

17:—





Utgiven av Västra Kretsen av
Klubb Maritim
Förening för fartygshistorisk forskning

Utkommer med fyra nummer per år.

Huvudredaktör och ansvarig utgivare:
Krister Bång, tel. 031-26 38 38

Övriga i redaktionen:
Jan Johansson, tel. 031-12 26 14
Bertil Söderberg, tel. 031-45 91 98

Redaktionens adress:
Länspumpen
Box 421
401 26 GÖTEBORG

Årsavgift 1986: 60 kr
Postgiro 81 57 68-7
Lösnummerpris: 17 kr

Årgång 15. Nummer 56 från starten.
ISSN 0281-4242

Tryckt hos Struves, Göteborg i 1500 ex.
Lay-out: Jan Johansson, Bertil Söderberg

Omslagsbilden:

Aspen var ett av de fem s.k. ekonomimotorfartyg som fanns i den svenska handelsflottan, byggda av W. Doxford & Sons Ltd., Sunderland.

Innehållsförteckning

- | | | |
|----|---|--------------------|
| 2 | Göteborgs Maritima Centrum | Bertil Söderberg |
| 3 | Fågel eller fisk | Olle Lindh |
| 4 | Resa med Bratt-båt | C. G. Sundius |
| 8 | Sjötörps Varv 3 mars 1946 | Curt S. Ohlsson |
| 10 | Varvsbolag i Landskrona | Lennart Pettersson |
| 13 | Mexicanos islandsexpedition | Terje Fredh |
| 14 | Doxfords ekonomimotorfartyg | Lennart Rydberg |
| 17 | Skillingeskutor | |
| 18 | Foto från gamla glasplåtar | Tore Olsson |
| 20 | I fraktfart med Sonja, Mone och Idog . | Börje Karlsson |
| 22 | Den första riktiga bilfärjan
i Alnöundet | L. Pettersson |
| 24 | Frågor-Svar-Kompletteringar | |
| 27 | Böcker på frivakten | |

Göteborgs Maritima Centrum

Nu äntligen är det klart att Göteborg får ett Maritimt Centrum.

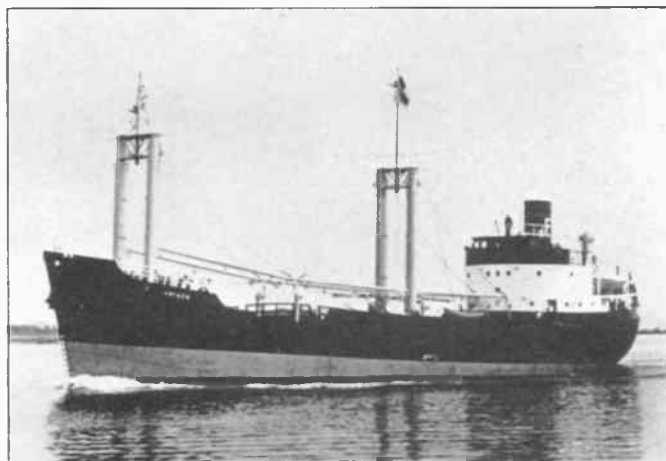
Den som upplevt Göteborgs hamn före containerepoken, kan inte tycka annat än att hamnen mist sin atmosfär. Idag ligger innerhamnarna nästan tomma och öde. Varvsnedläggningarna har bidragit till att tomheten blivit större, än om enbart sjöfarten strukturförändrats.

För inte så länge sedan var hamnen full av liv och rörelse. Fartyg låg längs kajerna och i bojar på reddan. På kajerna trängdes gods bland kranar, järnvägsagnar och i magasin. Fartygen låg ofta länge för lossning/lastning. Trafiken på älven var livlig med pråmar och alla de sorters fartyg. Färjorna pilade fram och tillbaka mellan Hisingen och södra älvstranden. Allt detta ackompanjerat av dånet från varvens skickliga skeppsbyggare gav hamnen dess atmosfär. Söndagsnöjet för många var en hamnpromenad, för då fanns det fortfarande fartyg som låg vid kaj på helgerna.

Hela efterkrigstiden fram till containerepoken har varit en expansiv period i Göteborgs hamn. Varvs- och sjöfartsnäringsringen har ständigt utvecklats och hamnen har följt med och förändrats. Skulle man då inte kunna spara något från denna expansiva tid åt kommande generationer? Efter flera års utredande om ett varvsmuseum i Göteborg, skrev undertecknad ett debattinlägg i G-P i juli 1984 om ett kombinerat varvs- och fartygsmuseum. Bo Lindquist här i Västra Kretsen tyckte att förslaget var mycket intressant och ville vi skulle arbeta vidare på idén. Kontakt togs med Sjöfartsmuséets chef Göran Sundström som ställde upp helhjärtat. Genom enträget arbete drevs frågan vidare och resulterade i att Stiftelsen Göteborgs Maritima Centrum bildades på våren 1985. Göran Sundström och Bo Lindquist ingår i styrelsen, där Bo Lindquist arbetar på heltid med projektet. Hela styrelsen har gjort ett mycket fint arbete, och speciellt då Bo Lindquist, vilket resulterar i öppnandet av Göteborgs Maritima Centrum på sommaren 1987.

Fullt utbyggt enligt nuvarande planer kommer GMC att förfoga över 21 fartyg, som kan beskådas vid Lilla Bommen och längs Packhuskajen. En ny stor turistattraktion värdig landets största sjöfartsstad. Förhoppningsvis kan även ett provisoriskt varvsmuseum komplettera samlingarna.

Bertil Söderberg



Broströms gamla motorfartyg **Fryken** har inköpts av Göteborgs Maritima Centrum och väntas till Göteborg i höst. Foto från Sjöfartsmuséet i Göteborg.

Fågel eller fisk

En liten båthistoria från Dalsland

av Olle Lindh

Eftersom detta jag nu skall skriva om helt bygger på muntliga uppgifter, så måste jag gardera mig för vissa felaktigheter i denna båthistoria.

Det fanns en liten ångdriven bogserbåt vid Billingsfors bruk som var namnad **Billingsfors**. Den kom troligen till bruket år 1873. Ett år senare så dök den för första gången upp i en slussjournal från Gustavsfors. I Hembygden Dalsland årgång 1968, har jag läst att båten till och med skulle ha varit byggd i Billingsfors, men detta är helt felaktigt. Enligt senare ägare så vet jag att den var byggd på Lindholmens varv i Göteborg år 1872. Den hade en längd av 13 m och en bredd av 3 m och vägde ca. 13 ton.

En tragisk händelse i denna båts historia står att läsa i husförhörslängden för Billingsfors. Den 23 september 1875 blev Hjalmar Jansson 16 år gammal från Forsbo koloxidförgiftad på ångbåten Billingsfors.

Båten blev sedan i slutet av 1800-talet såld till Gustavsfors-bolaget och om-

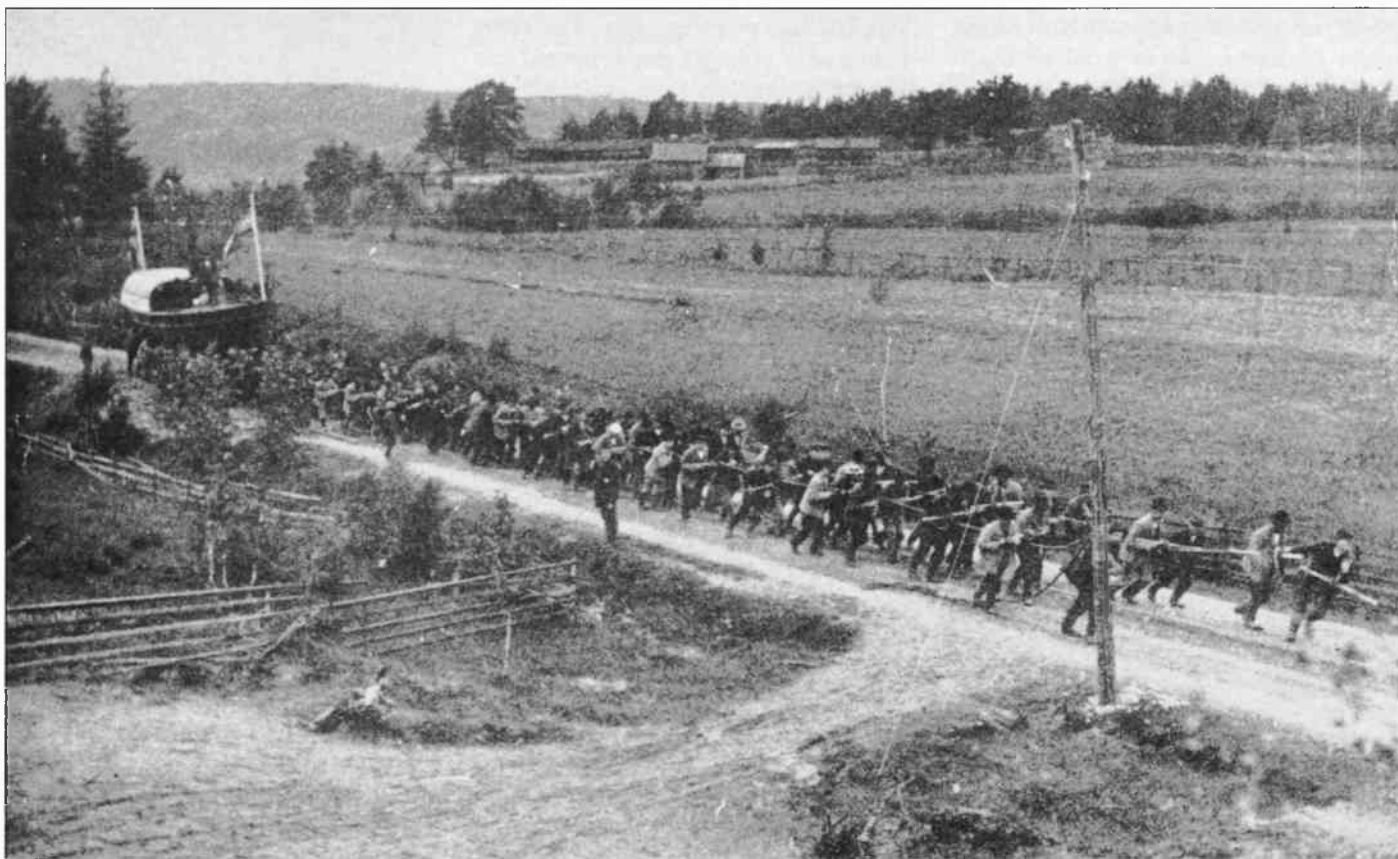
namnad till **Gustavsfors VI**. Där blev den kvar ända fram till år 1909, då det av bruksledningen beslöts att båten skulle flyttas till en liten sjö i Värmland som hette Järnsjön. Om denna flyttning står det också i Hembygden Dalsland, utgivningsåret 1968. Järnsjön, som inte har någon vattenförbindelse med det övriga kanalsystemet i Dalsland ligger så där 6 till 7 km öster om Årjäng. Transportfrågan löstes nu på ett lite ovanligt sätt. Två gamla Gustavsforsbor som kommer ihåg lite av detta har berättat följande.

Det gjordes iordning en stor vagn på brukets verkstad i Gustavsfors som båten sedan skulle fraktas på. När den var klar så fraktades både vagnen och båten till Årjäng. Det berättas att 125 man var kallade dit som draghjälp. Stränga order från bolaget hade gått ut att bryggeriet i Årjäng, samt alla ölcafé runt om skulle ha stängt denna dag. Detta mest för att gubbarna inte skulle kunna styrka sig något före denna egendomliga transport.

Med dåtidens smala, gropiga, kurviga

och backiga vägar så förstår man att det måste ha varit en mycket arbetsam och besvärlig transport.

