.

Elfkungens kollision med *Vettern II* är känd. Den skedde den 3 november 1931 vid Jordfallet. *Vettern II* sjönk hastigt vid Bredungen efter den svårartade kollisionen medan *Elfkungen* kunde

fortsätta för egen maskin. Inga människor kom till skada. Detta var några av de mera kända olyckorna.

Övrig trafik

Förutom älvbåtarna var det ganska många passagerarbåtar som gick upp på älven till destinationer på Väner och vidare på Göta Kanal upp till Stockholm under årens lopp. Mest kända är *Åmål*, *Eos*, *Lidköping*, *Idog* och *Uddeholm* m fl. Enligt Lilla Edets posten 1891 anlöpte *Eos* med Kapten Pettersson även

många bryggor på älven under sin färd till Väner.

Många olika ångare från skärgården har gjort lustresor på älven. Man kunde i GHT läsa att vid midsommar gick motorstånkorna *Alderbaran*, *Allan* och *Poseidon* runt Hisingen.

Södra Skärgården från Styrso-Tängen hade vid ett tillfälle en lätt grundkänning vid Kungälv's fästningsruin.

Även *Saga* trafikerade älven. Det finns en *Strömkarlen* ex *Sola* på Åkerberg som gör kanalturer mellan slussen och Trollhättans hamn på somrarna. Tidigare gick motorstånkan *Poseidon* mellan Vänersborg och Trollhättan, liksom även *Hamnfjord* för några år sedan.

När berättelsen om älvbåtarna avslutats bör noteras att kartläggningen är långt ifrån 100 procent och en del återstår att efterforska. Berättelsen och skeppskatalogen är endast en överblick och kan säkert kompletteras. Jag vill även göra en reservation för eventuella småfel.

№ 161

2:dra klass

Kr. 2: 50

Ångbåts-A.-B. Nobles
ångare.

Ångbåtsbiljett



Sekelskiftsmiljö i Lilla Bommens hamn med fyra götaälvbåtar samtidigt vid kaj. Vykort från Bertil Söderberg.

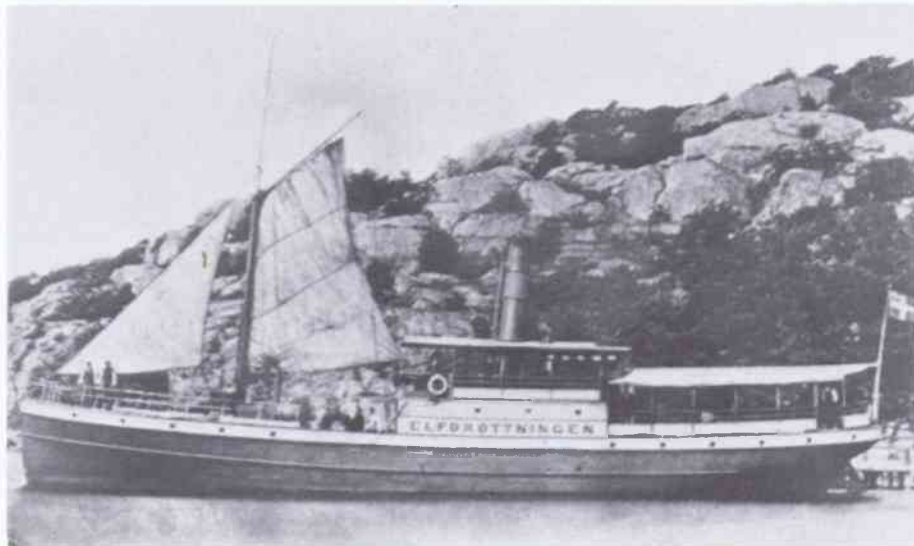
Skeppskatalog för älvbåtarna

Billy

Oregistrerad motorbåt. Dimensioner okända. Under första världskriget låg ångaren **Elfängen** upplagd p.g.a. bränslebrist. En man vid namn C.A. Engström startade därför lokal trafik med motorbåten **Billy** mellan Nols järnvägsstation och bryggorna vid Hegered, Hede, Solberga och Honeröd i förbindelse med tåget i Nol. Trafiken upphörde, när **Elfängen** åter sattes i trafik i början av 20-talet. Den lilla båten som gick under namnet "Trälusa", anlöpte endast Helgered på vardagarna. Lördagar gick hon också till de övriga bryggorna.

Elfdrottningen

Reg. 2225 JFIM. Byggd 1875 vid Lindholmens varv med byggnadsnr 252. 124 br.t. 180 IHK. Dim: 30x5,8x2,4 m. Fartyget levererades till Ångf. AB Necken & Elfkungen för trafik mellan Göteborg och Trollhättan samt till Särö i samtrafik med ångaren **Necken**. Hon såldes 1880 till Ångf. AB Särö i Göteborg (F.B. Wahlqvist) och omnamndes till **Särö**. 9 år senare såldes hon till friherre Carl Klingspor på Råbäck vid Kinnekulle för trafik på Väneren. Särötrafiken övertog av andra ångare och pågick tills



Elfdrottningen vid gamla ångbåtsbryggan i Särö 1877. Foto från Särö Vårdshus.

Säröbanan invigdes i sin helhet år 1904. Under namnet **Kinnekulle** gick hon en kort tid mellan östra och västra Väneren för att förbinda Stockholm med Kristiania (Oslo) via en turistled med båt över Väneren. Försöket slog ej väl ut. **Kinnekulle** såldes till Norge 1897, där hon gick i trafik på skilda trader under fyra olika namn. Hon sänktes i närheten av Bergen under ett flyngangrepp i jan. 1945.

hon en kortare tid hamnade i Lilla Edet. Hon trafikerade Göta Älv under namnet **Elffröken** för Nya Ångbåts AB Lilla Edet (C.E. Haeger). Från 1891 användes hon som lustyacht för Lilla Edets Pappersbruk och såldes som sådan till Köpenhamn 1919 efter att en tid ha hört hemma i Landskrona. Vidare öden okända.

Elfkungen (I)

Oregistrerad ångare byggd 1859 vid Göteborgs Mek. Verkstad (Götaverken) med bygg.nr 139. 70 br.t. Dim: 27,5 x 4,2 m. Hon var sannolikt en av de första propellerångarna på Göta Älv byggd för Ångbåts AB Elfkungen i Göteborg. Hon gick i huvudsak i trafik på Lilla Edet, men konkurrerade också någon sommar med hjulångaren **Uddevalla** på traden Göteborg - Uddevalla. Vidare öden okända.

Elfkungen (II)

Reg. 2320 JFHN. Byggd 1866 av järn vid Lindholmens varv med bygg.nr 159. 90 br.t. 80 IHK. Dim: 25,35 x 4,85 m. Byggd för Lilla Edets Ångf. AB. Samseglade också med ångaren **Necken** på Särö och gick sedan på Trollhättan och Vänersborg. Hon hörde en tid hemma i



Elffröken som C J Haegers lustyacht. Hon trafikerade älven som passagerarbåt på 1880-talet. Foto ur Robin Holmstedts samlingar.

Vargön, innan hon på 1890-talet såldes till Nordre Elfs Ångbåts AB och erhöll namnet **Nordre Elf**. Fartyget tillhörde sedan Ångbåts AB Inland i Kungälv och gick på traden Göteborg - Kungälv - Kornhall. Såldes 1898 till Fredriksstad i Norge, då en ny båt med samma namn levererades till nämnda rederi.



Elfkungen någon gång under mellankrigsåren. Foto från Kaj Andersson.

Elfkungen (III)

Reg. 1362 JCQV. Byggt 1881 av järn i Oskarshamn med bygn. nr 162. 99 br.t. 120 IHK. Dim: 28,72x5,38x2,21 m. Hon döptes till **Blekinge** och hörde hemma i Ronneby (P. Siegbahn). Redan 1888 såldes hon till Elfkungens Ångbåts AB i Vargön. Företaget flyttade sedan till Trollhättan. Hon gick troget i hela sin livstid på älven, men syntes ofta i Göteborgs Norra skärgård, där hon gjorde lustturer bl.a. till Vinga. Under heltrafiken gick hon som extrabåt för Marsstrandsbolaget till bryggorna i Norra skärgården. Hon fick ny ångpanna 1915 och undergick mera omfattande reparationer åren 1905 och 1925. Sistnämnda året förändrades exteriören med bl.a. ny skorsten och inbyggd kommandobrygga. Hon skrotades 1937 av Bergmans skrotfirma i Trollhättan.

Elfprinsen

Närmare uppgifter saknas om denna ångslup, som enligt annons i GHT 1882 gick i trafik till Jordfallet.

Elfängen (I)

Byggt 1865 vid Bergsunds Mek. Verkstad i Stockholm 30 br.t. 30 IHK. Hon bar först namnet **Runan** och sedan **Tors-hälla**. Hon gick troligen i målartrafik,

men finns inte omnämnd i litteraturen. Omkr 1890 inköptes hon av Ångbåts AB Nohl för trafik på Göta Älv. Hon var f.ö. en av de ångare, som hyrdes av skärgårdsborna i Norra skärgården för att konkurrera med Ångslupsbolaget, vilket gav upphov till det våldsamma trafikkrig, som under flera år rasade i Norra

skärgården. **Elfängen** såldes till Finland år 1898 och ersattes följande år av en nybyggd ångare, som fick samma namn.

Elfängen (II)

Reg. 3550 JKVS. Byggt av stål vid Eriksbergs Mek. Verkstad 1899 med bygg.nr 117. 173 br.t. 200 IHK. Dim: 29,25x6,07x2,72 m. Hon gick under hela sin livstid i älvtrafik, i huvudsak mellan Göteborg och Lilla Edet. **Elfängen** gjorde också lustresor till Trollhättan och ut i skärgården med mål



Ännu en bild på den vackra götaälvbåten Elfängen. Vykort ur Kaj Anderssons samlingar.

som Vinga och Marstrand. När andra världskriget bröt ut, lades hon upp i Lödöse, men sattes åter i trafik i nov. 1942 mellan Göteborg och Vänersborg för ett nytt företag, som kallade sig Pandion med hemort i Göteborg. Ångaren torde dock endast ha varit i trafik en kortare tid. Hon skrotades vid Bohus varv 1956.

Erik

hette en liten ångslup, som under tiden 1 sep. 1905 till 1 dec. 1906 gick mellan Kungälv och Bohus station tills den nya ångaren **Kungälv** blev klar att sättas in på traden. Data om **Erik** och vidare öden okända.

Freja

Reg. 2503 JFPB. Byggt 1877 av järn i Motala. 126 br.t. 120 IHK. Dim: 27,91x5,23x2,03 m. Ångaren byggdes för Ångbåts AB Karlmarssund under namnet **Karlmarssund N:o 5**. Hon såldes år 1904 för 20.000 kr. till Kongelfs Nya Ångf. AB, som behövde en större och bekvämare båt. Hon fick nu namnet **Freja** och trafikerade mest traden Göteborg - Kungälv - Kornhall i hård konkurrens med övriga fartyg på älven. Sedan idkade man en viss samsegling och hade t.o.m. gemensamma annonser i dagspressen. Kungälvsbåtarna hade sin tilläggsplats vid Kanaltorget längst in i Lilla Bommens hamn. Härifrån hade man nära väg till tågen vid VGJ, BJ och SJ stationer. **Freja** såldes 1918 till Väst-kustens Transport AB i Göteborg och döptes om till **Taxen**. Avfördes ur skeppslistan i början av 20-talet. Vidare öden okända.



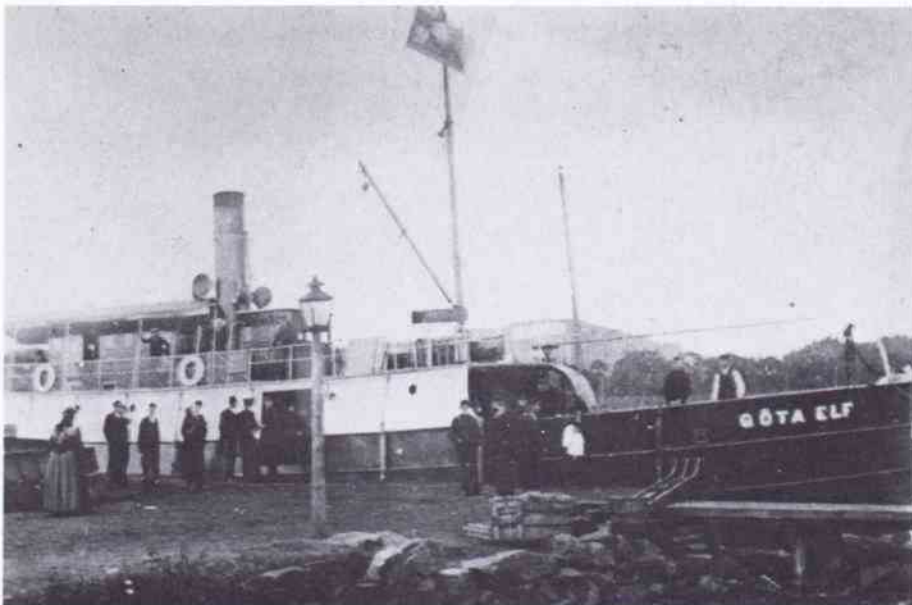
Lilla Bommens hamn där älvbåtarna förtöjdes. Här syns Nordre Elf och den på kort så sällsynta Freja. Vykort ur Bertil Söderbergs samlingar.

Götha Elf

hette en liten hjulångare, som byggdes redan år 1833 på Motala Mekaniska verkstad med byggnadsnummer 3. Skrov och maskin byggdes 1832 och maskinen var på 10 HK. Hon blev den första ångaren som gick i Göta Älv mellan Göteborg och Ström (Lilla Edet). Hon sjönk i Göteborgs hamn omkr. 1855. Övriga data obekanta.

Göta Elf

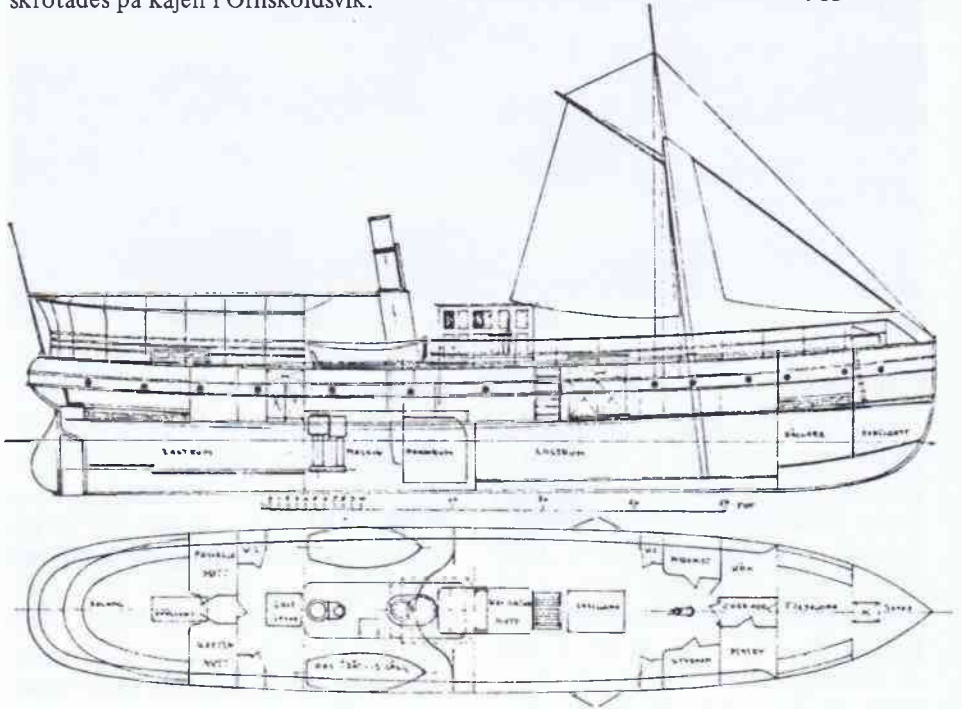
Reg. 2496 JFNR. Byggd 1884 av järn i Torskog. 158 br.t. 160 IHK. Dim: 30,16x5,60x2,73 m. Hon byggdes för ett nystartat bolag, som sedan kom att heta Nya Ångbåts AB Lilla Edet, och sattes i trafik mellan Göteborg, Lilla Edet och Trollhättan. Ångaren var under sin tid som älvbåt ovanligt otursförföljd. Hon lär ha fattat eld redan vid stapelavlöpningen och har sedan vid flera tillfällen utsatts för smärre olycks-



Göta Elf med sitt långa och ranka skrov vid någon brygga på västgötasidan. Foto från Kjell Åke Kjellberg, Älvängen.

tillbud. Då Göta Elf skulle lämna kajen vid Lilla Bommen den 15 april 1908, kantrade hon, varvid inte mindre än 26 personer omkom. Orsaken var olämplig lastning i kombination med otillräcklig barlast och litet kolförråd.

Ångaren bärgades emellertid av Röda Bolaget, byggdes om vid Göteborgs Mek. Verkstad (Götaverken), och levererades 1909 till Ångbåts AB Byelfven i Gillberga som skärgårdsbåten Svea av ganska traditionellt utseende. Hon gick mellan Arvika och Säffle till 1917, då hon kom till Örnköldsvik och förändrades till bogserbåt. Hon blev senare präm och existerade som sådan tills hon 1957 skrotades på kajen i Örnköldsvik.



Ritning på Inland från Lindholmens Werkstad den 9 juni 1875.

Hebe

Liten ångslup byggd av järn i Torskog. 41 br.t. 80 IHK. Hebe byggdes för A.V. Natt och Dag, Holmen, vilken sedan sålde ångaren till Lilla Edet (J.F. Bodén). Om Hebe finns inte mycket skrivet. Hennes öden är okända. Hon omnämnes emellertid under åren 1881 - 1884 som en av de ångare, som hade egen postexpedition på traden Göteborg - Lilla Edet.

Inland

Byggdes år 1876 vid Lindholmens varv med bygg.nr 258. 139 br.t. 100 IHK. Dim: 30,75x5,77 m. Hon byggdes för

nybildade Ångbåts AB Inland i Kungälv och sattes in på traden Göteborg - Kungälv - Kornhall, varifrån hon fortsatte ut genom Nordre älv för att anlöpna en lång rad bryggor på fastlandet och Tjöm. Hon kom därigenom att konkurrera med Marstrands Nya Ångfartygs AB, som sedan starten 1876 trafikerade bryggorna mellan Marstrand och Stenungsund. Marstrandsbolaget köpte därför in ångaren Inland 1881, men sålde henne redan följande år till Norge, där hon i mer än 70 år kom att trafikera Telemarkens sjösystem för Skiens-Telemarkens A/S.

År 1956 såldes hon till Porsgrund, där hon förvandlades till lastfartyg med en Bolindermotor placerad akterut. Hon kom så småningom till trakten av Narvik, där hon lär finnas kvar än idag med namnet Nessvaag.



Romeo anlöper Lilla Bommen. Kapten var O M Ekstrand. Foto Sjöfartsmuséet.

Karl Gustaf

Reg.nr 681. Byggd 1866 av järn vid Lindholmens varv med bygg.nr 160. 72 br.t. 90 IHK. Dim: 24,06x4,03x 2,44 m. Beställare var Lidingö Nya Ångbåtsbolag och i dopet fick ångaren namnet Lidingö. Hon var från början en helt öppen ångslup, men byggdes sedan om vid ett flertal tillfällen. Ångbåts AB Karl Gustaf i Nol köpte henne 1895, och tre år senare byggdes hon om för att bättre lämpa sig för älvtrafik. När företaget gick i konkurs omkring sekelskiftet övertogs ångaren av Ångbåts AB Romeo i Göteborg, och under namnet Romeo gick hon mellan Göteborg och Lödöse.

Efter några år hamnade hon i Valdemarsvik och sedan i Nyköping, där hon trafikerade Sörmlands skärgård under namnet Victoria. I juni 1928 köptes hon av kapten Gustaf Bartley i Skandinaviska Fartygsagenturen i Göteborg och sattes in i trafik på Arendal. Ett par år hade hon Strömstad som hemort med namnet Koster. Hon återköptes emellertid i maj 1931 av kapten Bartley och kom åter på arendalstraden under namnet Arendal. År 1932 fick hon namnet Gunnel och gick i trafik i Norra skärgården. Turisten blev hennes sista namn år 1934, då hon ägdes av Anders Melin Petterson i Nödinge. Efter mer än 70 års tjänst skrotades hon på Ringön 1937.

Kongelf (I)

Byggdes 1861 vid Göteborgs Mek. Verkstad med byggnr 135 för Kongelfs Ångbåtsbolag. Den lilla ångslupen, som gick

till Kungälv, var endast på 30 br.t. och hade en maskin om 10 HK. Övriga data okända.

Kongelf (II)

Byggdes 1866 för Kongelfs Ångbåtsbolag vid Lindholmens varv med byggnr 156. Hon hade en maskin om 40 HK och gick liksom sin föregångare mellan Göteborg och Kungälv åren 1866-1875. Sålades 1875 och fick namnet Thorskog. Slutligt öde okänt.

Kongelf (III)

Reg.nr 2149 byggd 1875 vid Eriksbergs Mek. Verkstad, 43 br.t. 60 Ihk.



Kongelf (III) vid sin kajplats där Hotell Fars Hatt nu ligger. Hon var ett av Eriksbergs Mekaniska Verkstads första byggen. Foto ur Robin Holmstedts samlingar.

Dim: 23,20x4,27x1,82. Hon byggdes för Kongelfs Ångbåtsbolag som 1895 ändrade sitt namn till Kongelfs Nya Ångbåts AB. Kongelf, som 1904 ersattes av den förut nämnda ångaren Freja, sattes nu in på Arendal tills hon såldes 1908 till Vätö i Roslagen. Här fick hon namnet Kung och trafikerade skärgården i norrtäljetrakten. År 1911 kom hon till Strängnäs för Strengnäs Nya Rederi AB med namnet Strängnäs Trafik. Under olika ägare gick hon i målartrafik tills hon efter en tids uppläggning skrotades år 1937. Hon var då omdöpt till Sjöfröken — ett namn, som hon dock ej lär ha burit i reguljär trafik.

Göteborg—Lilla Edet.	
Ångf. LILLA EDET,	
Kapten C. J. Ekström,	
avgår från och med Lördagen d. 20 Maj tillräde	
från Göteborg:	från Lilla Edet:
Tisdag)	Måndag)
Torsdag) kl. 10.30 f. m.	Onsdag) kl. 8 f. m.
Lördag)	Fredag)
(1891)	

Kongelf—Göteborg.	
Ångfart. KONGELF.	
Kapten A. B. Hjelm,	
avgår från Kongelf hvarje dag kl. 8 f. m.	
" " Göteborg "	Månd. 1 f. m. och 8 a. m.
" " " "	söndag kl. 8 a. m.
" " " "	Månd. 8 f. m., 1/8 a. m.
(1880)	

Annons ur GHT 14 juni 1876.

Kungälf

Reg.nr 4758. Byggd 1906 av järn vid Lundby Mek. Verkstad i Göteborg för Kungälvs stad. 46 br.t. 130 IHK.

Dim: 16,7x4,57x1,76 m. Trafikerade i

många år den korta sträckan mellan Kungälv och Bohus. Ångaren såldes till staten år 1940 och tjänstgjorde som transportbåt under kriget. År 1948 blev hon vattenbåt i Göteborgs hamn med namnet **Rolf II**. Ångmaskinen ersattes av en motor. I något förlängt skick kan man än idag få se den forna kungälvsvångaren som vattenbåten **Rolf II**.

Lilla Edet (I)

Ångslup byggd av trä 1859 vid Lindholmens varv med byggnr 92. Hon hade en maskin om 20 IHK och tillhörde Lilla Edets Ångbåtsbolag (J.F. Bodén). I en annons från år 1862 kunde man läsa, att hon trots sin ringa storlek var försedd med restauration. Från 1869 gick hon inte längre i älvtrafik. Vidare öden okända.

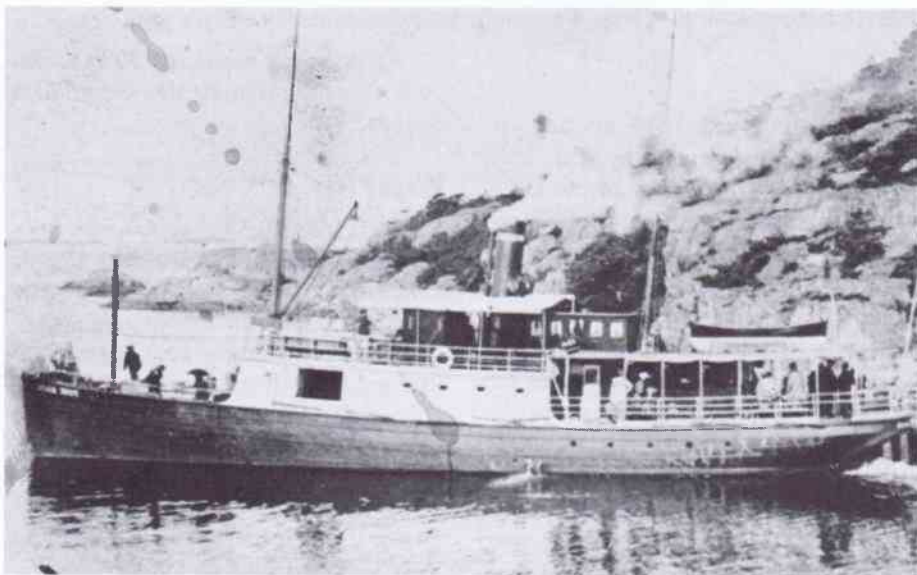
Lilla Edet (II)

Reg. 2540. JFPV. Byggd 1873 av järn vid Göteborgs Mek. Verkstad med byggnr 177. 146 br.t. 168 IHK.

Dim: 30,06x5,80x2,35. Ångaren **Lilla Edet** ersatte en mindre föregångare med samma namn. Förutom älvtrafik för Nya Ångbåts AB Lilla Edet gick hon också till Särö – ett populärt utflyktsmål innan järnvägen kom till. **Särö** fick hon också heta 1901, till hon såldes till Finland år 1907. Under namnet **Finby** gick hon först i trakten av Hangö, och hörde från 1924 hemma i Åbo med namnet **Östern**. Hon byggdes om och motoriserades 1952 och trafikerade Åbolands skärgård tills hon 1965 förvandlades till logementsfartyg.



Kungälv vid Fars Hatt. De två ångbåtsbolagen, Ångbåts AB Inland och Kongelfs Nya Ångbåts AB hade sina egna bryggor för att värva kunder. Förstnämnda bolag hade sin vid Glasbruksgränd medan Kongelfsbolagets brygga låg vid torget. Foto L. Berggren.



Lilla Edet som senare fick namnet Särö innan hon såldes till Finland 1907.



Den kombinerade last- och passagerarångaren Mellerud i Lilla Bommen den 9 maj 1939. Akter om ligger motorstånkan Magda. Copyright Stig Nyberg.

Lilla Edet (III)

Reg. 3372 SEKM. Byggd 1897 av järn i Karlstad. 89 br.t. 90 IHK.

Dim: 24,99x4,60x2,10 m. Var ursprungligen bogserbåt på sjön Fryken under namnet **Juno**. Förlängdes år 1899 med 5 m, då hon byggdes om till lastbåt. **Glasbruk IV** fick hon heta, när bruket med samma namn köpte henne 1914. Först år 1933 kom hon till Göta Älv under namnet **Lilla Edet** med hemort i Västerlanda (Knut Kihlman). Ångaren förde huvudsakligen last, men hade en mindre passagerarsalong akterut. Ren lastbåt blev hon 1939, då hon hörde hemma i Göteborg (Th. Ahrenberg) om döpt till **Mellerud**. Samma år fick hon motor, och år 1940 bytte hon ägare igen. Andersson hette redaren, som var bosatt i Vänersborg. Tankfartyget **Tankos** blev

hon 1946 med hemort på Donsö. Hon fortsatte troget sina oljetransporter upp efter älven till hon 1968 såldes till Finland, där hon förstördes vid en brand i maskinrummet 1974.

Necken

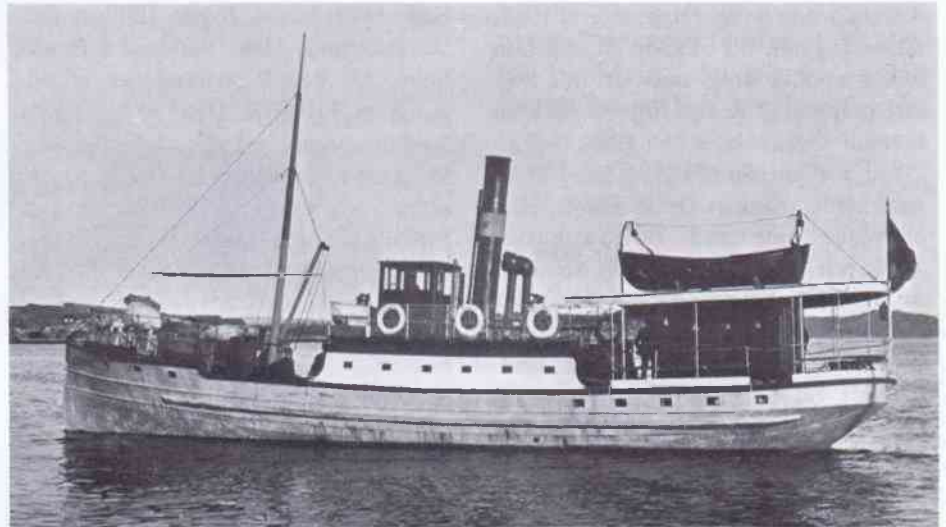
Reg. 2000 JDSK. Byggd 1868 av järn vid Lindholmens varv med byggnr 192. 121 br.t. 100 IHK. Dim: 29,48 x 5,63 x 2,41 m. **Necken**, som tillhörde Ångbåts AB Necken, var kanske den mest kända av alla älvbåtar. En lokaltidning skrev: "Alla har vi väl sett den lilla grönmålade trollhätteångaren med det gammalmodigt kupiga huvuddäcket och det röda bandet kring skorstenen." Hon var först hemmahörande i Göteborg, men fick under många år Trollhättan som hemort. På 20-talet kom hon till Vänersborg och år 1937 övertogs hon av sin befälhavare Fritz Olsson i Göteborg. **Necken** klarade sig under hela sin livstid från större haverier och gick i 72 år i älvtrafik. En kortarade tid trafikerade hon Särö, och under senare år gjorde hon också lusturer i skärgården. Hon fick också tjänstgöra som förstärkningsbåt för Marstrandsbolaget i Göteborgs Norra skärgård. **Necken** skrotades på Ringön år 1940.



Necken lämnar Stenpiren, flaggprydd och fin, den 24 augusti 1924. Foto från Stig Nyberg.

Nohl

Reg.nr 2635. Byggd 1883 av stål vid Wilhelmsbergs Mek. Verkstad i Göteborg. 52 br.t. 40 IHK. Dim: 20,54x4,31 x 1,98 m. Varvet som låg där Frihamnen nu finns, avvecklades när Frihamnen som invigdes 1922 började byggas. Ångaren byggdes för älvtrafik och tillhörde Ångf. AB Nohl i Nol. Inför en övermäktig konkurrens från i huvudsak Lilla Edetbolagets båtar, såldes **Nohl** redan år 1905 till Lysekil, där hon under namnet **Gullmar** under några år gick i trafik mellan Lysekil och Munkedal. Ångaren såldes 1916 till ESAB (Elektriska Svetsnings AB) i Göteborg, vilket företag hon tillhörde under namnet **ESAB III** tills hon skrotades 1939.



Nohl efter att hon lämnat älvtrafiken. Här som Gullmar på bohuskusten.

Nordre Elf (I) Se Elfkungen (II)

Nordre Elf (II)

Reg. 3301 JKBN. Byggd 1898 av stål vid Torskogs varv för Ångbåts AB Inland i Kungälv, 142 br.t. 160 IHK. Dim: 29,92x5,67x2,84 m. Ersatte en äldre



Nordre Elf (I) vid Lilla Bommen 1896. Foto Göteborgs historiska museum.



Ångaren Nordre Elf. Leveransbild från Thorskogs Varv 1898. Foto Sjöfartsmuséet.

föregångare med samma namn. Hon gick mest på traden Göteborg - Kungälv - Kornhall. När bolaget upphörde år 1917, såldes ångaren till Stockholm, där hon under namnet **Rollo** mest utförde bogseringsuppdrag. Redan följande år kom hon till Örnsköldsvik och gick i mer än 20 år mellan nämnda stad och Härnösand under namnet **Örnsköldsvik**. Hon återvände emellertid till Västkusten 1940 och sattes in på traden Stenungsund - Höviksnäs omdöpt till **Hakefjord III**. Hon motoriserades 1951, och blev arbetslös, när Tjörnbroarna invigdes sommaren 1960. Så byggdes hon om till bilfärja och går sedan 1962 mellan Ellös och Rågårdsvik på Skaftö med namnet **Ellösfärjan**.