Vet inte när, men båten blev sedan såld till Järnsjöns flottningsförening och blev omnamnad till Järnsjön. Så gick det som det brukar med dessa ångbåtar, maskinen revs ut och ersattes med en råoljemotor. Denna flottningsförening hade båten i många år, ända fram till 1964 då den såldes till norskägda Saug bruksföreningen. De i sin tur gjorde sig av med båten till Vänerskog. År 1974 hamnade båten i privat ägo, det var Sven Myrvold i Årjäng som köpte den. Nu blev den gamla bogserbåten en fritidsbåt och gick under namnet **Antistress**. Men det var inte slut med detta, år 1981 blev Morgan Andersson i Holtebyn ägare, men han sålde snabbt den vidare till en man i Göteborg. Efter vad jag hört så skall båten genomgått en grundlig renovering samt att en ångmaskin åter sitter i båten. Skulle vara roligt om någon i läsekretsen känner denne man så han på något vis kunde svara på detta, samt ge sin version av det hela, samt tala om var båten nu befinner sig, gärna med foto. Om detta nu är som jag skrivit och berättat så har ju cirkeln slutits och den över 100 år gamla båten är tillbaka på hemmavatten.



Den stora marschen har börjat. Här passeras marknadsplatsen i Årjäng efter en km med branta backar. Foto från Olle Lindh.



Sommarväder på Nordsjön. S/s **Lennart Bratt** stävar fram över ett lugnt hav i juni 1956. Foto: Carl-Gustaf Sundius.

Resa med Bratt-båt

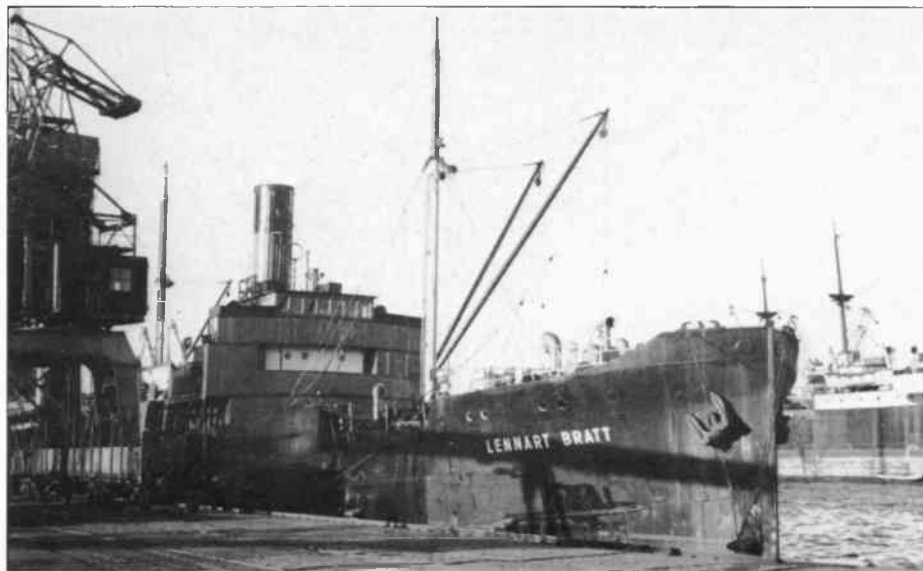
av C. G. Sundius

Enligt rubriken vill jag försöka att beskriva en rundresa med en av Brattbolagets gamla ångfartyg sett ur en nyexaminerad 3:e styrmans synvinkel och med de syn-, hörsel- och lukтинtryck som eventuellt finns lagrade i minnet efter 30 år.

FÖRBEREDELSE

Högsommardag i Göteborg i mitten av juni 1956 och vid Masthuggskajen ligger s/s **Lennart Bratt** avgångsklar med enklade förtöjningar och ångtrycket på topp. I väntan på hamnlots och bogser-

båt läggs sista handen vid surrning av den ansenliga däckslasten som består av sågat virke och props och ovanpå alltsammans ett antal stora jordbruksmaskiner som ska exporteras till England, ångarens huvudsakliga trad. Kättingar styvas upp med vantskruvar och surrningsvagnar spänner sitt nätverk över och under trästaplarna. Det doftar färskt virke från lasten och osar kolrök från skorstenen, det hojtas och svärs innan allt är klart för utresan med alla rutingöromål som hör till för att allt ska fungera.



Lennart Bratt vid Masthuggskajen i Göteborg. Foto: Tore Granath den 19 nov 1953.

AVGÅNGEN

Bogserbåt anländer och kopplas på backen, och när hamnlotsen kommer ombord hivas landgången och förtöjningarna in och **Lennart Bratt** dras försiktigt ut från kajen och resan kan börja när bogserbåten kastar loss. Lotsskifte utanför Klippans brygga och full fart slås på maskintelegrafan för vidare färd mot Vinga.

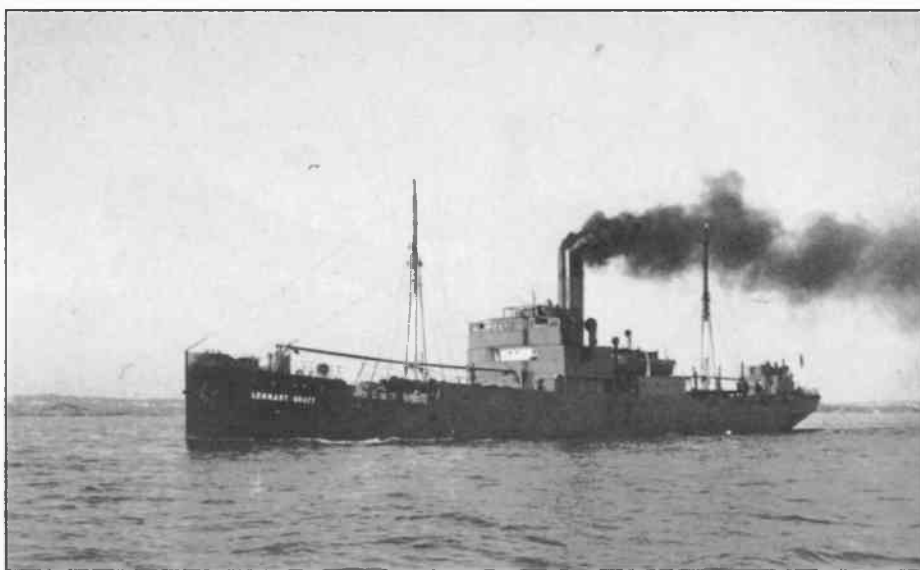
UTRESAN

Den gamla trampens silhuett är något säregen med den stora däckslasten krönt av maskiner och därtill en lätt babords slagsida. Endast masterna, den rykande skorstenen med sitt röda bälte på svart botten samt bryggan sticker upp och bryter bilden av flytande kloss. När sjölot-sen har lämnat vid Vinga sättes kurs mot Skagens Rev och **Lennart Bratt** stävar ut på Skagerack mot sin destinationsort Plymouth i södra England som normalt skall nås efter ca. 4 dygns resa om väder, vind och ström är gynnsamma, faktorer som är nog så viktiga även i maskinernas tidevarv. Skagens Rev fyrskepp passeras vid midnatt och färden fortsätter i fint väder med svag västlig vind och god sikt, Nordsjön visar sig från sin bästa sida.



Ångarens 2:e styrman och två matrosar njuter av det fina sommarvädret. Foto: Carl-Gustaf Sundius.

Lennart Bratt knogade vidare med sin tunga börda på sydvästliga kurser föregången av sin svarta rökpilm som var i sikte en bra stund innan hennes kantiga former dök upp. Vinden hade dragit på nordkanten och vådrets växlingar följdes noggrant av befälhavaren, en gammal veteran på traden, och vakthavande styrman varje gång det var utsändning som kunde uppfattas. Sjörutinerna gick sin gilla gång ombord, men tack vare den omfattande däckslasten kunde inga större underhållsjobb utföras. Det fick bli översyn av hissvarjor, smörjning av vinschar och annat som man kom åt. Vädret var oföränderligt vackert och färg torkade snabbt. Navigeringen gick



Lennart Bratt på väg ut mot fritt vatten med kolröken bolmande ur skorstenen, skvallrande om eldarnas slit vid pannorna. Foto från Krister Bång.

efter beprövade metoder, död räkning till sjöss i gamla s.k. bluebackskort och uppskattning av ev. vind- och strömdrift med ledning av tidvattenstabeller, släploggens siffervärden samt radiopejlingar. Noggrannheten var ibland slumpartad, men under dylika goda väderförhållanden stämde beräkningarna ganska bra.

Vid denna tid var Nordsjön delvis utbojad, särskilt i områden som hade varit minfält under krigsåren. Man följde speciella leder som ansågs minst riskabla, och **Lennart Bratt** utgjorde inget undantag. Då och då under vakterna dök stora, numrerade och olikfärgade bojar upp vilka suckade och kved med sina ljudpipor där de hävde i dyning och svall eller klankade dovt om det var klockbojar.

I dessa områden mötte man alltid en mängd fartyg av alla slag, inte minst steambåtar, vilka fortfarande utgjorde en stor andel av tonnage. Nere mot Engelska Kanalen där utrymmet minskade och trafikens ökade och starka tidvattenströmmar komplicerade navigeringen, hade man god hjälp av de fortfarande talrika fyrskeppen som i huvudsak skyddade för de stora sandbankarna och reven mot kusterna. Navigeringen var ju än så länge grundad på optiska iakttagelser och erfarenheter, åtminstone i fartyg av **Lennart Bratts** typ. Radar förekom sparsamt och då nästan undantagslöst i linjefartyg.

Dovers vita kritklippor kunde skönjas en tidig morgon, och kursen sattes nu mera västvärt efter Englands sydkust på lagom pejlavstånd från de stora och ljusstarka angoringsfyrarna Beachy Head,

S:t Albans Head, Prawle Point osv. fram till Plymouth som var första lossningshamnen.

LOSSNING OCH LASTNING

I Plymouth lossades jordbruksmaskinerna, vilket gick tämligen kvickt, efter en dags liggetid stävade ångaren ut med Bristol som närmaste mål, rundade Lizard Point och stävade förbi Lands End och vidare nordostvärt efter Devons kust mot Bristol-kanalen. Vädret hade hittills varit ovanligt gynnsamt, växlande svaga vindar med någon enstaka regn-



Artikelförfattaren Carl-Gustaf Sundius som nyexaminerad 3:e styrman på **Lennart Bratt** sommaren 1956.



*Bolagsbåtarna **Arnold Bratt** och **Lennart Bratt** vid kaj i Göteborg.
Foto: C. G. Sundius.*

skur som snabbt förflyktigades. Mot slutet av etappen innan Bristol-kanalen blåste det upp från NW, men då var **Lennart Bratt** redan i lä av bergen i Wales och på väg in mot floden Avons mynning för att ta lots upp til Bristol, sedan gammal en av Brattbolagets äldsta lastageplatser. Här lossades hela trälasten under en veckas tid, det tog sin tid att slinga och lyfta allt virket sektionvis. Anordningarna var inte särskilt effektiva, mycket gick rent manuellt.

Bristol var en omtyckt plats av besättningen. En del hade varit ombord länge och hade bekanta i den gamla trevliga staden. Hamnanläggningen låg dessutom uppe i själva stadskärnan. Det gjordes även utflykter på lediga stunder till närbelägna orter.