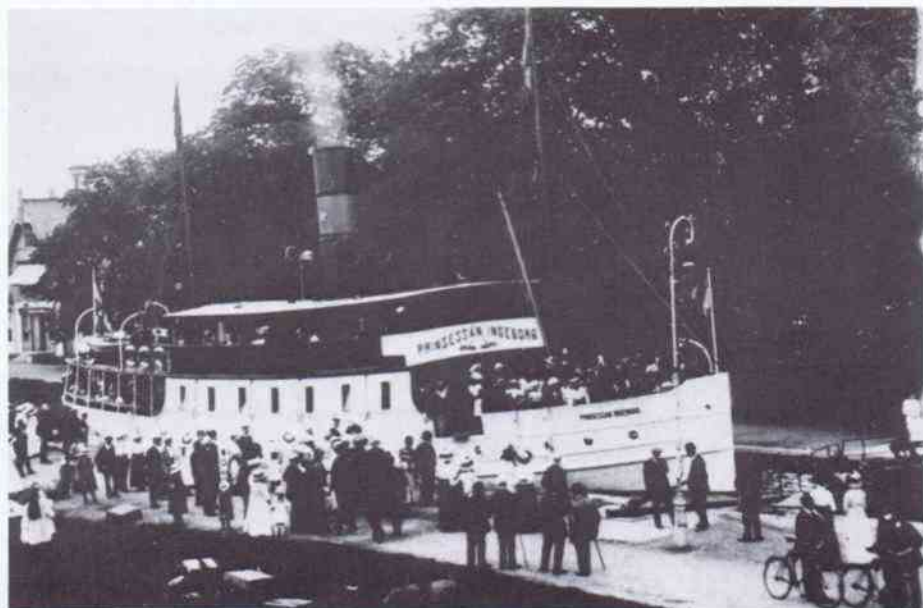
Prinsessan Ingeborg

Reg. 3527 JKTN. Byggd 1899 av järn vid Bergsunds Mek. Verkstad i Stockholm. 187 br.t. 2 ångmaskiner om tillsammans 320 IHK. Dim: 31,33x5,64x2,46 m. Byggd för Ångf. AB Stockholms Skärgård i Stockholm för traden Stockholm - Sandhamn via Kolström och Strömma Kanal. Hon var därför speciellt grundgående och försedd med två propellar. Hon visade sig dock för stor för traden, varför hon fick gå yttre vägen till Sandhamn. Efter endast 9 år i Stockholms skärgård lades hon upp och bjöds ut till försäljning. Först år 1912 fann hon en köpare i Ångbåts AB Nohl i Lilla Edet. Efter en omfattande om-

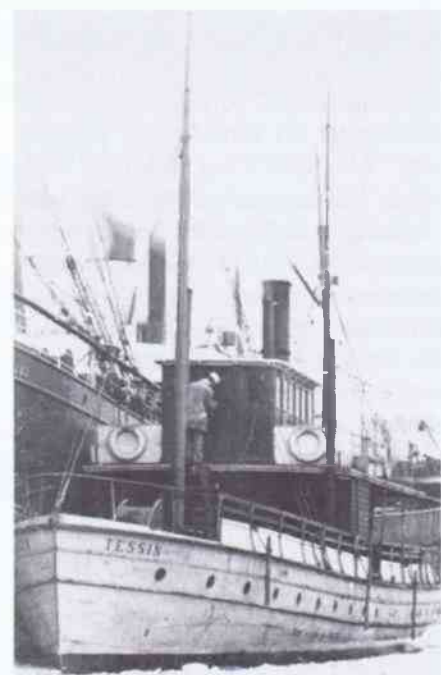
byggnad vid Lödöse varv, fick hon alternera med ångaren **Elfängen** mellan Göteborg och Lilla Edet. På söndagarna gjorde hon lustturer till Trollhättan. Under utrustning efter vinteruppläggning vid Eriksberg sjönk hon den 9 juni 1916. Hon bärgades snart, men då det rädde överkapacitet i älvtrafiken, kom hon inte mer i trafik. I stället såldes hon 1918 till Norrköping och förvandlades till bogserångaren **Torsten**. År 1934 blev hon präm, och under bogsering i Bråviken sjönk hon den 10 dec. 1950 utanför Oxelösund.

Särö

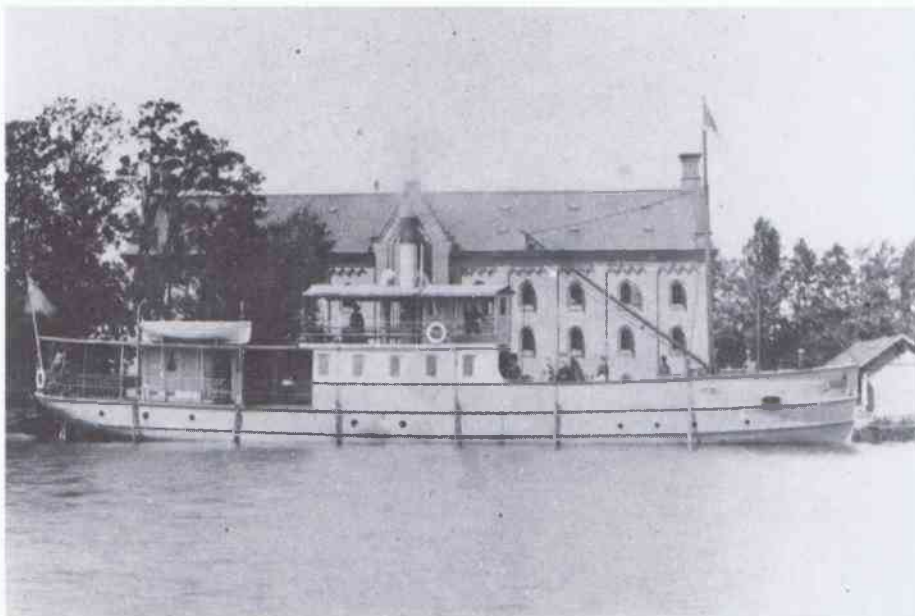
Oregistrerad ångare byggd 1864 av järn vid Göteborgs Mek. Verkstad (Götaverken) med byggnadsnr 142, 70 br.t. Högtrycksångmaskin på 20 hk. Båten som byggdes för ett bolag i Göteborg rymde 100 passagerare och hade en rymlig överbyggnad med salong och hytter. Restauration fanns också ombord. Under ålvtiden trafikerade hon Lilla Edet under kapten H Clases ledning. Det varade inte länge, hon såldes först till Karlstad, därefter till Gävle och Carlskrona - Sölvesborgs Ångbåts AB. 1874 fick hon ett nytt namn i **Sylfid** och 1879 blev hon **Wittus**. Hon gick sedan genom flera händer innan hon under namnet **Byelfven** seglade mellan Säffle och Arvika. 1884 såldes hon till Stavanger där hon fick namnet **Riskafjord II** i ombyggt skick.



Älvens största ångare vid Ströms slussar. Foto ur Robin Holmstedts samlingar.



Tessin trafikerade Stockholm-Drottningholm innan hon kom till Kungälv och älvtrafiken. Foto Sjöfartsmuséet.



Tyvär finns det inget foto på Turisten. Här är hon i alla fall som Garibaldi. Foto från Stockholms Stadsmuseum.



Tursiten (II) finns fortfarande kvar som Kusttrafik. Foto från Sjöfartsmuseet.

Tessin

Reg. 2150 JFBK. Byggt 1870 av järn vid Lindholmens varv med bygg.nr 203, 77 br.t. 80 IHK. Dim: 26,46 x 5,08 x 2,81 m. Byggs för trafik mellan Stockholm och Drottningholm, men såldes redan 1876 till Ångbåts AB Inland i Kungälv för att förstärka bolagets trafik på Göta- och Nordre älvar på traden Göteborg - Kungälv - Kornhall. Inköptes av Marstrands Nya Ångfartygs AB 1881. Hon såldes 1889 till Kongelfs Nya Ångbåts AB. Såldes 1897 på auktion till A.G. Friländer i Göteborg och sattes i trafik på Särö tills järnvägen var klar 1903. Nu kom hon åter i älvfart. En mörk septemberkväll 1911 sjönk hon vid Tjurholmen efter grundstötning i

mörker och tjocka. Sex personer drunknade, då ångaren helt oväntat gled ut i älven och sjönk, när vattnet strömmade in genom de öppna ventilerna i aktersalongen. Tessin bärgades emellertid, men kom aldrig mer i trafik på älven. Hon såldes 1914 till Riga i Lettland, där hon bar det tungvrickande namnet **Dzintarkrasts**. Här fanns hon kvar fram till andra världskriget. Vidare öden obekanta.

Göteborg—Trollhättan:
ångaren TURISTEN
 kaptan Frits Olsson,
 fr. Göteborg v. Tisd., Toråd. o. Lörd. kl.
 7.30 fm. medtagande passagerare o. fraktkoda.
 Telef. till Ång. 4203.
 10141 Vidare meddelar **Tycho Roberg.**

Torskog

Ångaren byggdes vid Torskogs varv av furu 1871 och var hemmahörande i Göteborg med en man vid namn Otto Lindberg som redare. Hon gick enligt GHT 1876 till Torskog och Gamla Lödöse. Uppgifter om ångarens data eller öden okända.

Turisten (I)

Reg. 336 JBLQ. Byggt 1860 av järn vid Södra Varvet i Stockholm för trafik mellan Stockholm och Uppsala under namnet **Garibaldi**. 91 br.t. 120 IHK.

Dim: 29,85 x 4,35 x 2,52 m. År 1889 hörde hon hemma i Eskilstuna med namnet **Sigrid** och en kortare tid trafikerade hon Norrtälje. År 1891 såldes hon till nybildade Ångbåts AB Turisten i Trollhättan, för trafik på Göta Älv. Hon fick nu namnet **Turisten**. Trots ombyggnad 1890 och ny panna 1893, verkade hon alltför ålderdomlig, varför företaget beställde en ny ångare, som fick samma namn. Den gamla **Turisten** såldes 1908 till Norrköping, där hon bar namnet **Skärgården**. År 1912 kom hon till Luleå och byggdes om till bogserbåt, innan hon skrotades 1918.

Turisten (II)

Reg. 4963 JRKD. Byggt 1908 av stål vid Eriksbergs Mek. Verkstad. 128 br.t. 180 IHK. Dim: 30,0 x 5,45 x 2,02 m. Hon levererades till Ångbåts AB Turisten i Trollhättan och ersatte en föregångare med samma namn. I och med landtrafikens utbyggnad kom passagerarfarten på älven att förlora sin betydelse. Företaget gick i konkurs 1918, och **Turisten** såldes till Umeå, varifrån hon en tid gick i utrikes fart till Vasa i Finland. År 1939 hörde hon hemma i Ulvöhamn, och gick mellan Härnösand och Örnsköldsvik under namnet **Kusttrafik** – ett namn, som hon bär än idag. Hon byggdes om och motoriserades 1952, men såldes sedan till Luleå, där hon 1963 genomgick en fullständig förvandling med helt nya överbyggnader. Hon såldes 1972 på exekutiv auktion och kom åter till Höga Kusten, där hon fortfarande går i turisttrafik med Ullånger som hemort.

Vinga

Reg. 2059 JDHT. Byggt av stål 1891 vid Bergsunds Mek. Verkstad i Stockholm för Norra Skärgårdens Ångbåtsbo-

9901	Mt	St John III ex Hyperion, Hemisphere, HYPERION	1959	Göteborg	15748	9457	x	1959	8.65	S Li.	Anl Santander 780403 för upphuggning
9902	Ms	Sinteh Reefer ex RUCCANERO, Panama Express	1940	Landskrona	4774	2656	x	1959	8.64	S Tw.	Upphuggen Taiwan 9.72
9903	Mt	Una ex Vingard, VINIA	1959	Sölvesborg	499	244	x	1959	3.79	S Fi	
9904	Mt	Blossom ex Bente Brøvig, OLIVIA	1959	Lübeck	12729	7218	x	1959	11.69	S No.	Exploderade 801231 utanför Sardinien
9905	Ms	Wessam ex Bahia, Maha, WARDEN, Spurt	1948	Foxhol	401	202	x	1959	3.65	S Fi	
9906	Ms	Valitana ex Paxi, Yperaghia, Markelina, Erria, TIDO, ÖRESUND	1959	Sölvesborg	499	257	x	1959	12.70	S Da	
9907	Mt	BROTANK	1959	Åmål	198	99	x	1959			(Statsskepp sedan 1980)
9908	Mt	TELLO ex TEXACO MARTIN, CALTEX MARIN	1958	Källandsö	29	10	x	1959			
9909	Ms	Trossen ex ROSSEN	1959	Karlstad	329	145	x	1959	10.63	S Du.	Sjönk 751122 utanför Colombia
9910	F	STROMBUS ex BORGÖ, STÅNGSKÅR	1958	Saltsjöbaden	47	14	x	1959			
9911	Ms	FFM-VIRIS ex VIRIS	1959	Malmö	15967	9313	x	1959	6.78	S Li.	Anl Kaohsiung 830703 för upphuggning
9912	F	ÖLANDSSAND	1959	Karlshamn	16	4	x	1959			
9913	F	RINGSKÅR ex TRUBADUR, RINGSKÅR	1959	Saltsjöbaden	47	14	x	1959			
9914	Ms	Hu Jiu Lao 5 ex Yu Quan, STOCKSUND, CAP YORK, STOCKSUND	1959	Nacka	2934	1531	x	1959	1.73	S RC	
9915	F	EROS II ex ARAN	1959	Hälsö	43	16	x	1959			
9916	Ms	RENATA ex Fuglen, Toos	1951	Waterhuizen	499	250	x	1959	1970	Sjönk	3/3 i Nordsjön
9917	F	SUNNAN II ex BJÖRNÖ, BJÖRNÖN, INGO	1959	Amsterdam	98	42	x	1959	11.77	S Ch	
9918	Ms	Petra ex Bovik, HAVSÖ, Hafentor, Schelde	1953	Oldenburg	499	257	x	1959	5.73	S Fi	
9919	Ms	Sina ex Lecko, LECKÖ, ARKÖ	1959	Oldenburg	494	246	x	1959	1.70	S Du	
9920	Ms	RANY ex NORDERSAND, MARIANN, CARITA, KÅLMARSUND XII	1959	Kalmar	496	270	x	1959			
9921	Ms	MALMON ex SALSÅKER, KÖJA, TUNADAL I	1884	Norrköping	80	19	x	1959			
9922	Ms	VILLON ex WESTFORS, JONAS ALSTRÖMER, NORDSVAN, SANDHAMMAREN	1959	Höganäs	372	192	x	1959			
9923	Ms	Lanka Kanthi ex Huangyan, Dawning, CONVALLARIA	1959	Göteborg	3708	1932	x	1959	1970	S So	
9924	Ms-obo	Houssam B ex Helios, Commodore Charles H Smith/ /Commander Charles H Smith, MALGOMAJ	1959	Göteborg	24221	15018	x	1959	6.65	S Li.	Anl Gadani Beach 810613 för upphuggning
9925	Ms	Stratus ex Zandkreek, Agnes, WESTA, Maria Theresia	1949	Delfzijl	393	197	x	1959	1.62	S Du	
9926	F	CARMO ex SVERIGE II, SILVERFORS	1959	Marstrand	99	44	x	1959			
9927	Ms-obo	Aue ex VIRTALA	1959	Malmö	15967	9311	x	1959	5.69	S DD	
9928	Ms-b	HARDING ex RAMÖ, RENÖ, SOKAREN	1918	Motala	199	8	x	1959			
9929	F	CAMINA ex CARINA	1959	Gilleleje	23	6	x	1959			
9930	Ms	Shalhoub I ex Solon, HILLERSBERG	1959	Groningen	499	218	x	1959	7.74	S Cy.	Sjönk 820726 utanför Karpathos
9931	Ms	Holst Nordia ex Nordia, HAVHÖK, NORDHÖK, SALERNO, Thea Danielsen	1955	Svendborg	441	200	x	1959	1968	S Ge.	Förlist 721111 i Nordsjön
9932	Ms	Novalja ex KÅLMARSUND V	1959	Kalmar	367	113	x	1959	12.73	S Ys	
9933	Ms	EXPORTEN ex Kilsfjord	1896	Fevig	47	0	x	1959			
9934	Ms	Princess Jade ex Acandi, Pluton, KOOKABURRA	1959	Göteborg	10840	5531	x	1959	12.68	S Cy	
9935	Ms	Santos III ex SANTOS	1959	Göteborg	8497	4829	x	1959	6.83	S Pa	
9936	F	Ötel ex PATER NOSTER	1959	Hälleviksstrand	97	38	x	1959	1.70	S Da.	Sjönk 750831 i Nordsjön
9937	F	BEIRON ex BOHUSÖ	1959	Skredsvik	99	47	x	1959			
9938	Mt	RENO ex Ålssund, INGER	1959	Källandsö	233	131	x	1959			
9939	F	RUNÖ ex SANDVIK II, VINGAFORS	1959	Landskrona	97	43	x	1959			
9940	Ms	Aran Bay ex Wilhelmina, URSA	1959	Helsingborg	2509	1254	x	1959	5.73	S Ge	
9941	F	Anna Zabel ex LIZARD	1959	Zaandam	85	36	x	1959	11.74	S Da	
9942	Ms	LIVORNO ex Ruth Lindinger, HOBURGEN	1959	Lübeck	499	259	x	1959	1964	Sjönk	640805 vid Svenska Högarna
9943	Ms	Vishva Vivek ex FIGARO	1959	Bremen	10843	6049	x	1959	10.68	S In	
9944	Ms	Mari Prima ex Pelikan Sud, PELIKAN, EDITH	1959	Sölvesborg	499	250	x	1959	1973	S Pa	
9945	Ms	Alicia ex Margrit-Angelika, MARTIN	1951	Arnhem	499	241	x	1959	10.61	S Ge	
9946	Ms	Russe ex FALSTAFF	1959	Norrköping	4508	2567	x	1959	7.66	S Bu	
9947	Ms	Energy Searcher ex Svanö, Tiuri, Trachodon, LAPPLAND	1959	Göteborg	12963	5377	x	1959	1972	S Li	
9948	Ms	Timios Stavros ex CARLA, Skauvann, Sophocles	1939	Göteborg	5269	3109	x	1959	3.63	S Gr.	Upphuggen Istanbul 1972
9949	F	Constant Hope ex Vinterland, GERD	1959	Göteborg	115	40	x	1959	1968	S Fi	
9950	F	EKENAS	1959	Ekenäs	97	37	x	1959	1984	Upphuggen	Rönnäng

9951	Ms	<u>TERESIA</u> ex <u>KEY</u> , <u>BRATTÖ I</u> , <u>IREVIK</u> , <u>Hoop op Zegen</u>	1930	Groningen	199	101	x 1959	8.81	S	Do
9952	F	<u>Gudrun D</u> ex <u>SILVER STAR</u> , <u>FAGERO</u>	1959	Lödöse	112	40	x 1959	1973	S	Ge
9953	F	<u>FLORÖN</u> ex <u>MARINA</u> , <u>VINGARÖ</u>	1959	Hälsö	99	40	x 1959			
9954	Ms-obo	<u>Tornado</u> ex <u>TORNE</u>	1959	Landskrona	19703	11904	x 1959	12.70	S	Fi. Anl Kaohsiung 740115 för upphuggning
9955	St	<u>Buena Suerte</u> ex <u>F H KOCKUM</u>	1959	Malmö	22846	13946	x 1959	7.67	S	Li. Anl Kaohsiung 760618 för upphuggning
9956	F	<u>KÄLLÖ</u> ex <u>FRIDA</u>	1912	Marstrand	32	13	x 1959			
9957	Ms	<u>Vishva Vandana</u> ex <u>MADAME BUTTERFLY</u>	1959	Bremen	10672	6343	x 1959	11.68	S	In. Upphuggen Bombay 4/79
9958	F	<u>ORTANA</u> ex <u>ÖSTANVÄG</u>	1959	Hälleviksstrand	98	40	x 1959			
9959	Ms	<u>ESTELLE</u> ex <u>MADZY</u>	1951	Delfzijl	299	163	x 1959			
9960	F	<u>LISTERLAND</u> ex <u>LISTER</u>	1959	Kungsviken	17	5	x 1959			
9961	F	<u>LAGUN</u>	1959	Flekkefjord	48	18	1959	1965	S	Ih
9962	St	<u>Romelia</u> ex <u>Zodiac</u> , <u>VARBERGSHUS</u>	1959	Kiel	21097	12543	x 1959	5.67	S	Li. Strandad 770728 vid Goda Hoppsudden
9963	Mt	<u>MARIN SERVICE</u> ex <u>MOBIL SERVICE</u>	1959	Oskarshamn	78	28	x 1959			
9964	Ms	<u>Aspa II</u> ex <u>Sea Afrodite</u> , <u>SOL-BRITT</u> , <u>Tarbek</u>	1953	Büsum	499	262	x 1959	3.66	S	Fi
9965	Ms	<u>Yartsevo</u> ex <u>ADAK</u>	1959	Göteborg	10629	4647	x 1959	6.76	S	Ru
9966	Mt	<u>Shomar Hanan</u> ex <u>Angela F</u> , <u>SIRIUS</u>	1959	Malmö	15858	9463	x 1959	5.67	S	Li
9967	F	<u>H I Sonne</u> ex <u>SANDEFJORD</u>	1959	Hälsö	99	39	x 1959	1968	S	Da (struken 1980?)
9968	Ms	<u>Anja</u> ex <u>Harjula</u> , <u>SVARTSKÄR</u> , <u>LINK</u> , <u>Northingham</u>	1934	Rotterdam	399	204	x 1959	4.71	S	Pa. Sjönk 761002 utanför Gdynia
9969	Mt	<u>Seconda</u> ex <u>SCANTHIOD</u>	1959	Uddevalla	12508	7150	x 1959	4.70	S	Br. Anl Hongkong 760717 för upphuggning
9970	F	<u>RUNMÄRO</u>	1959	Farsund	57	23	x 1959	1961	S	Fi
9971	Ms	<u>ÄGTR</u>	1936	Skredsvik	33	24	x 1959			
9972	Mt	<u>Angeles C</u> ex <u>Claudia Polotto</u> , <u>EKTANK</u> , <u>Oaktank</u> , <u>Bertin</u>	1940	Fredrikstad	423	237	x 1959	7.63	S	It
9973	Ms	<u>Yampol</u> ex <u>AVAFORS</u>	1959	Göteborg	10817	5522	x 1959	6.76	S	Ru. Anl Split 830629 för upphuggning
9974	Mt	<u>FRAM</u> ex <u>FRASSE</u> , <u>VOIMA</u>	1923	Viborg	39	0	x 1959			
9975	F	<u>LÖVÖN</u>	1959	Skredsvik	97	45	x 1959			
9976	F	<u>Dux</u> ex <u>DUX I</u> , <u>GULLFORS</u>	1959	Marstrand	99	47	x 1959	1976	S	Fi (SF 598)
9977	Mt	<u>Soula C</u> ex <u>SEA SONG</u>	1959	Landskrona	25811	15290	x 1959	7.76	S	Gr. Upphuggen Kaohsiung 8/80
9978	Ms-b	<u>Tyrí</u> ex <u>TYR</u>	1959	Åmål	143	39	x 1959	5.80	S	Fi
9979	Ms	<u>Ohio</u> ex <u>Dafnos</u> , <u>SAMELAND</u> , <u>SVANEHOLM</u>	1960	Åbo	5788	2696	x 1960	5.78	S	Gr
9980	Ms	<u>Barnstaple Trader</u> ex <u>Isle of Rona</u> , <u>RANSKÄR</u> , <u>Stortemelk</u>	1956	Delfzijl	457	216	x 1960	11.74	S	Br
9981	F	<u>EVA 2</u>	1958	Herrvik	24	6	x 1960			
9982	Ms	<u>PAVONA</u> ex <u>CARLSÖ</u> , <u>PAVONA</u> , <u>Pavonis</u>	1951	Foxhol	299	146	x 1960			
9983	Ms	<u>Jörn</u> ex <u>Jörg</u> , <u>WESTBRIS</u> , <u>Horst</u>	1939	Foxhol	399	227	x 1960	5.62	S	Ge. Grundstött 690226 vid Utö. Vrak
9984	Ms	<u>La Cordee</u> ex <u>SANDA II</u> , <u>PIONEER</u>	1952	Woubugge	379	182	x 1959	1972	S	Fr
9985	F	<u>BOJAN</u>	1959	Flekkefjord	47	16	x 1960	1966	S	Ih
9986	Ms	<u>Mary</u> ex <u>Julia C Ertel</u> , <u>NIGELLA</u> , <u>Olga Torm</u> , <u>Olga S</u> , <u>Gro</u>	1946	Helsingör	4619	2787	x 1960	6.63	S	Ge. Grundstött 671225 vid Ceuta. Vrak
9987	Ms	<u>WÄSTANVÄG</u> ex <u>Wim I</u> , <u>Wim</u>	1955	Martenshoek	499	264	x 1960	1965	S	Jönk 14/9 utanför Eggegrund
9988	F	<u>Stella</u> ex <u>CARINA</u>	1959	Karlshamn	34	12	1960	1961	S	Fi (SF 84)
9989	Ms	<u>FREEDOM</u> ex <u>SAGA</u> , <u>Juno</u>	1923	Dordrecht	88	41	x 1960			
9990	Ms	<u>Eisenhüttenstadt</u> ex <u>MERTAINEN</u>	1960	Göteborg	24245	15121	x 1960	1.70	S	DD
9991	Ms	<u>Hassim</u> ex <u>MERIDIAN</u> , <u>Bill S</u>	1947	Waterhuizen	499	257	x 1960	5.64	S	Ku. Sjönk 731220 i Hormuzsundet
9992	Mt	<u>Alexander K</u> ex <u>Paros</u> , <u>Peter</u> , <u>Kef Hawk</u> , <u>Aspo</u> , <u>ACNETA BILLNER</u>	1960	Malmö	12971	7517	x 1960	1972	S	Fi
9993	F	<u>AXÖ</u> ex <u>Axö</u>	1959	Moen	31	8	x 1960			
9994	F	<u>RISÖR</u>	1959	Moen	26	7	x 1960			
9995	Ms	<u>Confiance</u> ex <u>SUSANNE</u> , <u>Confiance</u>	1953	Woubrugge	365	179	x 1960	2.75	S	Tr
9996	F	<u>VERDANDI AF KÄMPERSVIK</u> ex <u>RENLAND AV SIMRISHAMN</u> , <u>VAPNÖ</u> , <u>SOFIE L</u>	1942	Djupvik	67	18	x 1960			
9997	Ms	<u>HÄLLAREN</u>	1960	Göteborg	6725	3361	x 1960	2.77	S	Gr
9998	Ms	<u>Asano</u> ex <u>Cape Palmas</u> , <u>ANNA BRODIN</u>	1960	Landskrona	11589	6612	x 1960	5.69	S	Li
9999	F	<u>VIKEFJORD</u> ex <u>VENUS</u>	1960	Karlshamn	35	10	x 1960			
10000	Ms	<u>Zapata</u> ex <u>ZACAPA</u> , <u>ROSARIO</u>	1960	Göteborg	10283	5698	x 1960	3.81	S	Gu. Anl Kaohsiung 830820 för upphuggning

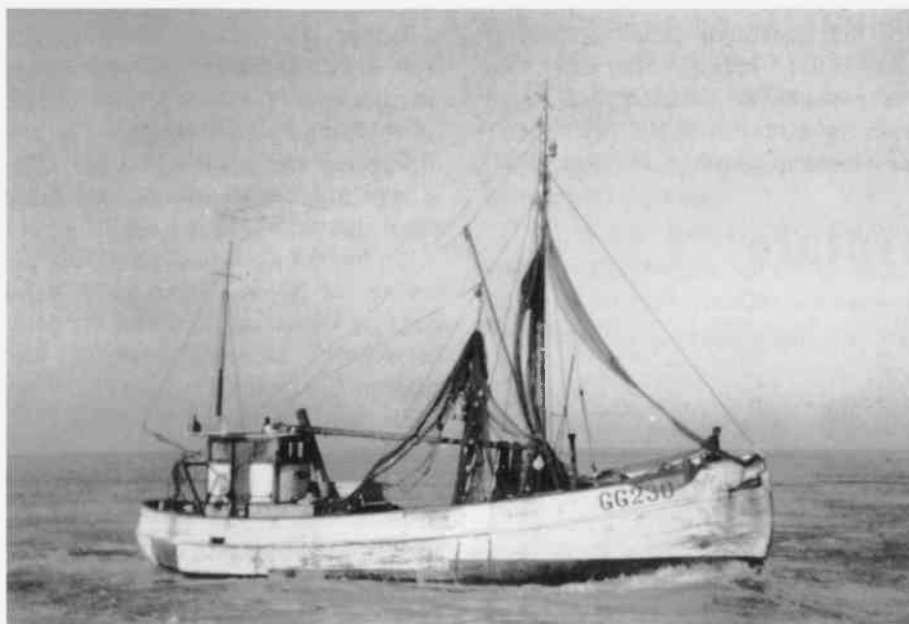
Veritas VII och bevakningen av Öresund

av Stellan Bojerud

Vid intagandet av förstärkt försvarsberedskap den 1 september 1939 rustades en märklig skara fartyg för att ingå i **Öresunds Marindistrikt** (MDÖ), som till huvuddel utgjordes av den s k **Malmöavdelningen**, vilken gått till den svenska marinhistorien som den enda sjöstyrka vars flagskepp varit en trevånings hyreskasern i Malmö!

33. vedettbåtsdivisionen.

Vidare ingick 18 motorfiskebåtar, vilka bildade 34., 42., och 43. vedettbåtsdivisionerna om vardera sex fartyg. 42. och 43. vbdiv var nyformationer 1941 och i den senare ingick egentligen endast tre fartyg (431-433) vilka förstärkts med tre fartyg från Stockholm och 20. vbdiv (201-203).



Tyvär har vi ingen bild på Veritas VII som vedettbåt. Vi har förgäves sökt efter bilder på andra vedettbåtar inom malmöavdelningen. Här är ett foto på Hebron av Hönö som var hjälpvedettbåt 422 och således ingick i bevakningen av Öresund. Foto från Göran Persson.

Malmöavdelningen disponerade ett antal utslitna och "trötta" s k vedettbåtar, f d torpedbåtar av 1890-tals modell. Till en början ingick även de två moderna motorminsveparna M 1 och M 2 i avdelningen.

Från våren 1940 ingick allt fler hjälpfartyg i avdelningen. "Leading Lady" i avdelningen var under denna tid hjälpanonbåten nr 31 **Bore** – Malmö hamnisbrytare. Vidare tillkom hjälpanonbåtarna 44 **Poseidon** och 45 **Triton**, vilka båda var bevakningsfartyg tillhöriga Generaltullstyrelsen. Även hjälpvedettbåten 274 **Alexander**, som omnämns i ett tidigare nummer av LP, ingick tidvis i avdelningen.

Två bogserbåtar, hjälpvedettbåten 332 **Klagshamn** och 333 **Bore** (Landskrona hamns bogserbåt) bildade ensamma

Som bevakningsbåtar ianspråktoes ett varierande antal båtar av diverse olika typer. En av dessa bevakningsbåtar var **Veritas VII**. Om detta fartyg är följande känt:

Veritas VII (ex. Nero)

Reg.nr. 7086

Ägare 1939: Frank Axel Andersson, Kalmar, 1946: Axel Bertil Andersson, Klagshamn. Byggt 1916 i Göteborg av furu och ek.

29,84 BRT, 13,81 NRT

14,05 x 5,80 x 2,19 meter

40 IHK motor. Jaktriggad. Värderad till 30.000:– av Riksvärderingsnämnden.

Veritas VII rekvirerades för MDÖ den 29 april 1942 och var i tjänst till 20 juni 1945. I militär tjänst var hon veder-

börligen marinmålad och försedd med gengasverk.

I örlogstjänst uppgick besättningen till fem man varav fyra militär däckspersonal och en civilt förhyrd motorskötare.

Uppgiften var bevakningsfartyg i Klagshamn.

Fartyget besiktades i juli 1944 av mariningenjören Thor A: son Hermelin då det låg vid kaj i Limhamn. Återställningskostnaden beräknades till 1.600:–.

Övriga bevakningsbåtar inom MDÖ var:

HG 1991 Eyvind, A. Bengtsson, Arild (övriga uppgifter f n ej kända)

HG 1795 (utan namn) A. Svensson, Höganäs, rekv. 441121-450127

TG 25 (utan namn) A. Toresson, Trelleborg, rekv. 430827-450625 bevb.

Limhamn.

Tumlaren, Sjövarnskåren, rekv. 430817-450818 bevb. Höllviken.

Z III, Sjövarnskåren, rekv. 400611-440705 bevb. Skanör.

Wasa, Ö. Sandberg, Råå, rekv. 400620-450703 bevb. Råå.

Viking, H. Pettersson, Sturkö, rekv. 440527-441101 bevb. Klagshamn

SVK I Sjövarnskåren, Sjövarnskårens ordinarie fartyg.

SVK III Sjövarnskåren, Sjövarnskårens ordinarie fartyg.

Sannolikt var **HG 1991** och **HG 1795** bevakningsbåtar i Arild resp Höganäs.

I likhet med –, som var fallet för **Veritas VII**, bemannades övriga bevakningsbåtar med däckspersonal ur Sjövarnskåren (SVK) och en civilt förhyrd motorskötare, vilken ofta var identisk med ägaren eller denne närstående person.

Någon bestyckning hade dessa bevakningsbåtar icke. Den militära utrustningen inskränkte sig till navigeringsbestick, dagmorselampa, flaggor och signaldukar samt i förekommande fall kojutrustning. Det var vanligt att fartygschefen hade furirs grad, men även flaggkorpraler och senare underofficerare av 2. gr förekom.

För fartygschefen var bevapningen pistol M/07 eller revolver M/87. Manuskapet hade karbin M/94. Ammunitionsutrustningen var för pistolbevapnad 28 patroner och för karbinbevapnad 80 patroner. Under de senare beredskapsåren förekom det att en kulspåretpistol M/37-39 med 200 patroner tilldelades i stället för en karbin per båtbesättning.

För att ge en bild av hur enkel bevakningsbåtarnas militära utrustning var, kan man ju skärskåda hela utrustningslistan för **Veritas VII** och hennes systrar:

Örlogsflagga, 1,5 duks-	st 3
Semaforflaggor, mindre-	st 2
Regnkläder	st 2
Kojor	st 5
Madrasser	st 5
Filtar	st 5
Kikare, prisma- 6x30	st 1
Tersur, centrumsekund-	st 1
Passare	st 1
Transportör	st 2
Signalpipa	st 1
Signallanterna	st 2

Kuddar ansågs tydligen vara en överstiglig lyx.