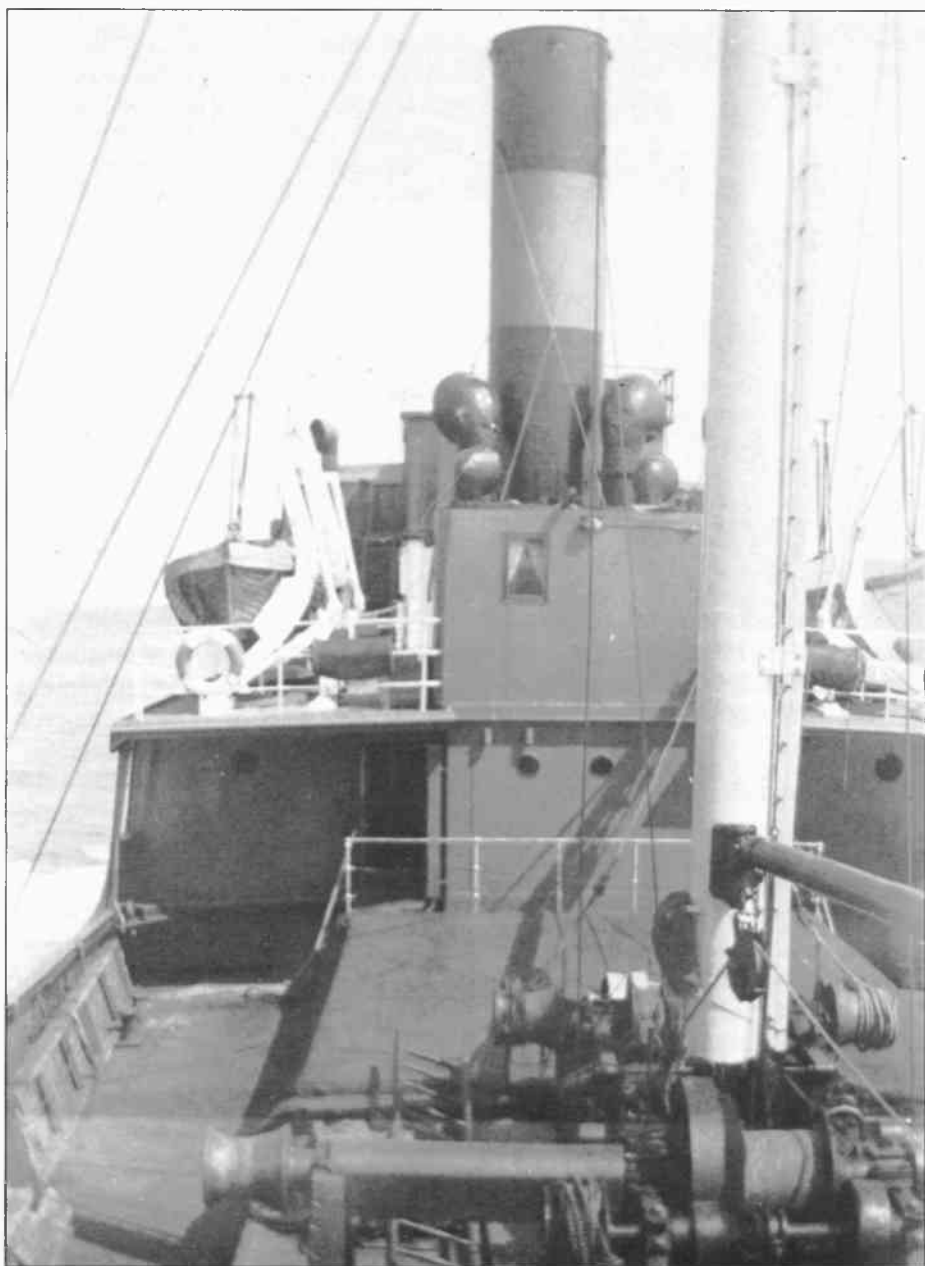
Nu skulle det lastas för Sverige och första hamn blev Newport Mon, en gammal lastageplats i närheten av Cardiff. Det blev en kort resa som klarades på en halv dag. Här lastades styckegods under tre dagar, bl.a. ett stort parti bleckplåt för den svenska konservindustrin, och härifrån bar det av till Swansea, en annan lite större hamn längre västerut där lasten kompletterades.

HEMRESAN

Fullastad, bunkrad och i "fullt sjövärdigt skick" enligt skeppsdagboken, ångade fartyget sydvart med destination Lysekil. Vädret hade dock försämrats med hård SW-lig vind, regnbyar och grov sjö. **Lennart Bratt** arbetade tungt och tog kraftiga brott över backen. Kulingen ökade till halv storm och det blev obekvämt ombord med ordentliga sättningar i den långa atlantsjön. Framfarten re-

ducerades till några knop, så det var inte stor idé att försöka komma runt Lands End under rådande förhållanden. Fartyget tog sig dock fram i lä av Lundy Island, en ö utanför norra Devon-kusten, där man höll sjön tills det värsta var över och lågtrycket hade passerat. Här låg flera andra maskinsvaga ångare i samma predikament och bidade bättre väder.

Efter knappt ett dygn fortsattes resan, vinden hade avtagit och vridit på nord, men sjön var ännu grov. Under natten passerades sundet mellan Lands End och Scilly Islands med de ljusstarka angoringsfyrarnas blänk och blixtrar över horisontlinjen på ömse sidor. **Lennart Bratt** rullade och slingrade hårt vid kursändringen, men vädersituationen förbättrades efter hand, och i fortsättningen rådde bra sommarväder fram till Ly-



Akterdäcket sett från poopen på resa från England 1956. Foto: C. G. Sundius.

sekel som nåddes efter 5 dygns resa. Lossningen klarades på en dag, och en del av lasten gick därefter till Malmö och slutligen till hemmahamnen Göteborg, där resten lossades och ny lastning vidtog för ny resa med i stort sett samma destinationer.

En rundresa kunde variera något i tid, men omkring tre veckor var den vanliga frånvaron om inte väderförhållanden eller andra omständigheter fördröjde resorna, särskilt vintertid med de speciella krav som ställdes på fartyg och besättning med avseende på tjocka och hårt väder i de trafiktäta och dimmiga farvattnen som var ångarens trad.

Beskrivningen kanske kan tyckas lite mager, men av utrymmesskäl måste mycket utelämnas som kanske kunde vara av intresse, avsikten är ju egentligen att försöka att i stora drag ge en bild av hur en resa kunde te sig med en gammal steamer från ett av våra äldsta och, särskilt för göteborgaren, mest välkända ångfartygsrederier.



Brattbolaget och dess fartyg m.m. har ju närmare beskrivits av Bertil Söderberg i Båtologen, här skall endast i korthet berättas om det aktuella fartygets levnadsöde.

Fartyget byggdes 1920 i Aalborg, Danmark för D/S Hamlet, Köpenhamn och erhöll namnet **Sigvald** och fick följande mått och dimensioner: brutto = 1249, netto = 719 och dw = 1910. Längd = 72 m och bredd = 11 m och en tripleångmaskin om 525 hkr. Reg.nr 7475.

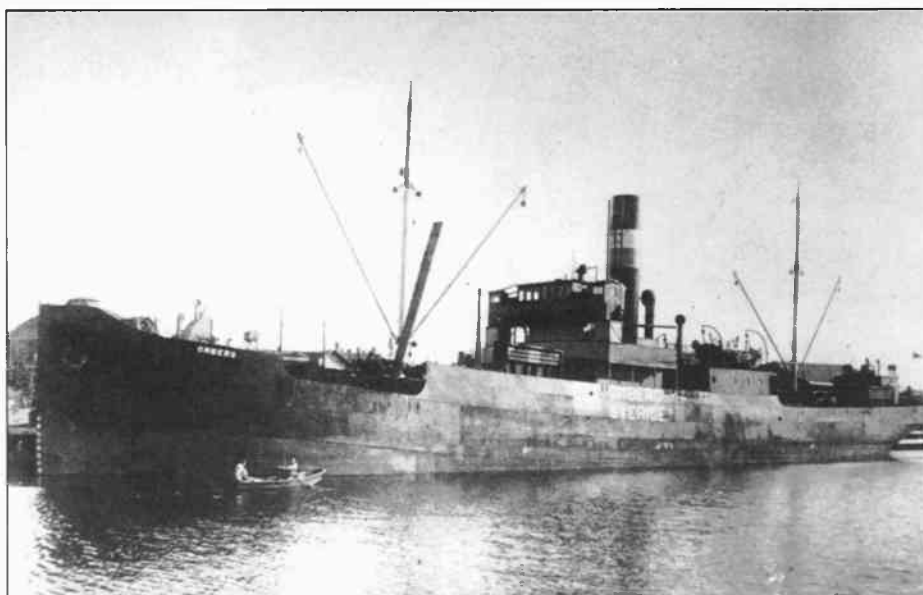
1926, 27 maj, såld till D/S Halla (T.C.Christensen), Köpenhamn och omdöpt till **Vilsund**.

1928, 29 juni, inköptes hon till Sverige av Ångf. AB Helge (J.E.Manne), Göteborg. Nytt namn blev nu **Omberg**.

1951, jan., förvärvades ångaren av Ångf. AB Östersjön, Göteborg för 450.000 kr. Omdöpt till **Lennart Bratt**.

1958, sept., såld för 150.000 kr till Red. AB Anglia, Trelleborg. Nytt namn blev nu **Kajsa Christensen**.

Försåldes hösten 1960 till Glücksmans Metallaffär, Göteborg för nedskrotning.



En bild från krigsåren då ångaren bar namnet **Omberg**. Foto från Sjöfartsmuséet.



Vid kajer utan kranar användes ångarens egna bommar. Foto: C. G. Sundius.



Ångarens sista namn blev **Kajsa Christensen**. Copyright: Tomas Johannesson.



Sjötorps Varv i Kung Bores grepp med skutor och kanalpesar i väntan på seglationssäsongen. Obs. vedstaplarna på hamnplanen.

Mera om Sjötorps Varv:

Sjötorps Varv 3 mars 1946

Text och foto: Curt S. Ohlsson

Curt S. Ohlsson besökte Sjötorps Varv 3 mars 1946 och tog då dessa bilder. Varvet höll då på att färdigställa två fiskefartyg HAFDIS och FREYDIS, vilka ingick i den stora beställningen på 45 fiskefartyg av trä för Island som byggdes vid 19 olika svenska varv åren 1944–1946. Sjötorps båda byggen var av s.k. 80-tons typ, konstruerade av den isländske ingenjören Bardur G. Tomasson, med dimensionerna längd 25 m, bredd 5,5 m och djupgående 2,5 m.



Kan det vara kanalpesen **Småland** från Jönköping som visar halva sitt namn på fotot?



Kanalpesen **Nerike** från Göteborg har fått utbytt några bordsplankor under vinterupläggningen i Sjötorp.



Förskeppet på fiskefartyget **Hafdis**. Vintern tycks mer eller mindre ha lamslagit arbetet ombord.



Det isländska fiskefartyget **Freydis** under byggnad i dockan. Man satte ett provisoriskt tak som skydd mot vinterns väder.



Ett kompositbygge under byggnad. Akterspegelns fina form syns tydligt och även skrovets vackra linjer.



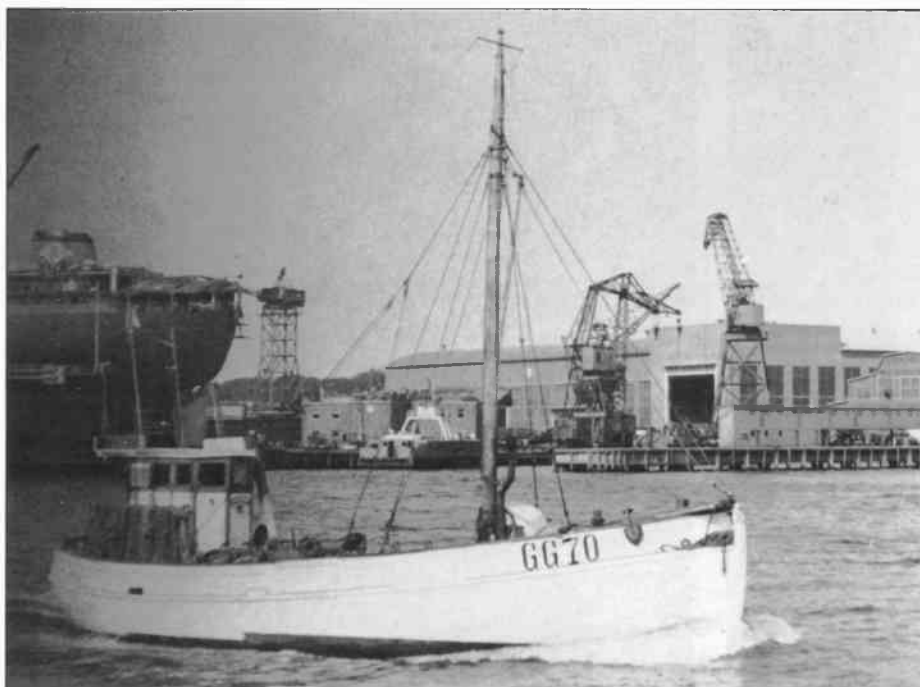
Isländska fiskefartyget **Hafdis** under utrustning. Däcksbyggnaden har kommit på plats.