Bevakningsbåtarnas arbetsuppgifter bestod i s k sjökontrollstjänst. Detta innebär att i alla väder gå ut och borda till svensk hamn inlöpande fartyg. Om bord på det inlöpande skeppet granskades fartygshandlingarna och lasten samt gjordes en okulär besiktning om något verkade "misstänkt". (Trojanska hästar!)

Som ovan nämnts utgjordes personalen huvudsakligen av sjövärmän. Dessa var frivilliga krigsmän, närmast motsvarande hemvärmän till lands. Organisationen Sjövärmeskåren startades redan före 1. världskriget och benämndes ända in i de första beredskapsåren Sveriges Frivilliga Motorbåtskår (SFMK) och fick egentligen endast disponeras av försvaret i krigstid. Efter den tyska ockupationen av Danmark och Norge ändrades detta och SFMK fick inkallas för beredskapstjänst.

Staffan Myrenberg efterlyser även andra Veritas-båtar. Till den änden kan jag endast berätta att **Veritas I** – dåför tiden ägd av AB Svenska Gulf i Göteborg, var rekvirerad för Västkustens Marindistrikt (MDV) 1944-09-30-1945-06-14 som bevakningsbåt vid sjökontrollstationen (SKS) nr 103 Varberg inom 11. bevakningsavdelningen. Hon mätte fuffiga 7 BRT och drevs fram av en blygsam motor om 10 IHK.

SIN 55 identifierad

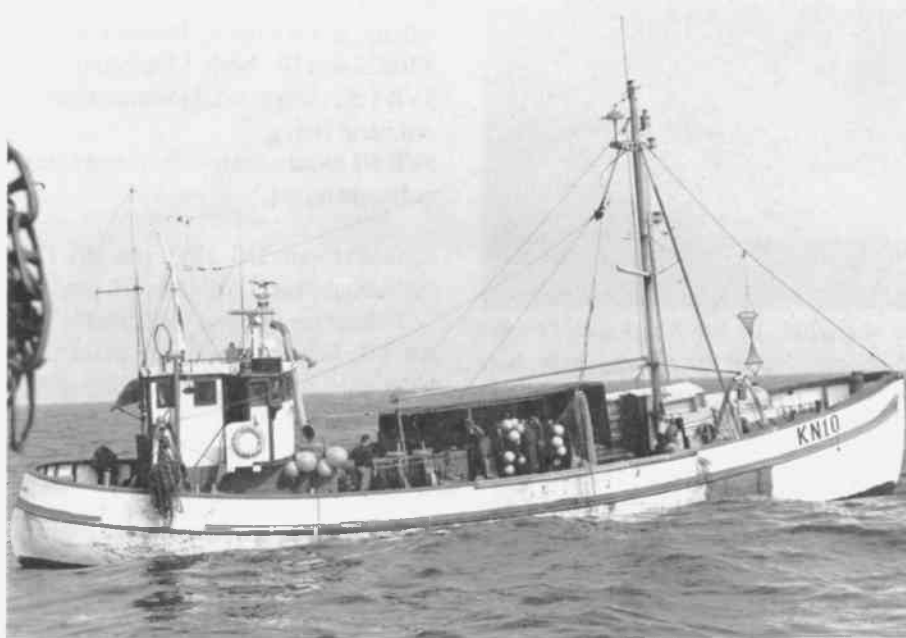
I nr 1/1981 av Länsumpen ägnades en helsida åt tre smärre träfartyg, som hade bränts upp av Stockholms hamnförvaltning. Ett av fartygen var en f d fiskebåt som haft distriktsbeteckningen SIN-55 och som påstods heta **Rio**. Dessa uppgifter föreföll att inte passa in på något registrerat fartyg.

Nu har det dock visat sig att fiskebåten var nr 8062. Hennes historia, så långt jag kunnat kartlägga den, är i korthet följande: Levererad 1916 från Allmag som **Hanna** till ett fiskelag på Donsö. 1936 införd i fartygsregistret. 1942 blev hon **Inez** av Fotö, och 1944 kom hon till Öckerö och fick namnet **Rio**. 1952 såldes hon exekutivt. Öckerö fiskares andelsförening ropade in henne i ett försök att skydda en egen fordran i konkursen. Föreningen sålde henne så 1953 till statslöse medborgaren Karlis Egle i Göteborg. Eftersom hon inte längre var svenskägd, blev hon därefter avförd ur registret.

Egle var född i Lettland, men till skillnad från många andra balter som köpte småskutor stack han inte iväg över Atlanten. Han blev kvar här i Sverige och använde båten för fiske. Så småningom flyttade han till Skillinge. 1957 blev han svensk medborgare, och **Rio** borde kanske ha återinförts i registret. Detta skedde dock först 1969, sedan Egle sålt båten till en fiskare i Ystad. I köpeavtalet, som är daterat 12 november 1968, förekommer både fiskebeteckningen SIN-55 och reg.nr 8062, så det är ingen tvekan om identiteten.

Men hur länge **Rio** fiskade, och vad som sedan hände innan hon brändes i februari 1980, framgår inte av pappren.

Blekingetrålare



En härlig bild på Viö fotograferad av Tore Olsson.

Denna vackra bild har vi fått från Tore Olsson i Mörrum. Fartyget är KN 10 Viö från Karlshamn.

Många västkustbor känner kanske igen henne som **Caparen** av Knippla? Hon byggdes 1951 av Ringens Båtvarv i Marstrand för en trio på Knippla med Oskar Fredrik Vilhelm Åberg i spetsen.

Efter 10 år på Knippla såldes hon i början av 1961 till Östen Manfred Martinsson m fl, Stocken med oförändrat namn. Där stannade hon endast i två år.

Sedan 1963 har hon hetat **Viö** och ägts av Arne Johansson m fl i Karlshamn.

Det höll på att sluta riktigt illa för fartyget den 25 mars 1970. Hon eldhärjades då utanför Karlshamn och hon övergavs av sin besättning. Branden släcktes av livräddningskryssaren **Gustaf Dahlen**, som också bogserade in fartyget till Karlshamn. Skadorna var dock inte värre än att fartyget kunde repareras.

Krister Bång

Olle Renck



Böcker på frivakten

Dansk Illustreret Skibsliste 1984

Femte upplagan av den danska illustrerade skeppslistan har just utkommit. Den omfattar som tidigare danska handelsfartyg över 100 brt och 200 hk (bogserbåtar mm), danskägda fartyg under utländsk flagg, marinens fartyg, samt adresser till rederier, varv, hamnar, skolor mm inom sjöfartsnäringen. Ca 150 av de omkring 1.000 fotona är nya i den 516 sidor tjocka boken, som i Sverige distribueras av Frank Stenvalls Förlag, Malmö, och kostar kr 175:—.

Frank Stenvalls Förlag, Malmgatan 3,
211 32 Malmö, tel. 040/12 77 03.

Krister Bång



Ships of our century

Under 1983 utkom en utsökt jubileumskrift över Finska Ångfartygs AB (EFFOA). Den 230 sidor innehållsrika boken är skriven av Matti Pietikäinen och Bengt Sjöström, båda medlemmar i Klubb Maritim.

Boken innehåller fartygshistorik och fotos på alla fartyg som bolaget haft under de första 100 åren. Över 250 stycken.

Det är bäddat för ett fint resultat när två noggranna båtologer ges tillfälle och resurser att ta fram en rederihistorik. Boken rekommenderas varmt.

Jubileumsskriften kostar inklusive porto 290 svenska kronor och kan rekorderas från Navigator, Box 161, SF-00161 Helsingfors 16.
Postgiro 6484-2.

Krister Bång



De vita båtarna

Pris 100 kr. Utgiven av Gösta Johannesson på eget förlag.

Först nu skriver jag om boken, som behandlar Ångfartygs AB Bengtsfors-Nordmarken, trots att boken kom ut i juni förra året.

En bok med samma titel, fast med annan författare, har tidigare utkommit år 1971 i Finland. Den handlade om arika Finska Ångfartygs AB. Båda böckerna har dock ett gemensamt ämne, rederihistoria.

Gösta Johannesson, en känd hembygdsforskare från Holmedal i Nordmarkerna i Västra Värmland, har lyckats samla alla nödvändiga fakta. Han har gått igenom olika arkiv i Värmland, låtit äldre människor berätta om sina minnen. Han har även lyckats kartlägga **Olavas ex Flora** slutliga öde, något som tidigare varit obekant.

Han skriver lyriskt: "En sommarkväll, när skymningen just fallit, står jag vid Forstjärn i Lennartsfors och ser hur **Idun** kommer och rundar pricken vid

Västanholm och likt en svan kommer och glider ner i tjärnet".

Johannesson skildrar rederiets uppkomst, gyllene tider, missöden, livet ombord och inte minst om ångarna **Flora**, **Nordmarken** och **Idun** på ett utmärkt och intressant sätt. Ett litet missöde är dock att han påstår att **Capella** var byggd av trä, vilket inte var fallet.

Bildmaterialet är förnämligt och rikhaltigt.

Det var järnvägarna som till slut knäckte bolaget. Rederiet värmade i första hand om allmänheten och i andra hand om affärsintressenterna.

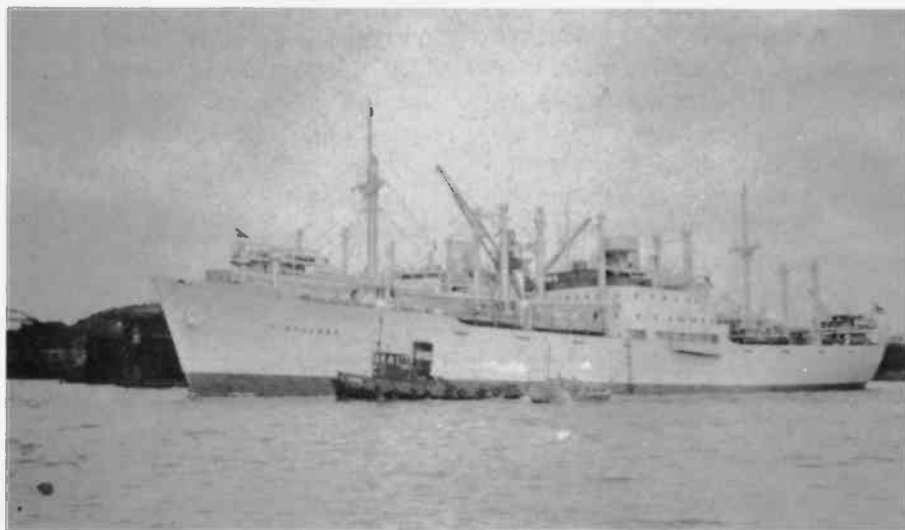
Jag finner att boken är ett fint verk till ett ganska rimligt pris och rekommenderar den därför varmt. Dessutom är den ett "måste" för alla verkliga ångbåtsdiggare.

Boken kan köpas genom Gösta Johannesson, Holmedal, 672 00 Årjäng om nu upplagan inte redan är slut.

Robin Holmstedt

Broströms V-båtar

av Anders Rydberg



Vi ser här *Vingaland* på utgående från Göteborg någon gång 1957. Bakom *Vingaland* skimtar en ASOK-båt av "Ceylon"-typ. Foto Anders Rydberg.

Broströms lät i början av 1950-talet bygga en serie på sex lastlinjefartyg vid Eriksbergs Mek. Verkstad, avsedda för Svenska Orient Linjens trafik på Medelhavet. Alla fick namn som började med "V" och därför kallas serien för V-typen. De var shelterdäckade, hade maskin-

rummet midskepps och tre lastrum för om och tre akter om överbyggnaden. En stor del av kubiken var avsedd för kyllast och dessutom fanns djuptankar för vegetabiloljor i bulk. De första V-båtarna hade enbart lastbommar medan de senare hade en kombination av bom-

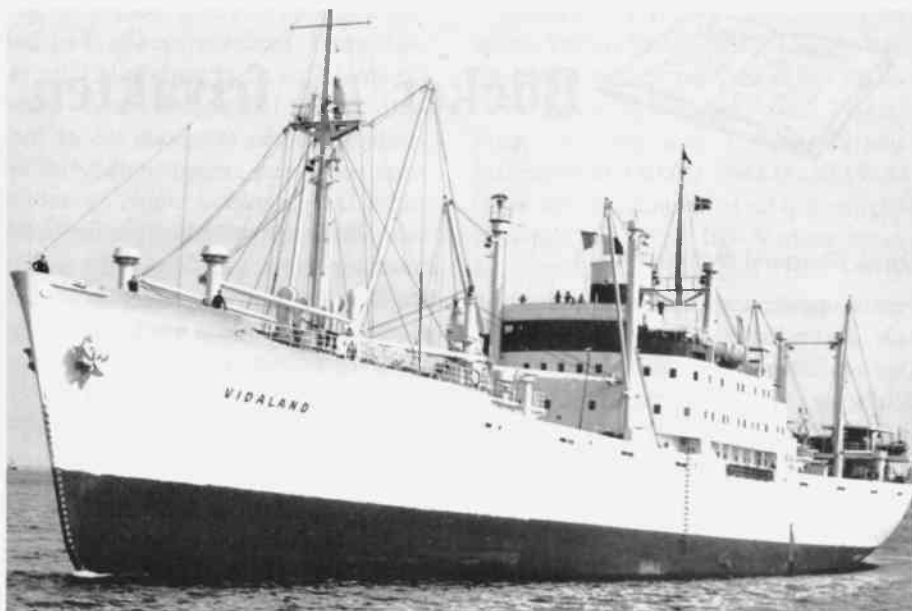
mar och däckskranar. Framdrivningsmaskineriet var en Eriksberg-B & W dieselmotor på 6.700 AHK som gav en fart på full last av 16,5 knop. Dimensionerna var längd mellan pendiklar 121,9 meter, bredd 17,6 och djup 10,7 meter.

Första fartyget ut var **Vingaland** (reg. nr 9159) som levererades som varvets Nybygge 390 den 4 maj 1950. Dödvikten uppgick till 5.850 tons dw och hon mätte 6.246 svenska bruttoton (senare på 1950-talet gick man över till att ange bruttot i internationella ton och det var betydligt mindre eller ca 4.400 ton).

1973 försvann **Vingaland** ur svenska handelsflottan och hamnade hos Criomar Co. Inc., Monrovia. Broströms fick 400.000 USD för henne. Nya namnet blev **Skiathos** och det behöll hon tills hon högs upp på Taiwan 1979.

Året efter att **Vingaland** levererats föddes ytterligare två V-båtar vid EMV. Den 22 februari 1951 lämnade **Vikingland** varvet (reg. nr 9323). Hon var dess nybygge 406, dödvikt 5.920 tons dw och brutto 6.221. Ända till 1977 behöll Broströms fartyget. Dioskouroi Compania Naviera S.A. i Panama betalade USD 460.000 och så var man (lycklig?) ägare till en tjugosex år gammal liner, som döptes om till **Kastor**. Tre år senare var det dags att byta rederi igen, den här gången var det Al Shamsi Trading Co. i Dubai som tog över och nu kom hon att heta **Halah**. Men det var inte för någon längre tid ty senare samma år kom slutet hos skrotare i Pakistan. Hon ankom Gadani Beach den 18 september 1980.

Nästa V-båt gick på provtur den 5 juni 1951. Namnet var **Vasaland** och hon mätte 5.920 tons dw och 6.225 bruttoton. Registreringsnumret var 9245 och varvets NB 407. Hennes tid som



Svenska Orientlinjens Vidaland blev den sista av V-båtarna som försvann ur den svenska handelsflottan. Helt systrar var de inte, de senare var utrustade med kranar. Jämför med foto av Vingaland på föregående sida. Vackra var de i alla fall.

Broströmare tog slut "redan" (allt är relativt men nu för tiden är det ju få fartyg som stannar hos sina första ägare mer än 15 år) 1968, då hon försålades till Everett-Orient Line Inc. I Monrovia för USD 905.000. Där förblev hon som **Ramoneverett** tills hon högs upp 1978 på Taiwan. I februari det året slutade sista färd.

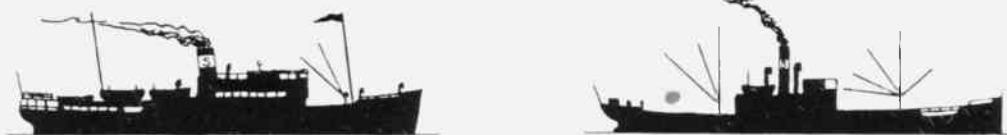
Fjärde V-båten blev **Vegaland** på 5.840 tons dw och 6.254 brutto, leverans den 6 mars 1952. Hon hade varvets nybyggnadsnummer 419 och reg. nr 9329. Fartyget såldes samma år som **Vasaland** till samma rederi och för samma pris. Nytt namn **Pabloeverett**. Skrotning påbörjades 1977 på Taiwan.

De två sista i serien levererades bägge 1954.

Vidaland lämnade byggarna den 28 januari. 5.850 tons dw, 6.270 brutto

(svenskt, förstås). Som Eriksbergare hade hon nummer 446 och svenskt registreringsnummer var 9461. Hon blev den V-båt som försvann ur Broströmsflottan sist. Ine förrän 1978 såldes hon och då till Violetta Corp. S.A. i Panama. Priset var 505.000 USD. Omdöpt till **Avra**. Upphuggen i Pakistan 1981.

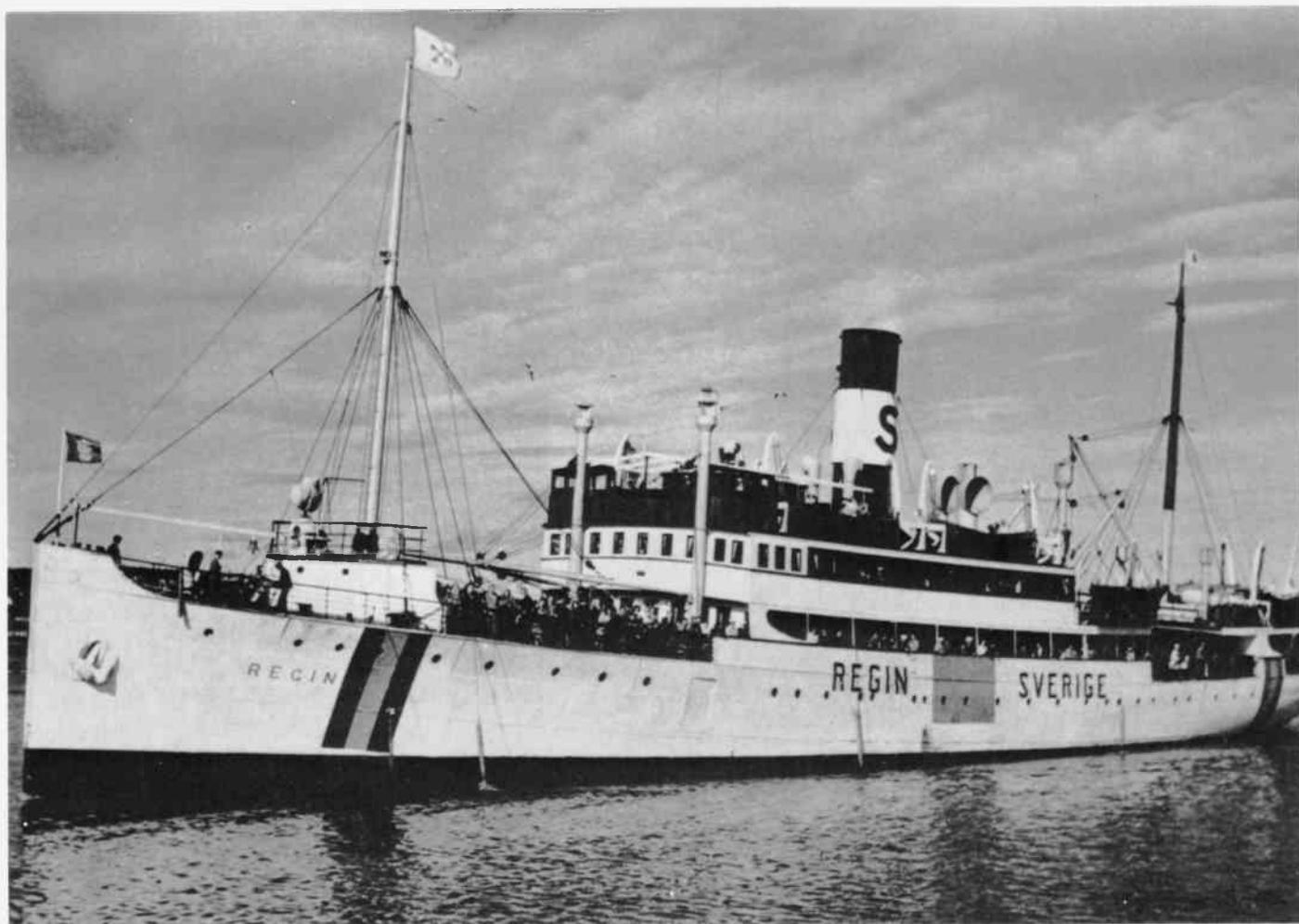
Så var det då bara **Vinterland** kvar. EMV 448 var varvets byggnadsnummer och reg.nr hade hon 9472. Leveransen ägde rum den 14 april 1954. Tonnagesiffrorna var nästan desamma som för **Vidaland**: dödvikt 5.850 ton, brutto 6.266. Övertogs 1968 av Everett-Orient Line i Monrovia för samma pris som **Vasaland** och **Vegaland** och blev **Fernandoverett**. 1978 bytte hon ägare och fick heta **Kindliness** hos Kindleness Marine Co. S.A. i Panama. Redan i oktober året efter påbörjades skrotning i Kaohsiung.



Minns Du Sveabolagets klassiska svartvita vykort som man under en lång följd av år gav ut, med motiv av sina många last- och passagerarfartyg? En del av dessa finns kvar än idag och säljs av Klubb Maritims Östra krets till förmån för den lokala medlemsverksamheten samt för stödande punktsatser för historiskt intressanta stockholmsbåtar.

F n finns cirka 30 motiv kvar i lager och ju snarare vi får in beställning desto fler bilder får Du för priset 50:-, dock minst 25 bilder.

Beloppet, 50 kr per Sveakortsbunt, insättes på pg 15 02 45-9, Klubb Maritim, Östra kretsen. Snabb leverans kan påräknas.



John E Perssons bok "Kustångare" är en utmärkt bok för den som vill veta mer om Sveabolagets båtar. En av de finaste var **Regin** som på sin tid trafikerade traden Stockholm-Sundsvall-Luleå-Stockholm-Malmö-Köpenhamn. Hon gick sträckan i samsegling med den ett år äldre syskonbåten **Ragne** under åren 1920-1948.

En intressant läsning i boken är det då oprövade turboelektriska fartygsmaskineriet som fanns i såväl **Regin** som **Ragne**.

Regin gick åren 1948-1962 mellan Stockholm och Finland och såldes därefter till Rederi AB Göteborg-Fredrikshavnlinjen och fick namnet **Prinsessan Regina**.

System **Ragne** blev Sveabolaget trogen till 1963 då hon såldes till Volvo och blev logementsfartyg. Fyra år senare försvann såväl **Regin** som **Ragne** genom skrotning.

Bilden, som är från krigsåren, visar **Regin** på ingång till Sundsvall med nationalbeteckning i såväl för som akter.

Lennart Pettersson, Alnö

Regin och Ragne



S/S Ragne i juni 1957. Foto Lasse Pettersson.

Skutsidorna



Hundraelvan *Gullskär* från Gullholmen. Foto C G Nyström i Helsingborg den 25 augusti 1952.

Gullskär

av Jan Johansson

En av skutbilderna i LP nummer 3 förra året identifierades ju som *Gullskär* av Gullholmen. Här följer på begäran en kort historik om fartyget.

Haabet byggdes som tremastskonert av ek 1914 i Marstal av skeppsbyggmästaren H Chr. Nielsen och var avsedd för Newfoundlandsfarten. Hon hörde under hela sin danska tid hemma i Marstal och huvudredare var Erik B Kromann.

Den 23 januari 1920 när *Haabet* låg till ankars i Skålefjorden på Färöarna med saltlast från Ibiza till Island, blåste det upp till storm från söder. Styrbords ankarkätting brast och man fick släppa ut på babords kätting. Hon drev i alla fall och på kvällen grundstötte hon vid Skibenäset. Besättningen lämnade fartyget eftersom det var risk att hon kunde slås sönder. Marinens inspektionskepp *Islands Falk* fick henne i alla fall flott och bogserade in henne till Skåle, där man lossade saltlasten. *Haabet* seglade sedan i ballast till Marstal på 8 dagar.

I december 1927 överfördes hon på

A/S Det Danske Sejlskibsrederi, bakom vilket Erik B. Kromann stod.

Haabet blir Erland

I april 1931 köptes *Haabet* för 26.000 Dkr till Tjörn och Kyrkesund. Ägare blev Karl Sigvard Olsson och Arvid Olsson med hälften vardera. Karl Sigvard Olsson stod som huvudredare. *Haabet* döptes om till *Erland* och en 2-cylindrig June-Munktell på 53 HK installerades. Vintern 1938-39 byttes denna ut mot en 2-cylindrig 80 HK Seffle.

Natten mellan den 29 och 30 juni 1942 kolliderade *Erland* med motorgaleasen *Anna* vid Hakens fyr utanför Landskrona. Vilken *Anna* var det? Jo, *Anna* från Kyrkesund! *Erland* klarade sig undan detta möte med ovanbords-skador och ett knäckt bogspröt. Hon var vid olyckstillfället på resa mellan Göteborg och Karlshamn med last av bomullsfröexpeller men fick nu gå in till Landskrona för besiktning.

Erland blir Gullskär

I maj 1946 flyttade *Erland* till Gullholmen och fick det passande namnet *Gullskär*. Hon köptes för 65.000 kr av Carl-Johan Carlsson och Karl Alf Karlsson och blev ersättare för kuttern *Minnie*. 1949 köpte även Charles Carlsson in sig

i skutan med en tredjedel. Carl-Johan Carlsson var huvudredare under hela Gullholmentiden.

Efter seglationen 1949 fick *Gullskär* sin tredje maskin inmonterad, denna gång en 2-cylindrig 150 HK Skandia. Sannolikt var det inte förrän då hon förseddes med styrhytt.

I slutet på 1940-talet och i början av 1950-talet var *Gullskär* med på islandsfisket som LL 327.

Som kuriosum kan även nämnas att *Gullskär* den 21 mars 1961 fick tillstånd att avgå från Lysekil utan fulltalig besättning. Sjömansförmedlingen kunde inte skaffa fram folk, vare sig från Göteborg eller Uddevalla!

Efter 17 år på Gullholmen såldes *Gullskär* i april 1963 till Bertil Linus Davidsson i Hamburgsund för att göra tjänst som fraktskuta ännu några år. Hon hade sjunkit betydligt i värde, priset var 30.000 kr. Hon var nu sedan en tid tillbaka nerriggad till galeas genom att stormasten tagits bort. Enligt skeppslistan skedde detta 1960.

Åren i början och mitten av 60-talet tog svårt på våra fraktskutor, paragrafarna hade gjort sitt intåg. I april 1968 var det slutfraktat för *Gullskär*. Hon såldes för 12.200 kr till Harry Olof Bernhard Olsson i Göteborg för att ändras till lustfartyg.

Redan i juli samma år såldes hon vidare för US Dollars 2.500 till Eric C Carr, Cadiz, Spanien. *Gullskär* ämnade sig till det soliga Kalifornien. Hon lämnade Göteborg den 20 augusti 1969 för att gå till USA via Cadiz och återriggast till tremastare.

Den 11 november 1969 orkade inte Skandian med längre utan *Gullskär* fick bogseras med maskinhaveri in till Leixoes vid Porto i Portugal. Hon förde då stjärnbaneret.

Detta är snart 16 år sedan och ingenting har hörts sedan dess. Vågar man hoppas att *Gullskär* fortfarande existerar? Kanske finns det någon i Läns pumpens vida läsekrets som kan bidra med något litet korn om hennes vidare öden?

Gullskär ex. Erland ex. Haabet

Registreringsnummer 7746
Signalbokstäver: KHMP/SIGK
Mått: 25,50x6,56x2,49 m
Dödvikt: 160 ton
Brutto: 98,79 reg ton
Netto: 71,65 reg ton
Djupgående: 3,10 m

Regina

Vid J. Ring Andersens Varv i Svendborg byggdes 1908 en tremastskonare i ek och bok på krael, som med namnet **Regina** levererades till partrederi i Råå, med bl a Olof Bengtsson som delägare och sedan ensamägare till fartyget. År 1932 kom hon till Skärhamn och Gustaf Edvardsson, och **Regina** fortsatte sin fraktfart, kombinerad med tio säsongers Islandsfiske.

Efter brand blev **Regina** kondemnerad och i befintligt skick inköpt av sjökaptenerna John Aage och Siegfried Wilson i Arendal, som tog **Regina** hem till Norge, där hon blev ombyggd och riggades upp, varefter följde langseglatser och 1966 rundade hon Cape Horn, under nya namnet **Regina Maris**.

Hon såldes ånyo 1970, och kapten John Wilson skriver i ett brev:

”Saa solgte jeg skibet i midten av December 1970 og seilet det ned til Holland og kom hjem til julen som god lykke vilde ha det.

Siden har **Regina Maris** vært brukt for passager trafikk til Hawaii og Tahiti, og senere – ja til nu – for undersøkelser av hval – om sommeren ved Grønland og om vinteren i Karibiske hav.”

Kapten Wilson hade tanke på att återköpa sin **Regina Maris** och var för tre år sedan i Boston, där fartyget var på slip. Men det var då så ”odelagt og nedslitt” att kapten Wilson åkte hem igen.

K. E. Hammarskär

Activ

Skutan som finns avbildad i Läns-pumpen 1983: 4 sidan 9 torde föreställa galeasen **Activ**, RN 1471. Artur Larsson i Källebäcken har berättat för mig att han mycket väl kommer ihåg **Activ** och att bilden föreställer just denna skuta.

Vid inregistreringen år 1894 påpekas att byggår och byggort ej kunnat utrönas. Tidiga skeppslistor anger dock ”Sved vid Vettern” som byggort, vilket också är riktigt. Hon byggdes där år 1868.



Att Regina var vacker som en drottning var det väl ingen tvekan om. Här med sin ursprungliga rigg.



Regina Maris under insegling till New York. Hon måste verkligen blivit uppmärksammad.

Hon mättes i Göteborg den 20 juli 1868 till 28,5 nyläster (91,66 reg. ton). På mätbeviset står bl a antecknat ”bygd vid Sved af fur och ek på klink och krael, nu förđ af skepparen P. Pettersson”. Att **Activ** byggdes 1868 framgår också av statistiska uppgifter från kronofogdekontoret i Vartofta fögderi: ”Förteckning å de på Landet i Vartofta Fögderi år 1868 byggda Fartyg... i Gustaf Adolfs socken galeasen **Activ**”.

Activ med Per Pettersson som skeppare finns med första gången år 1869 i förteckningen över fartyg i ”Thorsby socken, Fjällsholmen”. Sju galeaser och slupar nämns samt ”skutan **Emelie**, 43

nyläster”. Efter förbyggnad i Sjötorp 1879 ommättes **Activ** i Göteborg den 31 maj 1879 till 84,45 reg. ton. Redare och befälhavare är fortfarande Per Pettersson. Samma gäller vid ommätning i Göteborg år 1889.

När **Activ** registrerades år 1894 med nr 1471 är hemorten fortfarande Fjällsholmen. Huvudredare och befälhavare är nu Otto Albin Persson. Övriga delägare är handl. Theodor Ahrenberg i Göteborg, f d kustsergeanten N.E. Tegnander på Öckerö, fru Napolea Qvist samt sjök. Mathias Jansson i Stenungsund.

Activ säljs till Torsö utanför Marie-

stad år 1904. Ägs i lika delar av handl. Anders Larsson i Skeberga, som blir huvudredare, August Andersson, Dillö, som blir skeppare samt Per Johan Svensson, Klockaregården i Lyrestads socken.

1914-26 finns **Activ** i Harge, ägd av ing. Harald Giöbel. Han säljer henne i april 1926 för 4000:— till bergsing. Ivar Setterberg, Stockholm. Fartygets hemort blir Köpmannebro.

Activ avförs ur registret år 1929 efter intyg från Köpmannebro att "hon ligger sjunken härstädes och är vrak."

Ingmar Sahlén

Activ i riksarkivet

Byggs av fur på klink obekant var och när, möjligen byggd vid Sved vid Vättern obekant år. År 1879 förbyggdes fartyget i Sjötorp av Sixten Groth och enligt äldre skeppslistor så ägdes skutan enligt SL 1871 av F. Norberg i Trelleborg med A. Rosenkvist som befälhavare. SL 1873 tillhör skutan P. Petters-

son i Marstrand som själv förde befälet på skutan. Av någon okänd anledning finns skutan ej i SL 1875-1877, däremot i SL 1879-1885 som ägd av P. Pettersson i Marstrand fortfarande själv befälhavare. I SL 1889-1893 tillhör skutan fortfarande P. Pettersson fast nu med Torsby s:n som hemort. Den 24-8 1894 registreras skutan och tillhör då p.r. skeppare Otto Albin Persson i Fjellsholmen som själv var befälhavare och ägde 1/8 del, handlare Theodor Ahrenberg i Göteborg ägde 3/8 delar, före detta kustsergeant Niklas Emanuel Tegnander Öckerö 2/8 delar, fru Napolea Quist 1/8 del och sjökapt. Mathias Jansson från Stenungsund 1/8 del, Fjellsholmen hemort.

Mätbrev den 30-7 1895: 96, 86 brutto, 79,60 netto.