En liten jakt inklämd i dockan mellan kanalpesarna **Nerike**, **Hildring**, **Oden** och **Småland**(?) Akter om jakten **Freydis**.

Varvsbolag i Landskrona (del 6)

av Lennart Pettersson



GG 70 *Linnea* på ingående till Göteborgs fiskhamn. Foto från Göran Ohlsson.

NYBYGGE NR 14

Linnea 7334 sjösattes den 1 mars 1927. Hon var beställd av Gunnar Larsén på Donsö medan Algot Constantin Larsén fick förtroendet att fungera som huvudredare. **Linnea** var på 56 fot, 39 brutto och 18 nettoton. Algot, som var skeppare ombord, löste i februari 1930 ut Gunnar och blev därvid ensam ägare till **Linnea**. Men i juli 1935 bildade man ånyo partrederi, nu med Karl Gustaf Nikolaus Larsén i främsta rummet. Efter 23 år på Donsö såldes fartyget i januari 1950 för 38.000 kr till Kaleb och Arvid Carlsson på Hönö. I augusti 1961 hamnade **Linnea** i Stocka i Hälsingland då ett partrederi med Karl Ingemar Wallin för 65.000 kr inhandlade fartyget. 1965 sneglade hälsingegrabbarna på **Rönskär** 10077 som då ägdes av AB Helge Olsson Fartygsagentur i Göteborg och under hösten kom ett byte till stånd och **Linnea** blev för ett kort tag göteborgska. Sommaren 1967 såldes hon till Arne Kring i Hudiksvall där hon blev lustfartyg. I januari 1977 kom hon till Leif Cederberg i Stockholm och från oktober 1981 ägs hon av Nils Agrén i den kungliga huvudstaden.

NYBYGGE NR 15

Crosby 7375 sjösattes den 6 juli 1927 be-

ställd av Ernst Hansson på Hönö. Olof Hansson kom dock att bli huvudredare i det partrederi som bildades runt fartyget. **Crosby** var på 62 fot, 47 bruttoton och 20 nettoton. I december 1937 såldes hon till Klädesholmen där Tage Arne Axelsson m.fl. tog väl vara på henne. I september 1941 kom hon till den stora fiskemetropolen Donsö där ett fiskelag

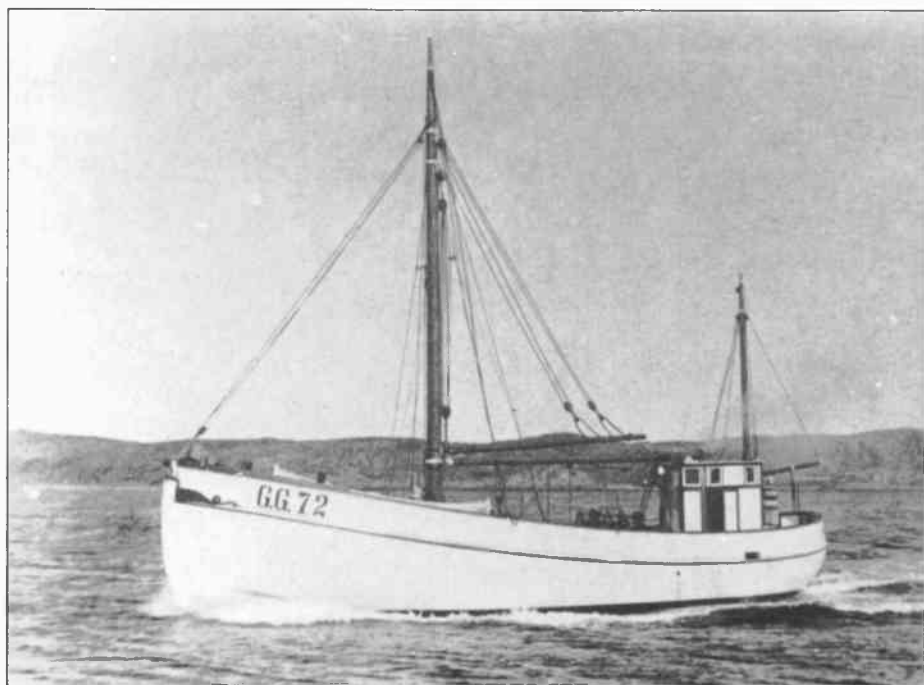
med Olof Möller i spetsen tog hand om henne. I juni 1945 efterträddes Olof av Erik Johansson som huvudredare. I oktober 1948 flyttade hon sydpå och slog sig ner i Kåseberga med Arthur Wallin som huvudredare. I juni 1951 ombildades partrederiet varefter Folke Theodor Wallin fungerade som huvudredare. Den 11 september 1956 sprang **Crosby** läck sydost om Nexö på Bornholm och sjönk. De ombordvarande räddades av trålaren **Atlantis**.

NYBYGGE NR 16

Edvin Johansson i Fiskebäck beställde ett fiskefartyg som sjösattes den 9 november 1927. Hon var på 52 fot, 31 bruttoton och 9 nettoton samt kallades för **Falken**. Hon registrerades inte förrän 1976 och tilldelades nr 12003 av Olle Renck. Hon hette då sedan länge **Iris** och ägdes av fem redliga karlar Pettersson på Styrso nämligen Stig, Karl, Ivar, Yngve och så Percy som även fungerade som huvudredare. I december 1979 såldes hon till Mats Larsson i Hovås för 125.000 kr och fick Fiskebäck som hemmahamn. I augusti 1982 blev hon kondemnerad sedan hon med kraft kört i kajen på Donsö och fått fören demolerad.

NYBYGGE NR 17

Marconi, ett fiskefartyg på 50 fot, sjösat-



Crosby från Hönö den 3 augusti 1929. Foto från Skandiaverken i Lysekil.



GG 177 **Iris** var styrsöbåt tills 1979. Foto Krister Bång den 8 juni 1976.

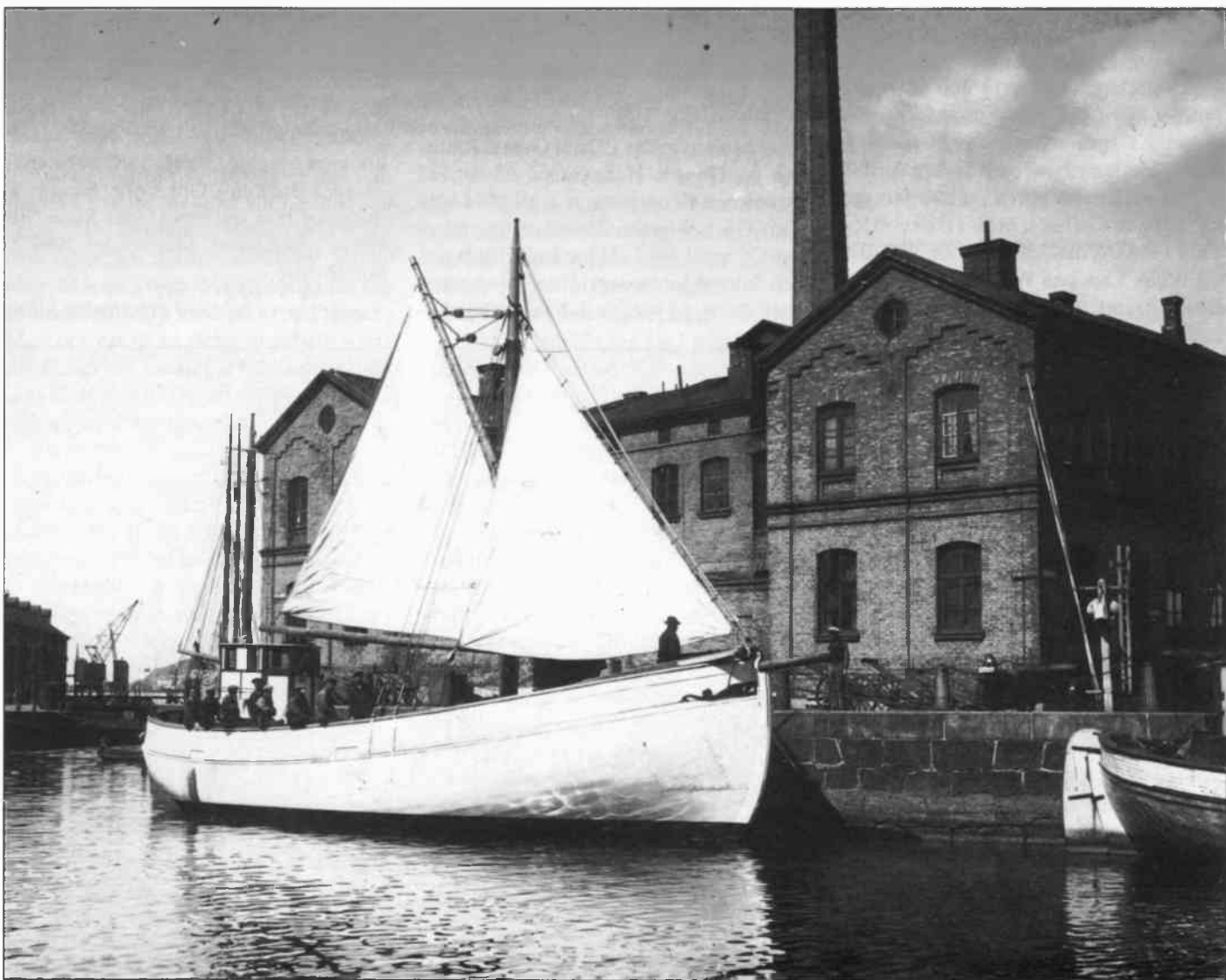
tes den 27 januari 1928. Hon levererades till Mejner Larsen i Hundested, Danmark. Hon var på 10 nettoton och 32 bruttoton. 1933 såldes hon till J. J. Sehested i Esbjerg och döptes till **Pytte**.

1950 tillhör hon ett partrederi med Sehested i spetsen. 1957 hette redaren Anna M. T. Sehested i Skodsborg. Den 25 mars 1960 rapporterade redaren att **Pytte** hade totalförlist. På grund av detta av-

fördes hon ur det danska registret den 29 april samma år.

NYBYGGE NR 18

Nybygge nr 18 döptes till **Västerhavet** då hon den 19 maj 1928 sjösattes. Hon var på 62 fot och mättes till 45 brutto och 16 nettoton. Beställare var Ernst Alexandersson på Öckerö och med Karl Johan Pettersson som delägare och huvudredare. I februari 1935 köpte Pettersson de övriga delarna i partrederiet och blev därefter ensam ägare till hela **Västerhavet**. I februari 1942 övertogs hon av Karl Johan Johansson på Vrångö. I april 1947 såldes hon via Knippla Skeppsvarv för 67.500 kr till Göte och Allert Karlsson på Grundsund. Här stannade hon dock inte länge ty redan i mars 1948 sålde man henne för 60.000 kr till Ernst Börjesson och Arvid Carlsson på Öckerö. **Västerhavet** grundstötte den 29 november 1955 utanför Klädesholmen och blev vrak. Hon var registrerad under nummer 7455.



En vacker bild av öckeröfiskebåten **Västerhavet** när hon utrustas i Göteborg den 31 maj 1928. Foto från Stig Nyberg.



En av många **Caprice** på Rönnäng. Foto i fiskhamnen av Krister Bång i juli 1973.

NYBYGGE NR 19

Det nittonde nybygget sjösattes den 20 augusti 1928. Hon var på 50 fot, 34 brutto och 9 nettoton. En källa uppger 16 nettoton. Hon döptes i varje fall till **Viola**. Beställare var Bertil Johansson på Fotö. I mars 1933 utsåg man Oskar Leonard Larsson till ny huvudredare åt **Viola**. Under kriget, eller i februari 1944 för att vara mera precis, såldes fartyget till Vilhelm Carlsson m.fl. i Falkenberg. I juli 1953 avyttrades **Viola** för 30.000 kr till Wille, Lars och William Andersson i Bovallstrand. I april 1956 flyttade hon ännu en liten bit norrut i Bohuslän då hon för 25.000 kr togs om hand av Gustav Johan Helge Ross m.fl. i Hamburgsund. Hon fortsatte därifrån i oktober 1958 och hamnade då hos Karl-Eric Paulsson på Ormö. Nu ändrades dopnamnet till **Björnskär**. I november 1959 flyttade Karl-Eric till Valdemarsvik där även **Björnskär** blev skattskrivnen. 1962 bildade Karl-Eric partrederi med sig själv som huvudredare. I december 1972 kom hon tillbaka till Bohuslän inköpt för 43.000 kr av Frans Anders Bernhard Bengtsson i Rönnäng. Han döpte sin vana trogen om båten till **Caprice**. Precis ett år senare, i december 1973 alltså, köptes hon för 75.000 kr av Gunnar Henry Hilmersson m.fl. på Dyrön och fick namnet **Zaron**. Här stannade hon endast fem månader ty i april 1974 såldes hon till Robert Sundman i Kumlinge, Finland där hon fick namnet **Rita II SF 390**. Veterligt hör hon fortfarande hemma där. Hennes svenska registreringsnummer var 7499.

NYBYGGE NR 20

Den 28 november 1928 sjösattes **Fylkir**. Hon var på 58 danska fot. Beställare var Sigurdur Björnason på Västmannaöarna. Detta är allt vad jag vet om **Fylkir**.

NYBYGGE NR 21

7509 **Judit** byggdes 1929 åt Gustaf Johnson på Donsö. Hon var på 52 fot, 33 brutto och 10 nettoton. I april 1944 blev Karl-Gösta Fhager, Donsö ny huvudredare. I april 1947 såldes **Judit** till Bernt och Rikard Johansson i Bua. I december 1948 övertogs hon av Johan Arthur Le-

onard Karlsson m.fl. i Videberg. I december 1951 köps hon tillbaka av Bernt och Rikard Johansson i Bua. I februari 1971 såldes fartyget till AB Knippla Fartygsagentur för 28.000 kr. Månaden därpå såldes hon vidare för 33.000 kr till entreprenören Jan Egon Johannesson, Öckerö och är alltsedan dess att betrakta som arbetsfartyg. 1977 såldes hon via Öckerö Marin AB för 40.000 kr till Rolf Langsén i Nynäshamn där hon alltjämt hör hemma. Fartygets namn har under åren stavats såväl **Judit** som **Judith**.

NYBYGGE NR 22

August Karlsson Trädgård på Donsö mottog detta nybygge 1929. Fartyget kristnades till **Vanja**. Hon var på 55 fot, 38 bruttoton samt 12 nettoton. Av Konungen tilldelades hon reg.nr 7560. 1 juni 1930 blev Johannes Karlsson ny redare. I mars 1931 såldes hon till ett partrederi på Öckerö med Olof Zackarias Utbult som företrädare. Precis 14 år senare såldes **Vanja** till Axel Elof Alexandersson m.fl. i Bovallstrand. I maj 1947 bytte hon för 40 laxar hemorten till Nordersund och redare till Albin Asper. I juli 1964 hamnade hon hos AB Helge Olsson Fartygsagentur i Göteborg. Efter detta bolags konkurs övertogs **Vanja** 1967 av Skandinaviska Banken i Göteborg. Samma år övertogs hon av Ernst Joel Sune Sjöström i Sundsvall. Slutet kom 1969 då hon förliste.

Fortsättning följer.

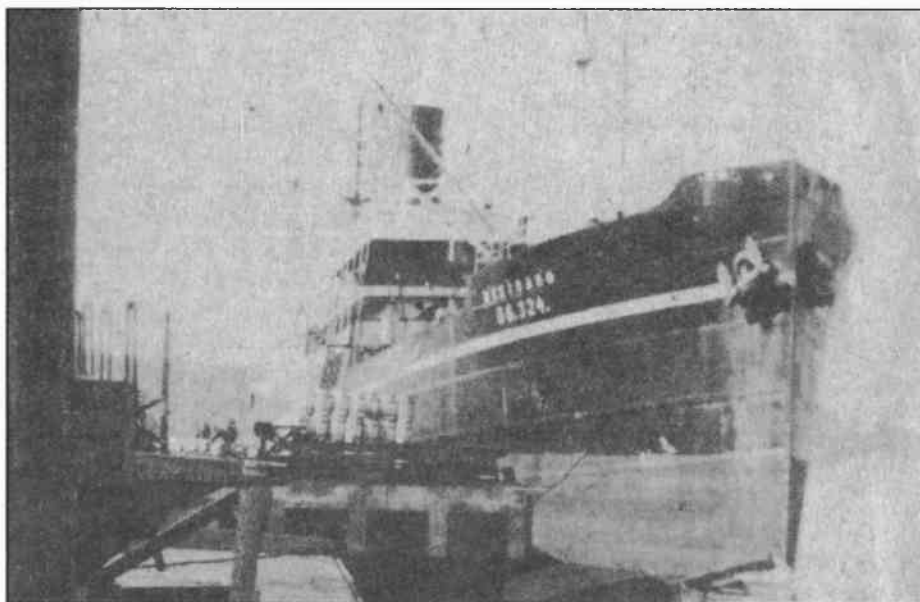


Vanja av Donsö nybyggd i Landskrona 1929. Foto ur Robin Holmstedts samlingar.

Mexicanos islandsexpedition

av Terje Fredh

Länspumpen hade för en tid sedan en bild och en undran om någon visste något om ångaren MEXICANO från Norge. När jag för några år sedan arbetade med en serie Sjöliv i Bohuslänningen, kom jag i kontakt med ett 40-tal bohuslänningar som kände till MEXICANO.



Den största fiskebåten som någonsin varit registrerad i Göteborg. **Mexicano** är namnet och numret GG 324. På bilden lastar hon tomtunnor i Haugesund 1934.

Redan i början av 1930-talet försökte svenska fiskare att salta sill i industriell skala – det är samma princip som ryska och japanska fiskare använder sig av idag. Många arbetslösa stenhuggare tog chansen att följa med på expeditionen. Men det var inget lättsamt arbete – när sillen gick till var det arbete under dygnets alla timmar. Dricksvattnet smakade redan efter en vecka urin.

Att en fiskeflotta använder sig av ett moderfartyg som tar hand om fisken är ingenting nytt. Redan 1934 avgick en svensk expedition från Uddevalla. Fartyget var s/s **Mexicano**. 104 bohuslänningar mönstrade på för att salta sill. 12.000 tunnor togs ombord vid tunnfabriken i Uddevalla varefter den sällsamma resan började. Efter ca tre månader kom **GG 324 Mexicano** till Göteborg med ca 10.000 tunnor.

Det var annonser i Bohuslänningen som gjorde att fartyget fick besättning. Året var 1934 och det var arbetslöshet i stenriktet. Den som mönstrade på som sillsaltare fick 25 kr i veckan och dessutom bonus på 1:50 per tunna om sillsaltarna kom upp till ett visst antal. För att båten som var en före detta Wilhelmsonsbåt på 10.000 ton, skulle komma in till kajen så måste muddring ske i Uddevalla.

– Annars fanns det doktor ombord, säger Sigvard Andersson. Hur det var med utbildningen vet jag inte men han klarade i alla fall att lägga om de små skärsår som blev vid saltningen.

Sigvard Andersson berättar:

– Vid ett tillfälle låg jag i min hytt när det började droppa från taket. Till slut började det lukta. Det visade sig att doktorn kommit i krakel med stewarden och att de kastat lysol på varandra.

Det var mycket som var dåligt på **Mexicano** som gjorde denna expedition innan den skulle skrotas.

I Haugesund provades livbåtarna. Det visade sig att flera av dem var så dåliga att de tog in vatten och var nära att sjunka. Det fanns dock flottar som skulle användas i sjönöd.

Stenhuggarna från Bohuslän var inte vana vid några högre löner. 25 kr i veckan och fri mat var lönen på **Mexicano**. Hur mycket gubbarna än saltade så fick de aldrig någon bonus som var utlovad.

Mjolk fick inte besättningen se på hela resan och vattnet var dåligt.

Eldarna, ett glatt gäng, ordnade dock med starkare drycker. De byggde en egen hembränningsapparat och levde i sus och dus under fiskeexpeditionen till Island.

Det fanns dock ljusa stunder på expeditionen. Det kunde finnas fina kvällar där man spelade dragspel eller gitarr och sjöng. Jobbet var fritt för fartygets navigering sköttes av en kapten och sex styrmän.

Några av Lyseborna saltade på fritiden en tunna sill som de tog med sig hem till Grundsund och sålde sillen för 15 öre styck.

För andra var det besvärligare att få sillen iland.

Helge Magnusson, Lysekil berättar:

– Vi hade också saltat en tunna grannsill. Längre än till frihamnen i Göteborg kom dock inte sillen. Vi fick inte föra iland den. Pojkarna visste dock råd. De tog ur några sillar och lade några torskar överst. På det sättet slapp tunnan förbi tullen.

Någon mer svensk islandsexpedition med ett så stort moderfartyg blev det aldrig. Ett vådligt äventyr i svensk sillsaltning var över.

Till salu

Sveriges Skeppslista: 1967, 1969.
Pris: 125:—/st.

Lloyds Register: 22 årgångar
mellan 1921/22–1980/81.
Pris: 400:— – 1200:—/årg.

Shipping index: 150 st. 1977–1984.
Pris: 20:—/st.