Den 23-11 1899 anmäles att Otto A. Persson sålt sin 1/8 del till Theodor Ahrenberg, men kvarstår alltjämt som huvudredare.

Den 25-2 1904 anmäles att Theodor Ahrenberg inköpt ytterligare 3/8 delar

från de andra delägarna och äger nu 7/8 delar.

Den 23-4 1904 anmäles att skutan sålts till ett nytt p.r. med handlare Anders Larsson i Skeberga som huvudredare, skeppare Per Johan Svensson i Klockaregården samt skeppare August Andersson från Dillö är befälhavare, och de äger 1/3 del var, skutans hemort ändras nu till Thorsö.

Den 18-6 1914 utfärdas ett nytt certifikat på ingenjör Harald Giöbel i Harge som ensam ägare av skutan, befälhavare är skeppare Carl Ahlgren från Harge.

Den 17-4 1920 blir skeppare Axel Fredrik Larsson från Harge ny befälhavare.

Den 17-4 1926 säljes skutan för 4.000 kr till bergsingenjör Ivar Setterberg i Stockholm som ensam ägare av skutan. Hemorten blir dock inte Stockholm utan Köpmannebro.

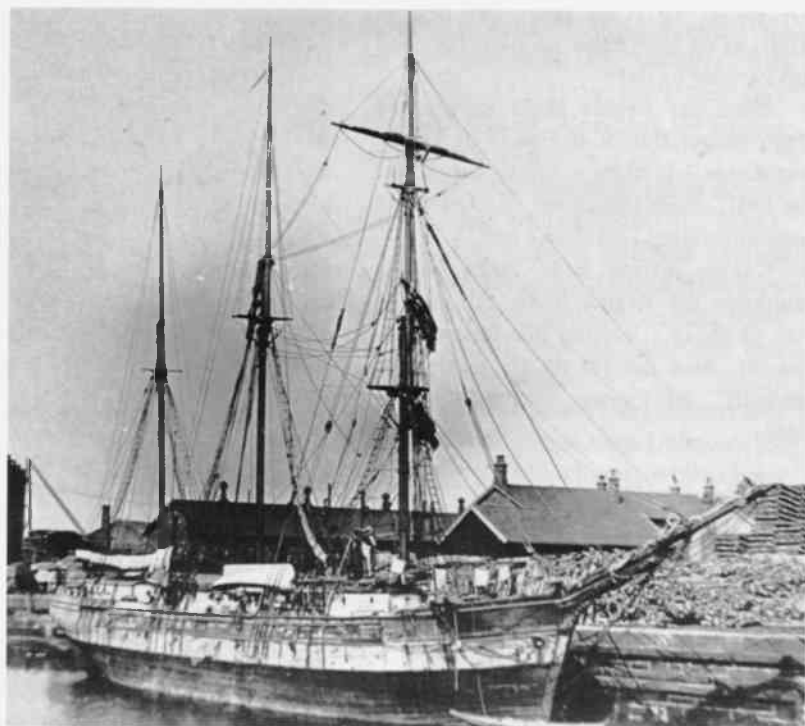
Slutligen anmäles den 31-10 1929 att fartyget ligger sjunket som vrak i Harge.

Tore Olsson

Två okända seglare att identifiera



Hörde verkligen detta barkskepp hemma på Gullholmen som Argo?

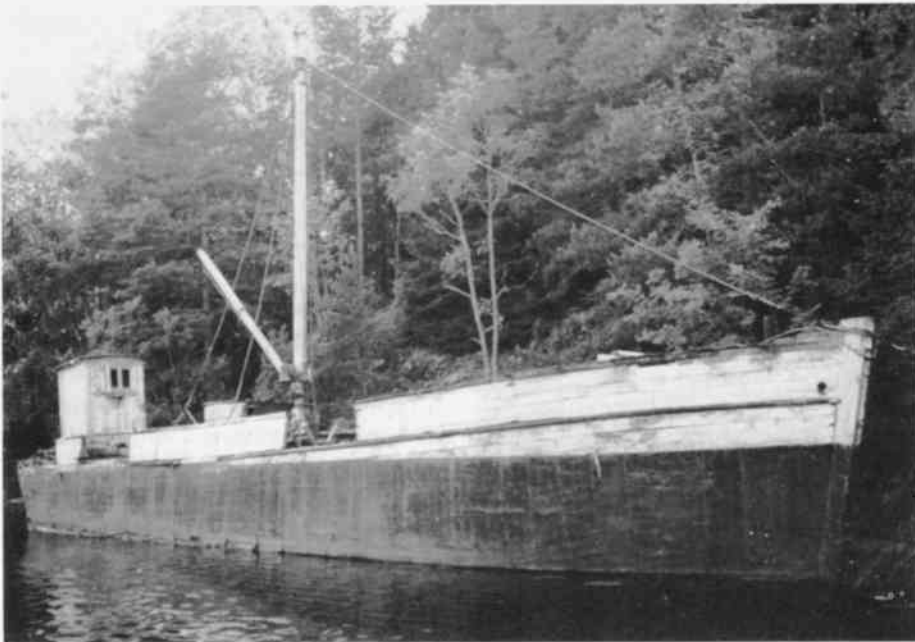


Då det senare tid införts flera okända fartyg för identifiering och de i de flesta fall blivit identifierade, så undrar jag om det finnes plats för ytterligare några nötter att knäcka för Länsrättens läsare. Även jag har ett antal oidentifierade foton liggandes bland mina gömmor.

Av skutorna så anges den vitmålade barken heta *Argo* av Gullholmen, men mig veterligen har det inte funnits någon bark från Gullholmen med detta namn.

Fotot av skeppet är taget före 1:a världskrigets utbrott. Tyvärr vet jag inget om var skutan plåtats, ej heller något om namn. Den är nog svår att identifiera, men ett försök skadar ju inte.

Tore Olsson



En slutseglad Dalslands kanalbåt. Foto Gunnar Hedman.

Gammal kanalbåt

Jag bifogar en bild som jag tog utanför Köpmannebro den 24 juli 1973. I ganska exakt tio års tid har jag gått omkring och trott att bilden föreställde **Teje II** ex **Billingsfors nr: r 4**. Efter att ha läst Robin Holmstedts artikel om bl a denna båt förstår jag dock att **Teje II** är det ingalunda. Robin berättar ju att **Teje II** 1967 blev arbetsbåt och magasin i samband med ett brobygge och att hon då bron blev klar sprängdes sönder. Även om båten på bilden inte ser särskilt välmående ut så är hon ju ingalunda söndersprängd. Min fråga är nu, vilken gammal kanalbåt föreställer bilden?

Gunnar Hedman

Mer om Marinens f.d. valfångare

I Länsumpen Nr 4-1982 frågade Stellan Bojerud efter uppgifter om de f.d. norska valfångare som Marinen anskaffade. Vi har nu fått in ytterligare material i denna följetong och visar nedanstående bilder.

Vi har tidigare publicerat uppgifter om de gamla valfångarna

i Länsumpen Nr 1-1983 och Nr 3-1983.

I korthet så inköpte Marinen **Starkodder** och **Styrbjörn** 1935. **Krut**, **Kanon**, **Granat** och **Harpun** inköptes 1940. Dessa något udda krigsfartyg gjorde tjänst i Marinen under många år men är nu försvunna.



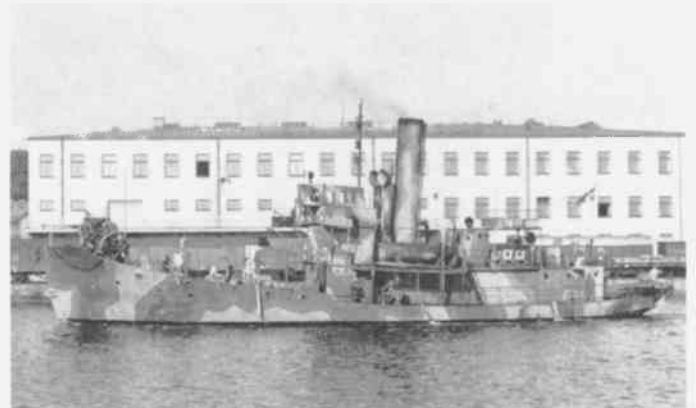
Granat och Harpun någon gång under kriget. Foto från Bo Palmqvist, Harpun slutade sina dagar hos Persöners i Ystad.



Granat fotograferad vid Rindö den 3 april 1961 av Gunnar Hedman. Man ser på bilden att överbyggnaden blivit ombyggd.



Ännu en bild på Starkodder. Foto C.G. Nyström 1951.



Harpun fotograferad i Helsingborg 1951 av C.G. Nyström.

Passagerarfärjorna

av Christer Olsson



Stena Saga gjorde några få resor på Göteborg. Foto Lennart Ramsvik 2.2.1983.



Prinsessan Birgitta har nu lämnat Kattegatt för Nordsjön. Foto Lennart Ramsvik.



Den första av Stenas jumbofärjor Stena Danica. Foto Göran Ohlsson.

I Läns pumpen nummer 1 1983 gjorde Christer Olsson en översikt över färjetrafiken på Göteborg 1982 vilken blev mycket uppskattad av läsekretsen. Flera läsare har hört av sig och vill ha en liknande beskrivning för 1983. Vi har därför bett Christer Olsson om en ny rapport som härmed följer.

Danmarkstrafiken

1983 inleddes med varvsbesök för **Prinsessan Christina**. På Danmarkslinjen gick då **Stena Nordica** och **Prinsessan Birgitta**.

Måndagen den 24 januari började även **Stena Saga** gå på linjen med en tur om dagen. Bakgrunden till detta var den stora svenska devalveringen som gjorde normmännen köpstarka och köpvilliga. **Stena Saga**, som tidigare trafikerat Oslo-Frederikshavn, sattes nu in på linjen Oslo-Moss-Frederikshavn-Göteborg. Man räknade med ca 600 norska passagerare per tur. Redan efter ett par veckor fick man emellertid lägga ner denna trafik och "exotiska" **Stena Saga** återgick till sin gamla trad igen.

Stena Line köpte 1981 strax över hälften av aktierna i Rederi AB Göteborg-Frederikshavn Linjen och drev sedan dess trafiken på Danmark under namnet Stena Sessan Line. Minoritetsdelägarna, bl a Transatlantic och Salén, var inte nöjda med att inte få vara med att bestämma över utvecklingen. Man ville ha skadestånd av Stena Line och utdragna förhandlingar och domstolshot vidtog. Den 9 februari 1983 kunde dock tvisten lösas då Stena Line köpte de båda övriga storföretagens 28.000 aktier. Därmed kunde parterna dra en lättande suck.

Den 1 september meddelade Stena att ordet Sessan inte skulle vara med i linjens namn längre och man marknadsförde sig nu som Stena Line.

Det hände mycket i början av året på Danmarks-linjen. Den under flera år uppskjutna leveransen av **Stena Danica** ägde rum under februari och färjan kom till Göteborg den 12 februari. Hon döp-

på Göteborg 1983

tes under stor pompa vid Masthuggskajen den 27 februari av Birgitta Löfgren, en av rederiets många passagerare.

Stena Danica sattes in i trafik den 28 februari och samma dag togs den andra jumbojätten **Prinsessan Birgitta** ur trafik och tog sig till Cityvarvet för en ombyggnad från dag- till nattfärja.

Ursprungligen var tänkt att låta **Prinsessan Birgitta** gå Göteborg-Kiel i par med **Kronprinsessan Victoria**. Det skulle vara bra att ha två systerfartyg på samma linje. Så blev det dock inte utan **Prinsessan Birgitta** chartrades i stället ut under två år på bareboat charter till British Rail för trafik mellan Harwich och Hoek van Holland. Då fartyget i början av juni lämnade Göteborg bar hon namnet **St Nicholas** och fick senare sin hemort ändrad till London.

Den 1 april anlände den andra nya storfärjan till Göteborg. Inom Stena Line hade man varit tveksam till att låta även denna färja gå mellan Göteborg och Frederikshavn då man trodde att det skulle bli för stor kapacitet på linjen med två så stora färjor. Men introduktionen av **Stena Danica** blev så lyckad med en 36% ökning av passagerarantalet under de första 14 dagarna att man beslutade att även det nya fartyget skulle sättas in på linjen.

Om nu **Stena Danica** döpts i Göteborg måste ju det andra nybygget döpas i Frederikshavn. Därför begav man sig iväg ut på en propaganda- och uppvisningstur till Aalborg innan man den 24 april kom till Frederikshavn där fartyget officiellt döptes till **Stena Jutlandica**. Det var stjärnaktisen vid det Kongelige Teater i Köpenhamn, Lise Ringheim, som var gudmor.

När så **Stena Jutlandica** sattes in i trafiken den 25 april togs **Stena Nordica** ur. Hon försvann omedelbart ner till Belgien där hon gick in i en charter på tre år för det belgiska statsrederiet R M T. Hon sattes in på linjen Ostende-Dover och överfördes samtidigt till belgisk flagg med Ostende som hemort. Enligt rapporter från Belgien skall **Stena Nordica** ha drabbats av maskinhaveri



Stena Nordica har nu lämnat Kattegatt efter många år. Foto Göran Ohlsson.



Nya Stena Jutlandica fotograferad på Rivöfjorden av Göran Ohlsson.



Stena Baltica kom inte i trafik utan seldes efter några veckor. Foto Bertil Söderberg.



Nestorn på Kattegatt är Stena Nordica ex. Prinsessan Christina. Foto Lennart Ramsvik.



Kronprinsessan Victoria på ingående till Göteborg. Foto Göran Ohlsson.



Stena Scandinavica passerar Röda Sten. Foto Lennart Ramsvik.

vid några tillfällen och man har varit tvungen att ta henne ur trafik för reparation.

Stena Lines försök med **Stena Saga** på Göteborg slog ju inte alltför väl ut. Rederiet hade nu haft bättre tid på sig att sälja in linjen och samtidigt som **Stena Jutlandica** sattes i trafik lanserades linjen Moss-Frederikshavn som förutom att hon trafikerade Göteborg-Fredrikshavn även gick på denna linje.

Under augusti månad ändrade **Prinsessan Christina** namn till **Stena Nordica**.

Under oktober övertog Stena ett beagnat fartyg som eventuellt skulle komma att trafikera Göteborg. Det var finska **Skandia** som man för US dollars 10.000.000 övertagit och givit namnet **Stena Baltica** med den för göteborgaren exotiska hemorten Nassau. Nu sattes dock aldrig fartyget in i trafik eftersom hon endast 14 dagar efter övertagandet såldes till Sovjet för US dollars 13.000.000. Det vackra fartyget lämnade Göteborg den 22 november.

I december köpte Stena den franska färjan **Massalia** för 80 miljoner kronor för leverans januari 1984. Någon trad för henne har i skrivande stund inte meddelats.

Vid 1983 års ingång läg Danmarksfärjan **Prinsessan Desiree** upplagd i Göteborg. Hon sattes under mars månad i trafik med namnet **Europafärjan** mellan Varberg och Grenå, en linje som Stena köpt 1982.

Tysklandstrafiken

Om det hände en hel del i trafiken på Danmark fortgick linjen Göteborg-Kiel utan förändringar. **Kronprinsessan Victoria** och **Stena Scandinavica** gick troget på traden hela året.

Dock övertog Stena i juni den första av de fyra färjor rederiet beställt i Polen för sin Tysklands-trafik. Hon hade sjösatts i Gdynia redan den 22 augusti 1981 med namnet **Stena Scandinavica**, men polackerna hade svårigheter med att kunna färdigställa fartyget då man saknade valuta att betala utrustningen med. Genom att fartyget blev svensk egendom kunde fartyget in-tecknas i Sverige och därigenom kunde pengar lossgöras för färdigställandet. Leveransen är planerad att äga rum första halvåret 1985.

Av tekniska skäl kunde nybygget inte registreras i Sverige under sitt dopnamn eftersom namnet **Stena Scandinavica** var upptaget av ett annat far-

tyg. Därför fick nybygget officiellt namnet **Scandinavica**.

I sammanhanget kan nämnas att Stena låtit reservera namnen **Stena Olympica**, **Stena Germanica** och **Stena Brittanica** och man kan väl på goda grunder anta att dessa namn är avsedda för de tre övriga Polen-färjorna.

Englands- och Hollandstrafiken

DFDS Tor Line hade i början av året sin **Tor Scandinavia** ute på en utställningsresa till Fjärran Östern under namnet **World Wide Expo**. Inför denna resa hade fartyget rustats upp, putsats och gjorts fint.

På linjen Göteborg-Felixstowe gick därför **Tor Britannia** i ensam majestät. linjen Göteborg-Amsterdam trafikerades ju inte under vintern.

Den 1 mars började man åter trafikerar Amsterdam sedan **World Wide Expo** kommit hem och återfått sitt dopnamn **Tor Scandinavia**. Fartygen trafikerade växelvis Felixstowe och Amsterdam.

Man hade dock beslutat att byta tilläggshamn i England och den 1 april anlände **Tor Scandinavia** med flaggspelet över topp till Harwich vederbörligen hyllad av alla fartyg där med sirénhälsning. Därefter har alla färjor gått till Harwich där DFDS sedan lång tid varit etablerad med sin linje Esbjerg-Harwich.