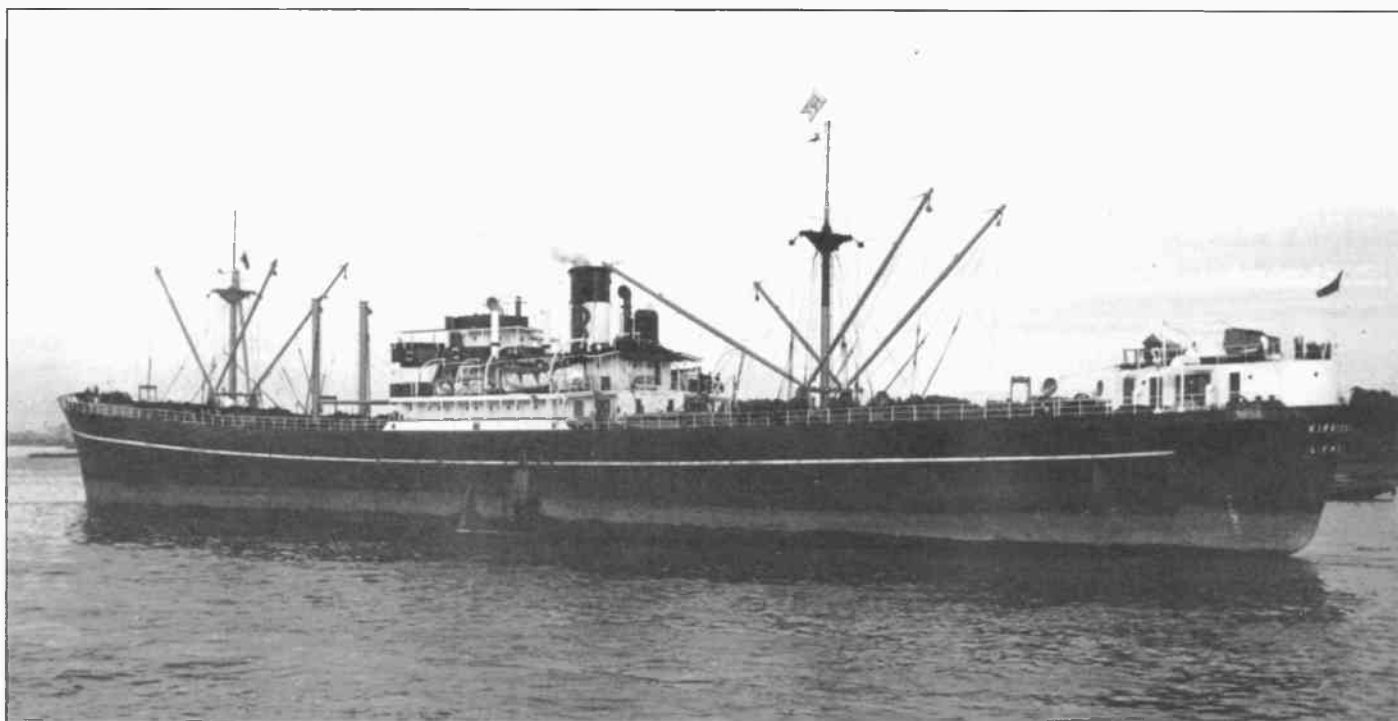
Sveriges Flotta: 1944–1984.
Pris: 50:—/årg. (Ej samtliga årg.).

Tidskriften Lloydaren.
Årg.: 1958, –60, –61 och –62.
Pris: 5:—/årg.
(Endast ett fåtal årg.)

Köpes

Lloyds Register 1983/84.

Biblioteket
Klubb Maritim Västra Kretsen
Box 12322
402 43 Göteborg



Doxfordbygget **Kirriemoor** byggd 1935 inköptes till Sverige 1955 och döptes om till **Transic**. Foto från Bertil Söderberg.

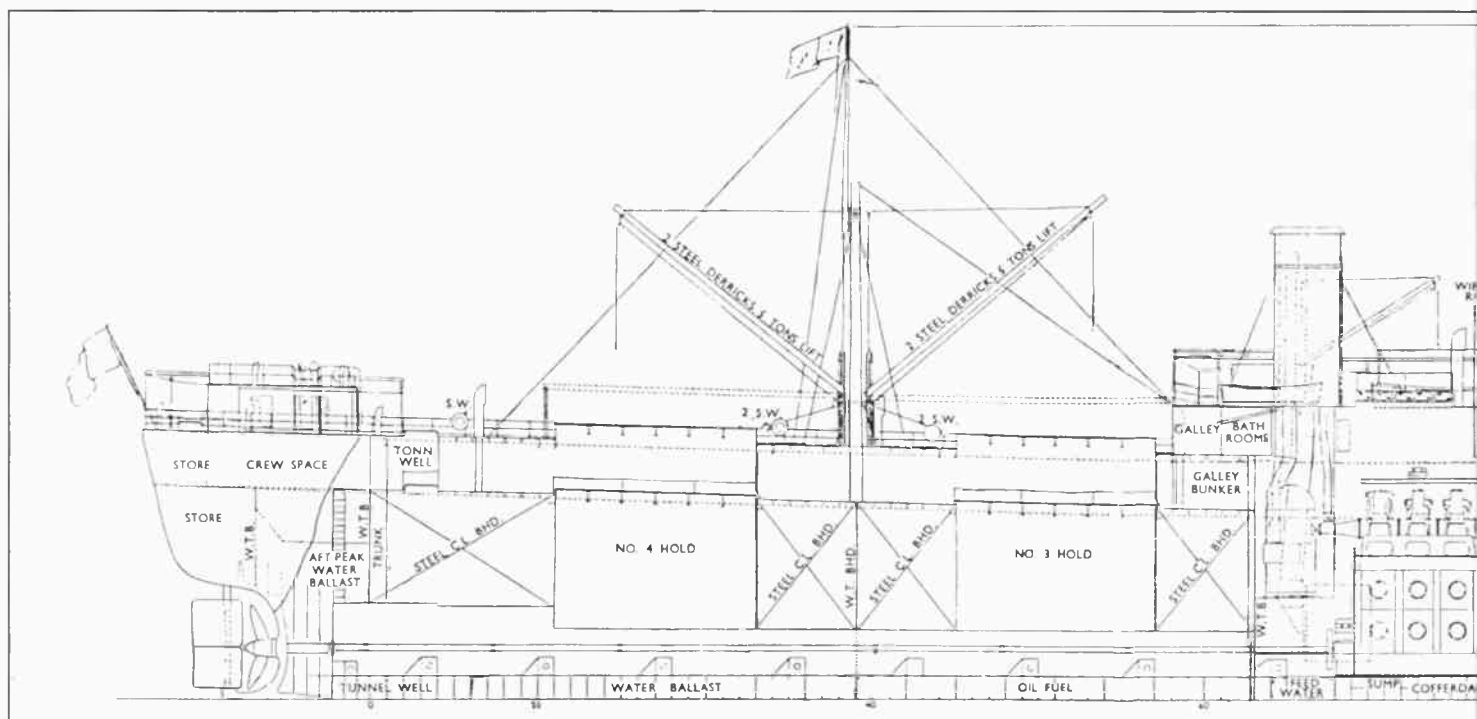
Doxfords ekonomimotorfartyg

av Lennart Rydberg

Under slutet av 1940-talet och under 1950-talet inköptes till svenska handelsflottan många second-hand fartyg bl.a. från England. Fem lastfartyg inköpta under denna period var i princip syster-

fartyg, byggda vid William Doxford & Sons Ltd., Sunderland. De tillhörde en klass fartyg som kallades "ekonomimotorfartyg" och som utvecklades under depressionen i början av 1930-talet.

Målsättningen var att skapa ett lastfartyg som beträffande storlek, utrustning, skrovform, maskintyp, fart, propellerdimensioner och propellervarv skulle passa ett stort antal brittiska skeppsredare



General arrangemangs ritning till 9,200 tons, 10,5 Knops Doxfords ekonomimotorfartyg. Ur *Motorship* januari 1936.

Registersidorna 5001–5100



Skärgårdsbåten **Express II** av Vaxholm med reg. nr 5010 får representera fartygen i 5000-serien. Foto Lindstedt vid Strömka-
jen i Stockholm 1964.

5001	S		ARGO ex Young Tom	1884	Brixham	87	68	1909	1924	Grundstött 13/10 Landsort. Vrak
5002	S		SVEA ex Marie, Independant	1858	Frankrike	67	53	1909	1926	Strandad 3/3 Hallands Väderö
5003	S		KLARA ex Olga	1892	Oskarshamn	173	150	1909	1924	S Fi. Präm i Merikarvia 1934
5004	SM		AUGUSTA ex Margrethe, Laura, Lovise	1899	Svendborg	49	38 x	1909	1961	Grudstött 25/8 Skalkorgarna, Göteborg
5005	S		RUBY	1888	Brixham	54	39	1909	1916	S No
5006	S		OTTO	1889	Anklam	31	26	1909	1938	Upphuggen
5007	S		CHARLES ex Curania	1900	Peteroggen	138	124	1909	1915	Strandad 17/9 Svältholmen, Gotland
5008	SS		EMILY ex Foscolino	1882	Sunderland	1034	730	1909	1911	Avgick Grimsby 4/11. Ej avhörd
5009	S		SKÄRHAMNSVEGA ex VEGA AV SKÄRHAMN, VEGA	1909	Viken	139	117 x	1909		
5010	SS		EXPRESS II AV DROTNINGHOLM ex WAXHOLM, EXPRESS II, BREVIK	1909	Göteborg	394	237 x	1909	1983	Skrotad Stockholms Friahamn
5011	P		DEGERFORS	1894	Grisslehamn	243	236	1909	1910	Slet sig 11/10 pr Kannisaari-Axmar
5012	P		FIX	1895	Grisslehamn	196	184	1909	17-19	?
5013	P		GEM	1898	Grisslehamn	172	162	1909	1923	Förlist 7/9
5014	P		GIMO	1895	Grisslehamn	198	193	1909	2.35	Upphuggen
5015	P		HORNDAL	1896	Grisslehamn	181	175	1909	17-19	?
5016	P		SVANÅ	1894	Grisslehamn	248	240	1909	13-15	?
5017	P		TB 308 VESTA ex VESTA	1901	Grisslehamn	165	159	1909	1924	Sänkt 11/10 Yxlan
5018	P		TB 232 ex TB 310 BUR, BUR, B 7	1902	Grisslehamn	167	151	1909	3.60	S dansk medborgare
5019	S		FORGET ME NOT ex VESTAL, FORGET ME NOT	1883	Brixham	59	39	1909	1938	Sjönk 11/12 utanför Tylön
5020	S		RAGNHILD	1902	Hoganvik, Norge	32	26	1909	1936	Upphuggen Gäddeglo Tegelbruk
5021	P		BRAGE ex B 8	1906	Grisslehamn	181	166	1909	1925	Sänkt Yxlan
5022	P		ELLIDA	1894	Grisslehamn	177	169	1909	1915	Upphuggen Ekensberg
5023	P	förbyggt äldre skrov	FINNSPÅNG	1896	Grisslehamn	186	174	1909	1915	Upphuggen
5024	P	förbyggt äldre skrov	TB 311 ONNI ex ONNI	1904	Grisslehamn	178	168	1909	1915	Sänkt Yxlan
5025	P	förbyggt äldre skrov	TB 323 ULRICA ex ULRICA	1905	Grisslehamn	238	220	1909	1925	Sänkt Östra Saxarfjärden
5026	SS		Ryfylke ex ODIN, Norra Finalnd	1885	Norrköping	615	437 x	1909	1945	S No. Upphuggen 1951 i Ghent
5027	S		PARAMOUNT	1890	Galmpton	54	38	1909	8.29	S No
5028	SM		HENNY ex ACACIA	1877	Scarborough	63	39	1909	6.41	Upphuggen Kungsviken
5029	S		HARRY ex Kleber	1893	Boulogne	111	74	1909	8.20	S Fa. Fanns 1944, ej 1949
5030	S		SUSANNE	1891	Tvedestrand	530	483 x	1909	1919	Avgick New Orleans 28/9. Ej avhörd
5031	SS		SALOMO SALAR ex ARGO	1909	Torskog	200	126 x	1909		
5032	S		VEGA ex Julie, Julie Louise	1895	Boulogne	62	43	1909	1919	S Da. Fanns 1925, ej 1929
5033	MS		CANDY ex MAGNE, POLAR, CANDY, CARNEGIE	1909	Crafoords Slip	42	25 x	1909	1983	Kondemnerad och sänkt
5034	S		ELISE ex Jessie Scirill	1875	Brixham	66	39	1909	1927	Förlist
5035	SS		Fabiano ex Mayenne, SAGA	1909	Newcastle	2980	2099 x	1909	1929	S Fr. Torpederad 11/4-43 vid Palermo
5036	SS-F		HAJEN ex Cuxhaven	1891	Rostock	155	44 x	1909	3.25	Skrotad
5037	S		INGA ex AUGUSTA, Morgenroth	1900	Kochroggen	113	99	1909	1927	Strandad 23/10 Prästö. Kondemnerad
5038	SM		ELLY	1900	Råå	30	20	1909	3.56	Ej längre sjöfart
5039	MS	Van Dyke ex Laurs, Elly Petersen, O C Petersen, Viking, GUNHILD	1909	Råå	43	32	1909	2.25	S Da. Struken Da 1983	
5040	SS		SKEPPSHOLMEN ex HERSERUD, SJUAN	1905	Gävle	47	26 x	1909		Hos Svenska Marinen sedan 1930
5041	SS		Marius ex Zorro, MERCUR, SANDVIK, VIOLET	1881	Sunderland	1451	987 x	1909	1939	S Fi. Anl Rumpst, Belgien 14/8-52 för upphuggning
5042	S		SONJA	1909	Landskrona	53	40	1909	1923	Förlist utanför Ystad
5043	S		VIKEN	1909	Sjörtorp	136	114	1909	12.09	Avgick Middlesbrough. Ej avhörd
5044	SS		DROTNING VICTORIA	1909	Newcastle	3074	1409 x	1909	1970	Upphuggen Ystad
5045	SS		TELL	1909	Sjörtorp	191	112	1909	2.50	Präm
5046	SS		SLEIPNER	1880	Kristinehamn	69	24	1909	1939	Präm
5047	SS		VINDÖ ex Ulla, SÄRIMNER, INLAND	1909	Sunderland	2335	1340 x	1909	5.58	Upphuggen Ystad
5048	SS		FENRIS ex O F HEDBORG, KALMARSUND IX	1909	Oskarshamn	484	318 x	1909	1940	Sänkt 5/1 Bottenhavet
5049	S		ELLEN	1909	Strömstad	55	39	1909	10.66	Strandad Lilla Amundön
5050	S		GUSTAF ADOLF	1907	Sjörtorp	66	55	1909	1977	Upphuggen Bällstaviken

5051	SS	WÄDDÖ KANAL ex FRÄNÖ, FÄRJA 63/51, FRÄNÖ, STUVAREN IV, DAFNE	1884	Motala	31	25 x	1909		
5052	SS		1878	Motala	26	6	1909	3.44	Präm
5053	SS		1884	Motala	-	u 10	1909		Till båtregistret 1976
5054	SS	DROTTNINGHOLM ex NYA STRÖMMA KANAL, VALKYRIAN	1909	Motala	88	56 x	1909		
5055	SS (Ms från 1923)		1909	Newcasltle	5805	3600 x	1909	1941	Minsprängd 10/11 vid Borkum
5056	SS	Tensift ex Strudel, FRISTIA, KARLSBORG	1909	Bergen	1157	776 x	1909	1940	Beslagtagen av tyskarna i Bergen
5057	SS	FRYKSDALEN ex BERGSÅNG	1875	Lundby	54	22	1909	1952	Skrotad ca 1950 vid Oleby
5058	S	LYRA	1890	Arendal	516	451	1909	1915	S Da. Förlist 24/12-15 vid Arendal
5059	S	SIXTEN	1909	Sjötorp	136	113	1909	12.31	Försvunnen i Östersjön med man och allt
5060	SS	ANGANTYR	1909	Motala	88	56 x	1909		
5061	S	HENRIETTE ex Selina Stanford, Olga	1893	Cassano	715	630 x	1909	1919	Avgick Kirkwall 28/1. Ej avhörd
5062	MS	ELLA ex AVANCE NO 16	1909	Ljusne	88	56 x	1909	1969	Sjönk Djurö Kvarn
5063	SS	NYLAND	1909	Sunderland	3481	2516 x	1909	1939	Torpederad 28/9 utanför Stavanger
5064	SS	SJÖBUSS 1 ex SAGA	1876	Motala	28	25	1909	1983	Till båtreg. 1976. Avförd 1983
5065	MS	SÄTER ex FREJA IV, ANDERS	1909	Norrköping	144	94	1909	1963	Sänkt i Norrköping
5066	SS	VEGA ex ELFVAN	1884	Stockholm	28	21	1909	1927	Skrotad 1925
5067	S	INGEBORG	1909	Landskrona	53	38	1909	1918	Sjönk 28/6 utanför Tylön
5068	P	KRAN 1 ex TRANSPORTEN N:R 1	1909	Ekensberg	112	104	1909		
5069	S	BALTIC ex Roland, MARIA, Flink, Kriemhilda	1886	England	84	64	1909	1932	Brann 26/4 Guövik
5070	SS	ODEN GAMLE ex BEBBAN III, ÖSTERGYLLEN, ODEN, ESSINGEN 2	1902	Stockholm	61	35 x	1909		
5071	SS	ANNA ex ESSINGEN 1	1902	Stockholm	60	35	1909	1969	S utländsk medborgare
5072	SS	RAN	1870	Göteborg	41	30	1909	1926	Sjunken
5073	SS	IRIS ex TORGERD, GROVEDALE, Thrift, Mercedes	1886	West Hartlepool	1974	1181 X	1909	1941	Sjönk 16/7 pr Cardiff-London
5074	P	BALK ex OTTO	1903	Norrköping	79	72	1909	1941	Slopad
5075	P	TB 236 ex TB 334 LOGGEN, LOGGEN, OSCAR	1904	Norrköping	118	110	1909	1969	Upphuggen
5076	P	TB 332 KOMPASSEN ex KOMPASSEN, NISSE	1901	Norrköping	115	112	1909	1925	Sänkt
5077	P	TB 330 KLINTEN ex KLINTEN, ALBERT	1902	Norrköping	142	129	1909	1968	Förstörd
5078	SS	TRELLEBORG S J ex Unterweser 15, Java	1899	Southampton	154	28 x	1909	10.66	S Da
5079	SS	Holum ex BRITA	1909	Lödöse	240	153	1909	1.16	S No. Struken ca 1923
5080	SS	CANADIA ex Albert Köppen, Longueil	1882	Sunderland	1586	1097 x	1909	1919	Grundstött 23/12 Manchesterkanalen
5081	MS	FIX	1907	Söderköping	52	34	1909	9.51	Slopad
5082	P	MAX	1908	Söderköping	71	63	1909	47-49	?
5083	P	PAX	1909	Söderköping	97	86	1909	8.52	Ej längre svenskt
5084	SS	SJÖBUSS 5 ex DELFIN, HILDUR, FINNBODA II	1879	Stockholm	29	21	1909	1976	Till båtreg. Struken samma år
5085	SS	ETTAN ex TOR VIII, TOR VI, TOR V, SIGRID	1877	Stockholm	28	20	1909	1939	Upphuggen Bergshamra
5086	SM	GUNDA ex BOTILDA, SVEN HEDIN	1909	Råå	60	40 x	1909	1956	Lades som vrak vid Stensnäs, Bovallstrand
5087	S	GUÐRUN ex Haave	1889	Arendal	402	349	1909	1912	S Fi (Rauma) Struken ca 1921
5088	S	VEGA ex Jonathan	1892	Adiamünde	323	298	1909	1915	Sjönk 18/9 Utklippan
5089	SM	SIGNE	1910	Landskrona	61	34	1909	1951	Sjönk 9/6 utanför Särö
5090	S	RUTH ex TURE	1910	Halmstad	60	52	1909	1963	Bränd Ven
5091	SM	PROMISE	1891	Brixham	64	31	1909	10.55	Upphuggen
5092	S	ADI ex SPIIR	1893	Rosendal	45	36	1909	1936	S No
5093	SS	ORION	1896	Sunderland	624	356 x	1909	1924	Sjönk 18/10 Nordsjön
5094	P	Bera I ex TB 386 GRIPEN, TB 386, UTB NO 50 GRIPEN, GRIPEN	1901	Malmö	309	285	1909	7.62	S Da
5095	S	DIAMANTEN ex Black Diamond	1885	Lowestoft	64	39	1909	1945	Sjönk 10/11 utanför Skagen
5096	SM	JOHN WEBB	1882	Grimsby	75	26	1909	1916	S No. Förlist 1918
5097	S	Axelia ex RUBY	1894	Brixham	66	38 x	1909	1959	S utl medborgare. Till tipp 4/11-71 i Nödinge
5098	SM	SKÄRFVEN	1910	Råå	43	30	1909	7.54	Förstörd av brand i Göteborg
5099	S	ST PATRIK ex St Patrick	1885	Cobholm Island	70	25	1909	1932	Upphuggen Djupekås
5100	SM	JOHN ex John and Emma	1888	Galampton	69	40 x	1909	1955	Sjönk 24/9 utanför Falkenberg

Kompletteringar till registersidorna

5232 **Flora**.

I "Kompletteringar till registersidorerna" i nr 1986:2 skrivs att nr 5232 **Flora** till en början hette **Tolfvan**. Detta är inte helt rätt.

När den fina lilla ångslupen byggdes vid AB Karlstads mek. verkstads filial i Kristinehamn år 1897 bar hon nämligen namnet **Sexan**. Beställare var Nya Ångslupsbolaget i Stockholm, vanligen kallat Smedsuddsbolaget efter den plats vid Riddarfjärden där man hade sitt uppläggningsvarv. År 1900 antog det också namnet Nya Ångslups AB Smedsudden.

Företaget, som bildats redan på 1850-talet och hela tiden haft nummer-namn på sina ångslupar och ångfärjor, skötte trafik på målarsidan av Stockholm. Särskilt viktiga var färjelinjer mellan norra Munkbrohamnen och Mariahissen på Södermalm, där **Ettan** och **Tvåan** (reg.nr 5607, 5608) sattes in 1886, linjen mellan södra Munkbrohamnen och Rag-

valdsbro på Södermalm, trafikerad av **Trean** och **Fyran** (reg.nr 5605, 5606) från 1887, och linjen tvärs över Riddarfjärden Kungsholmen-Söder Mälarsstrand som trafikerades av **Femman** (reg.nr 5611) från 1890. Därutöver hade man linjetrafik bl.a. till Lilla Essingen med ångsluparna **Åttan** t.o.m. **Elfvan** (reg.nr 5066).

År 1903 anskaffades en ny ångfärja **Sexan** (reg.nr 5609) och 1905 ytterligare två, **Sjuan** (reg.nr 5040) och **Åttan** (reg.nr 5610). Tydligen ville man ha en samlad nummerföljd för ångfärjorna och en annan för ångsluparna, och den äldre **Sexan** fick därför nu namnet **Tolfvan**.