I slutet av september upphörde trafiken på Amsterdam. Denna gång var det inte fråga om ett tillfälligt slut utan linjen lades ner för gott.

Detta skapade överkapacitet inom DFDS. Man hade bekymmer på en rad håll i världen och ett antal färjor sattes upp på försäljningslistan. **Tor Scandinavia** såldes i november för 260.000.000 danska kronor till Dansk Investeringsfond som för ändamålet bildade KB Difco XXXIII som den 18 november övertog fartyget. Hon bjöds sedan ut på den danska partrederimarknaden med 6800 andelar á 50.000 danska kronor. Fartyget togs tillbaka av säljaren (DFDS) på bareboat charter på 15 år och går just nu i trafik mellan Oslo och Köpenhamn.

Från den 1 oktober gör de båda välkända Englands-båtarna tjänst på linjen Harwich-Esbjerg förutom på, i våra ögon, huvudlinjen Göteborg-Harwich.

Under sommarsäsongen trafikerade också **Dana Gloria** linjen Göteborg-Newcastle. Detta fartyg har nu satts upp på försäljningslistan varför det kan synas osäkert om denna trafik återupptas sommaren 1984.



Tor Britannia som hela året gått på sin gamla trad. Foto från Krister Bång.



Tor Scandinavia kom åter i trafik efter sin utställningsresa. Foto från Bertil Söderberg.



Sista säsongen för Dana Gloria blev det 1983. Foto Göran Ohlsson.



Harry i ismassorna utanför Masthuggskajen den hårda isvintern 1947. I bakgrunden kämpar Röda Bolagets bogserbåtar med att dra ut S.A.L.'s s/s Drottningholm i älven. Foto G-P

En udda göteborgsbogserbåt

av Bertil Söderberg

De på sin tid välkända bogserbåtsvarven Lundby Mek. Verkstad och Torskogs Varv levererade många bogserbåtar under seklets första decennier till bogserbolagen i Göteborg.

Båtarna var stabilt byggda och stryktåliga. Många av dem gör än i dag tjänst, vilket bevisar att det var kvalitetsarbeten som utfördes på varven.

Bogserarna var anpassade efter dåtidens krav på en bra hamnbogserare. För den oinvigde såg de kanske likadana ut men den intresserade hamnflanören kunde oftast säga om det var ett lundbybygge eller en båt från ett annat varv. Efter andra världskriget började motorn konkurrera ut ångmaskinen hos bogserbolagen. Exteriören ändrades markant då den höga ångbåtsskorstenen ersattes av en dito för motorns avgaser. Som ångbogserare dominerade skorstenen exteriören på båten, denna gav de förhål-

landevis små fartygen ett kraftfullt utseende. Vid motoriseringen erhöles många båtar även ny styrhytt, vilket resulterade i en helt ny exteriör. Ångmaskinens

tysta gång ersattes av råoljemotorns karaktäristiska dunkande med sina ibland synbara rökringar stigande upp från den lilla skorstenen.



Bogserings AB Trafik gick i konkurs 1922. Här ligger Harry upplagd med två av bolagets övriga bogserare. Foto troligen 1922.

En udda bogserbåt

Alla bogserbåtar var dock inte byggda på svenska varv. En sådan var **Harry** som byggdes av Joh. Bergs Varv i Delfsylv 1910. Hon var en typisk representant för en holländsk bogserbåt. Den stora styrhytten och brädgången skiljde sig markant från de svenskbyggda båtarna.

Denna bogserbåt inköptes från Trafik Bugsiergesellschaft G.m.b.H., Blankenese i Hamburg den 20 februari 1922, av Bogserings AB Trafik i Göteborg. Båten hade följande data: 16,68 x 4,70 x 2,70 m, brt. 41,32. Hon var byggd av stål och hade en compound ångmaskin om 294 IHK. Ångtrycket var 12 kg/cm².

Som tysk hette båten **Peter** vilket ändrades till **Harry** för att passa in i bolagets namnserie med begynnelsebokstaven H. De nya ägarna fick inte så mycket glädje av sin nya bogserbåt eftersom bolaget gick i konkurs den 5 april 1922 endast en och en halv månad efter det man köpt **Harry**. Efter det konkursförvaltaren tagit över lades **Harry** upp i juli samma år.

Hur länge **Harry** låg upplagd har jag ingen kännedom om, men den 23 mars 1923 inregistrerades **Harry** i fartygsregistret med nr 6965. Samtidigt sålde konkursboet **Harry** för 35.000 kr till Bergnings & Bogserbåtarna Trafik, Otilia J. Karlsson. Detta köp annullerades dock senare. Istället såldes **Harry** den 5 mars 1924 till Otto Werner i Strömstad, men hemorten var fortfarande Göteborg, och där lär även **Harry** varit i tjänst.

Den 2 feb. 1928 köptes **Harry** av Fastighets AB Vinga, för 15.000 kr. Detta bolag sålde **Harry** några månader senare den 13 juni till Signe Andersson i Göteborg för 28.000 kr.

Det var tydligen svårt att få bolaget på fötter. I ett brev i dec. 1924 till Fartygsinspektionen nämns att bogserångarna **Harry** och **Hilmer** samt motorbogserbåten **Hurtig 2** hyrs av Bogserkompaniet, H. Andersson & Co. I Göteborg. De två ångbogserarna användes som tidigare till folktransporter mellan skeppsvarven och stadssidan, medan **Hurtig 2** låg upplagd på Lindholmens Varv.

Harry var således i arbete med att transportera varvsfolk och för detta jobb hade båten passagerarcertifikat för 94 personer. Man bogserade samtidigt s.k. folkpråmar som var fulla med varvspersonal. Denna trafik pågick ända in på 1950-talet då varven löste sina personal-



Färjning av varvspersonal var en arbetsuppgift som **Harry** höll på med i många år. Här anländ till Sänkverket på Masthuggskajen den 17/8 1946. Foto: Walter Pöppel.

transporter med färjor.

Compoundmaskinens nästan 300 IHK kom även väl till pass vid bogseringar och förhållningar med de större handelsfartygen i hamnen. Ibland blev det långresor utmed kusten. I augusti 1934 drog **Harry** en tankpråm till Oslo. Ett par månader senare den 30 nov. gick **Harry** på grund vid Navens fyr i Väneren, på resa mellan Lidköping och Göteborg. Båten flottogs och efter reparation kom hon åter i tjänst.

Den 12 nov. 1945 inreg. AB Bogserkompaniet. I styrelsen satt Hilmer E. Andersson och Knut Andersson och som suppleant Signe Andersson. Signe Andersson sålde de båda bogserångarna **Harry** och **Hilde** till bolaget den 1 nov 1945 för 40.000 kr.

Harry motoriseras

I nov. 1952 var det slutångat för **Harry**. Bogseraren skulle moderniseras och få en Skandia-motor typ 395 HB om 315 EHK vid 300 varv/min. Arbetet utfördes på Donsö Varv, Slip & Mek. Verkstad. Man tog god tid på sig, drygt 4 månader innan jobbet var klart och **Harry** kunde gå ut på provtur som motorbogserare den 25 mars 1953. Man kunde fortfarande se att hon var en udda båt trots att hon fått ny styrhytt.

I maj 1960 köptes AB Bogserkompaniet av AB Skaba Tjugosju, ett närstående bolag till Röda Bolaget i Göteborg. **Harry** kom således i Röda Bolagets ägo men **Harry** och de övriga båtarna fick behålla sitt gamla bolagsmärke i skorstenen.



Harry på provtur den 25/3 1953 efter ombyggnad till motorbogserare. Foto från Bogserkompaniet.

Den 29 dec. 1969 sålde Bogserkompaniet **Harry** till Bogserings AB Stormking, även det ett bolag ägt av Röda Bolaget. Priset var 125.000 kr och man döpte om båten till **Stormsea**. Nu kom arbetsuppgifterna till stor del att bestå av prämtransporter i Göteborgs Hamn.

År 1975 gick Stormking genom fusion upp i Röda Bolaget, som i sin tur gick upp i Broströms Rederi AB.

Nedläggningen av varven minskade drastiskt arbetsuppgifterna för de mindre bogserarna i Göteborg. Man ansåg sig inte längre ha arbete för gamla **Stormsea** så båten sattes upp på försäljningslistorna.

Hemort Lysekil

Den 22 juni 1982 såldes båten för 60.000 kr till Lennart Sandinge, med firma Bogsering & Sjötransport i Lysekil. Nu kom båten, som döptes om till **Dallas**, att gå i trafik med i huvudsak hamn och kustbogsering. Hon kom väl till pass vid muddringsarbeten på grunt vatten med sitt djupgående på endast 2,70 m.

På våren 1983 klassades **Dallas** på Bohus Varv. Skrovet blåstrades och blev blåmålat istället för som tidigare grönt.

Den 29 juli 1983 var **Dallas** på väg med två pråmar då hon fick maskinhavveri syd Marstrand vid Lekskärs fyr. Situationen blev kritisk då båten drev in mot fyren. Kustbevakningens **TV 242** kom till undsättning samt även räddningskryssaren **Elsa Golje**. Den ena pråmen sjönk medan den andra blev stående på klipporna



Under tiden hos Stormbolaget var namnet **Stormsea**. Här fotograferad utanför Ringön av Bertil Söderberg 1975.



Våren 1983 klassades **Dallas** på Bohus Varv, och målades blå med ett orange band runt skorstenen. Foto: Lennart Sandinge.

Dallas drogs till Bohus Varv för sliptagning. Några plåtar hade skadats svårt på styrbordssidan och hon var otät. Läckan tätades och bogseraren sjösattes

i avvaktan på om reparation skulle göras. Reparationen utfördes senare på Kungshamnns Slip. Därefter besiktigades **Dallas** och kom i trafik igen på nyåret 1984.

Funderingar kring Bismarck

av Emil Svensson

Anno Domini 1941, i den sköna månaden maj, befann jag mig tillsammans med ett par tusen andra representanter för den fria världens sjöfarande nationer samlade i ett läger för oliktankande, under säker och tillbörlig uppsikt av de som bättre visste. Officiellt benämndes det Stalag XB, men av galghumorn ofta kallat Hotel Sandbostel, efter belägenheten på de nordtyska moss- och hedmarkerna.

Ingen av oss synes ha uppfattat det privilegium vi åtnjöt, att som högste

representant för värdfolket ha en sjöofficer, och som direkt kontaktman en landmilitär fast med den i detta land ovanliga egenskapen att han behärskade engelska språket perfekt, även i dess slang- och vulgärversion. Kommunikationen mellan värdfolk och gäster hade alltså på högsta nivå inga oöverskådliga hinder.

I omsorgen om oss ingick att vi varje förmiddag vid 8. å 9-tiden samlades på "torget", räknades och avlämnades av vår "barackenführer" till vilken titel

äldste befälhavaren i resp. baracker utnämns. Sedan antalet, justerat med de som hade laga förfall, låg på sjukavdelningen eller stod vid porten i en i sanden uppdragen cirkel på grund av någon förseelse, stämde, var det höger och vänster om marsch tillbaka till sysslolsheten.

I en tidsmässigt senare efterkonstruktion, som bör ha varit den 25 maj, meddelade högste chefen att den brittiska slagkryssaren **Hood** sänkts i strid med värdfolkets **Bismarck**. Enligt uppgift

lämnades meddelandet med hänsyn till om någon av lägerinnevärnarna hade någon anhörig ombord. Oavsett den verkliga anledningen fick meddelandet en närmast förlamande inverkan på stämningen i lägret, inte endast hos de närmast berörda britterna utan hos oss alla. Hos ett folk som så många gånger i sin historia förlorat så många slag, utom det sista, skulle emellertid inte hoppet förkvävas även om deras stolthet, **H.M.S. Hood** gått förlorad. Redan efter ett par tre dagar spirade hoppet hos våra brittiska vänner. "That bloody **Bismarck** had certainly.... and so on" fått en rejäl omgång. När efter en vecka rykten allt säkrare visste berätta om detaljer och till sist skadeglatt konstatera att även **Hoods** baneman sänkts, utlöste dessa rykten värdarnas motåtgärder. Tidigt en morgon runt soluppgången rycktes vi ur vår slummer och beordrades till uppställningen på "torget". Kroppsvisitation företogs medan ett par hundra soldater vände upp och ned på allt som fanns i och under barackerna i vad vi förmådde vara jakten på någon dold radioapparat. Ingenting hittades emellertid medan ryktena att även **Bismarck** sänkts blev allt mer bestämda. Eftersom ingen av lägerinnevärnarna kunde antagas ha någon anhörig ombord i den senare förelåg ingen anledning att lämna besked om den detaljen. Det var först när vi såsom varande s.k. neutrala, kanske rättare "icke krigförande", äntligen släppts som vi fick bekräftelse på det dramatiska slutet för **Bismarck**.

De känslor jag själv upplevde under dessa mörka dagar och veckor, och som pendlade mellan medlidande för våra

brittiska vänner och förtvivlan över de ständiga motgångar den för friheten kämpande sidan utsattes för, gjorde dem oförglömliga. Lättnaden när det hela var över fyra år senare i maj 1945 gjorde att jag inte intresserade mig direkt för de olika versioner som var i omlopp om att **Bismarck** nära nog hade undkommit. Dess öde skulle fördunklas av andra katastrofer i olika delar av världen, inte minst på Hårsfjärden. Det skulle dröja 42 år innan jag av en ren händelse och för en ringa penning kom över en populärskildring, **BISMARCK, ETT SLAG-SKEPPS UNDERGÅNG**, av Will Berthold, som intresset återuppväcktes.

En författares dilemma, för att över huvud bli läst tvingas att rada upp en massa egentligen helt ovidkommande mänskliga reaktioner, är omvitnad av andra skildrare som försökt sig på att avslöja verkligheten. Till dessa ointressanta iakttagelser hör emellertid inte beskrivningen av rivaliteten mellan den på yrkesmeriter utsedde fartygschefen och den för partisympatier valde eskaderchefen. Erfarenheterna härifrån är så entydiga och allmängiltiga att de utan vidare kan överflyttas på de ödesfrågor som berör vårt civila, dagliga liv. Däremot tillhör en av ovannämnde författare beskriven ödesdiger detalj något som påminner mig om pojakens undran om en bofink kan se ut hur som helst.

Min egen generations navigatörer, som i årtal stått på sina bryggor utan möjlighet att annat än ana och gissa vad som dolde sig i dunklet framför stäven i dis, mörker, storm och tjocka var inte alls förvånade när vi hörde att den jagade nära nog sluppit ur alla gill-

rade fällor. De var ju utbildade just för att gäcka en motståndare. Möjligen kunde man undra när man läste om hur ett räknepel i sju timmar dikterade britternas taktik, om hur deras enheter förföljde den jagade på en beräknad kurs tillbaka mot norr medan densamme fortsatte så gott den nu kunde mot Frankrike. Det är först när det som mänskligt förklarade felet avslöjas som "till på köpet löjligt enkelt. Det använda sjökortet hade felaktig gradindelning. Det borde givetvis amiralitetet upptäckt. Det borde man gjort sir John Tovey uppmärksam på."

Det är sannerligen en högst befogad förmodan och för att citera en bevingad klyscha "intressant om den var sann". Den förutsätter nämligen det otroliga att amiralitetets sjökort inte skulle vara noggrant korrekturlästa innan de släpptes ut.

Det har så många gånger konstaterats att verkligheten ofta är underbarare än dikten. Gäller det Nordatlanten i storm och tjocka vid sagda tidpunkt var verkligheten tillräckligt spännande och fylld av så många "narrow escapes" att den sannerligen inte behöver dramatiseras med hänvisningar till feltryck, förmodligen i sjökortens latitudskala. Intuitionen, årtiondens praktiska erfarenhet, och rent av slumpen, var före de elektroniska navigationshjälpmedlens genombrott viktigare faktorer än dagens människor kan fatta. Thrillern låg på lur i varenda sättning.

Det kan synas likgiltigt huruvida en författare råkar dra tveksamma slutsatser. Men det finns alltid en hängiven kategori läsare som ställer sig frågan om en sådan lapsus med gradindelningen var tänkbar. Vid andra tillfällen kan de lika uppriktigt fundera över varför utbåtar ibland kommer så våldsamt fel.

Rivaliteten mellan partiloyaliteten och yrkeskunskapen lär ha varit ett faktum ombord i **Bismarck**. Man kan väl tänka sig att amiralitetet som absolut nödvändig koordinator för den anfallande armadan har hållit på yrkeskunskapen. Det låter i alla fall bättre än att de inte skulle upptäcka ett fel i sjökortets gradindelning. En hel värld var säkerligen intresserad av en populär redogörelse för hur den som näst intill osänkbar betraktade **Bismarck** slutligen mötte sitt öde. Nog kunde amiralitetet underlättat jakten på källuppgifter genom att upphäva en för länge sedan inaktuell hemligstämpel.



Bismarck under strid med Hood den 24/5 1941.

Länspumpen
Box 421
401 26 GÖTEBORG



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".