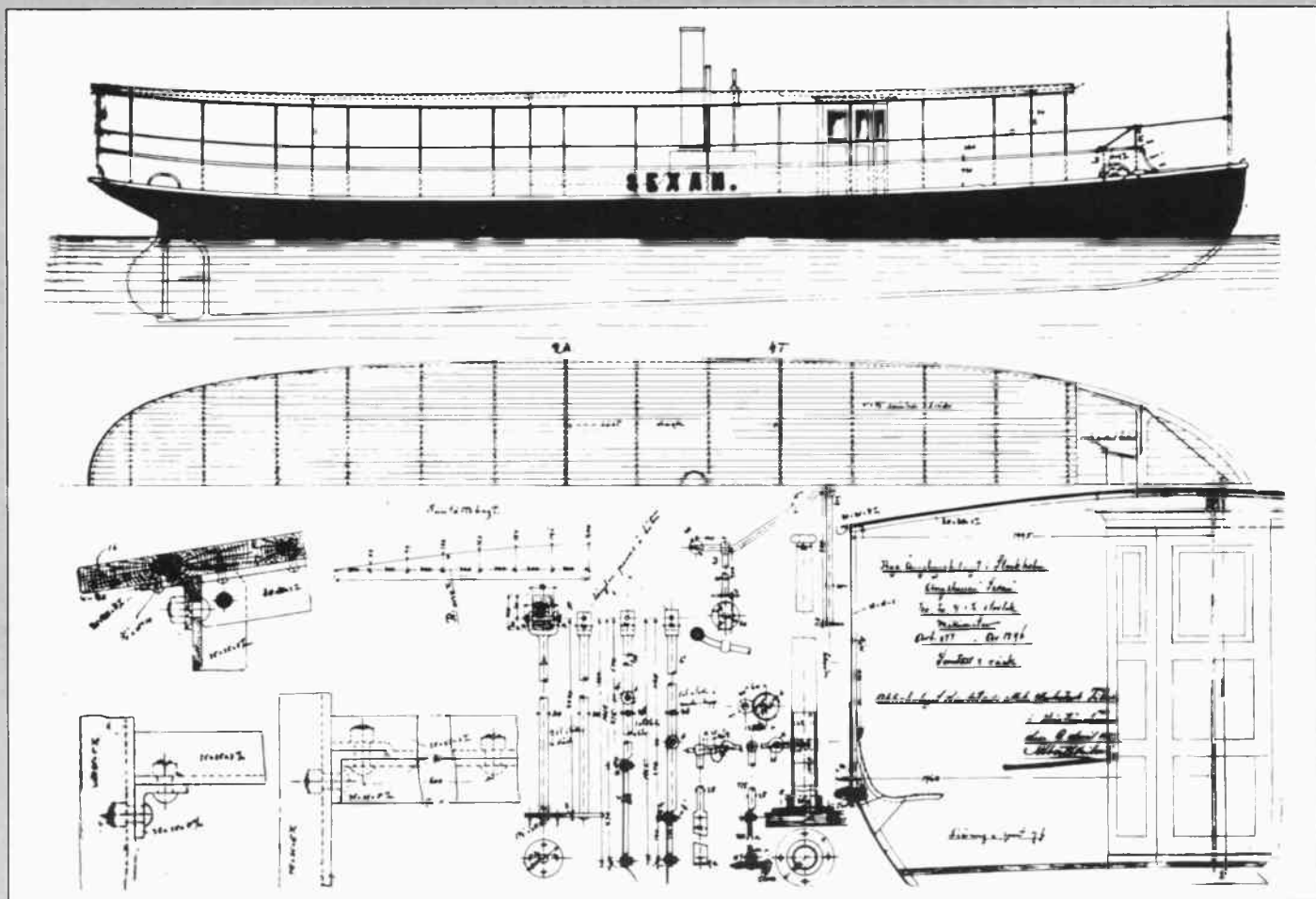
Blomstringstiden för ångfärje- och ångslupstrafiken på Riddarfjärden blev dock kort. Redan 1909 såldes färjan **Sjuan** till AB Herserud för trafik Ropsten-Herserud på Lidingön, och strax därpå

såldes **Tolfvan** till Lidingö Trafik AB för turer på Kyrkviken i samtrafik med tågen på Norra Lidingöbanan. **Sjuan** omdöptes till **Herserud** medan **Tolfvan** fick behålla sitt namn.

Denna passbåtstrafik på Kyrkviken var tydligen inte lönande, och 1911 såldes **Tolfvan** till det stora Stockholms Ångslups AB och omdöptes till **Flora**. Två år senare svalde denna stortrust även hela Nya Ångslups AB Smedsudden, och dess nummerfärjor (sluparna hade tidigare sålts) fick nu SÅA-namn av vanlig typ.

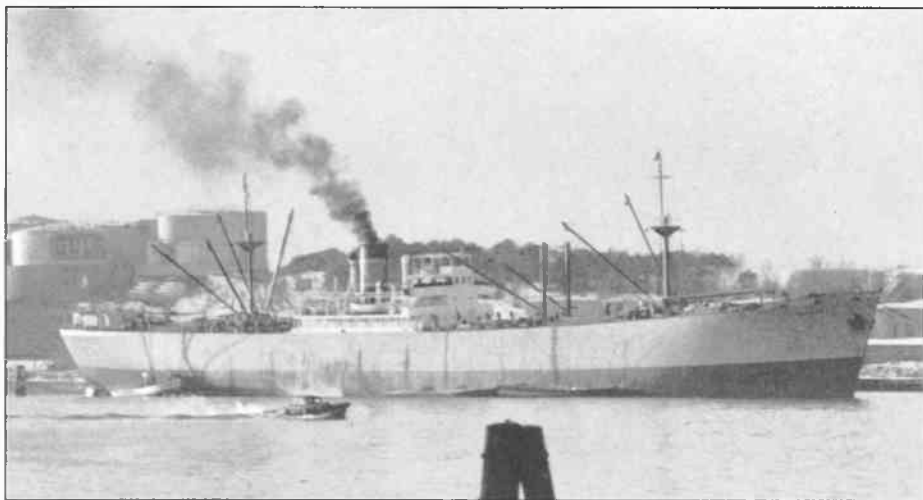
SÅA behöll ju **Flora** ända till 1969, då rederiet upplöstes och flottan såldes. Några år var **Flora** mest fritidsbåt, men de senaste åren har hon haft certifikat och gjort passagerarturer från Nynäshamn, bl.a. till Trosa genom Dragets kanal.

Arne Sundström



Ångslupen **Sexan** byggdes vid AB Karlstads Mek. Verkstads filial i Kristinehamn år 1897. Ritning genom Arne Sundström.

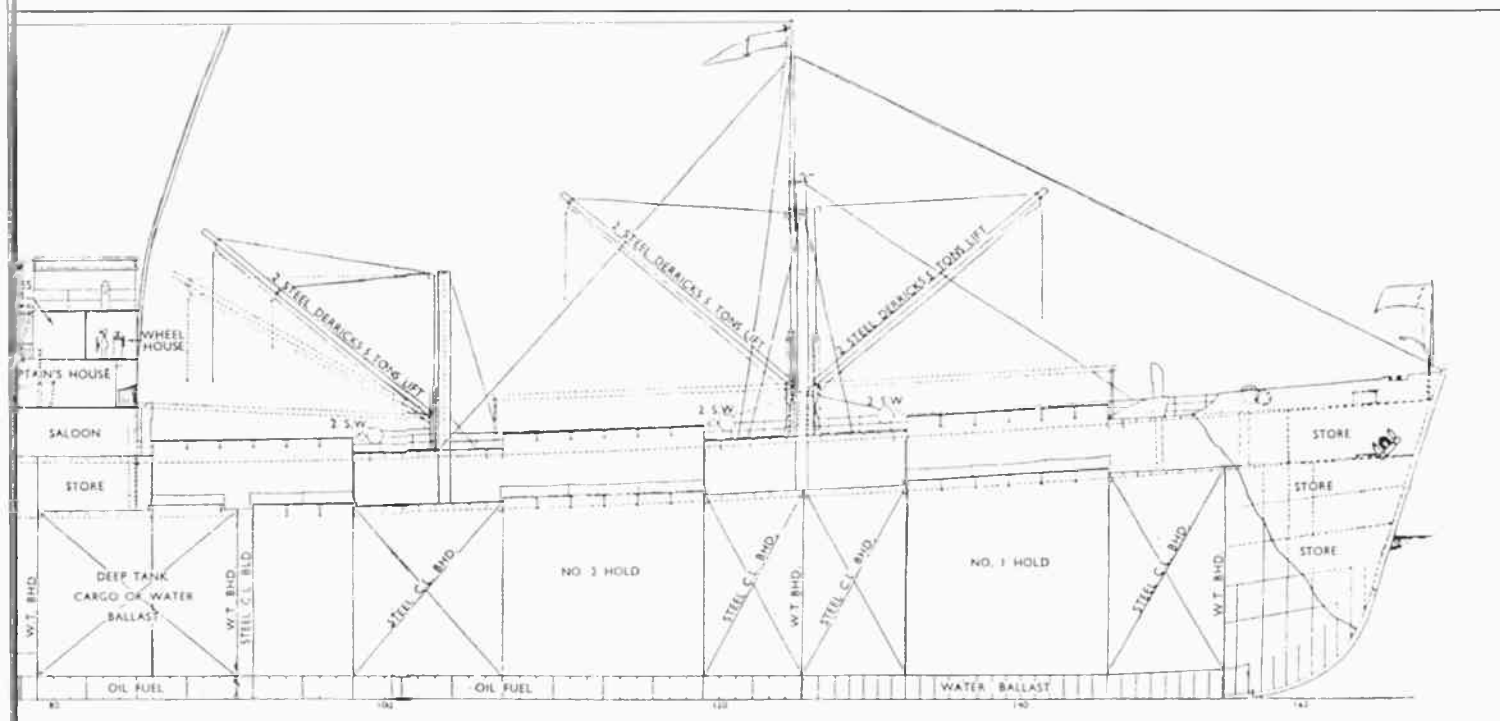
Först ut från varvet blev M/S **Sutherland** som i februari 1935 levererades till B. J. Sutherland and Co., Newcastle. Hon hade rak stäv, vilket inte fanns med i originaldesignen (se ritning). Hon följdes i rask takt av många systerfartyg byggda för olika brittiska rederier såsom B. J. Sutherland (M/S **Stirling** -35, M/S **Caithness** -35, M/S **Kinross** 35, M/S **Peables** -36 och M/S **Ross** -36), Lord Runci-



*Red. AB Nordstjernan redade ett av de fem Doxfordsmotorfartygen som inköptes till Sverige. I två år bar hon namnet **Reserv**. Foto: Stig Sjöstedt.*

man Shipping Co. (M/S **Kirriemoor** -35 och M/S **Fernmoor** -36), Ropner Shipping Co. Ltd. (M/S **Wearpool** -36 och M/S **Moorby** -36), Stephens, Sutton Ltd., Newcastle (M/S **Rugeley** -36, M/S **Rothley** -36, M/S **Ripley** -36, M/S **Riley** -36, M/S **Rodsley** -37, M/S **Ridley** -37, M/S **Rodsley** -39, M/S **Rawnsley** -40, M/S **Reavely** -40 och M/S **Rookley** -40), Morrel Ltd., Cardiff (M/S **Jersey** -36 och M/S **Forest** -36), Thos Dunlop & Son Ltd., Glasgow (M/S **Queen Maud** -36), William Brown, Atkinson and Co., Hull (M/S **Skipsea** -36), Chellew Nav. Co., London (M/S **Statira** -36), Bank Line, Glasgow (M/S **Willowbank** -39), West Hartlepool Steam Nav. Co. Ltd. (M/S **Cliftonhall** och M/S **Derwenthall** -40) och för British

Förstlingen, M/S **Sutherland**, såldes efter två år till Furness Withy, Newcastle, och döptes om till **British Prince**. Som sådan blev hon sänkt av tyskt flyg utanför Englands ostkust 26 september 1941. Flera andra ekonomimotorfartyg föll offer för bomber, minor och torpeder under andra världskriget men de flesta klarade sig igenom och fem av dem kom alltså så småningom att ingå i den svenska handelsflottan. Dessa fem var i byggnadsföljd M/S **Kirriemoor** (nybyggnadsnr 616), M/S **Rugeley** (nr 618), M/S **Wearpool** (nr 627), M/S **Skipsea** (nr 628) och M/S **Rodsley** (nr 638). Under svensk flagg fick de namnen **Transic**,





M/s Ostbris tillhörde Red. AB Bris i Stockholm i fyra år. 1958 blev hon göteborgsdam med namnet Carla. Samma år såldes hon dock till utlandet. Foto: A. Duncan.

Aspen, Adelsö, Ostbris och Reserv. Deras öden beskrivs nedan och då i den ordningsföljd som de tillfördes handelsflottan.

M/S **Aspen** levererades 1936 under namnet **Rugeley** till The Red "R" Steam Ship Co. Ltd. (Stephens, Sutton Ltd.), Newcastle. När **Rugeley** sjösattes vid Doxford & Sons i Sunderland 9 januari 1936 yttrade direktör R. M. Sutton: "Fraktmarknaderna är inte så tillfredsställande som de kunde vara, men vi är nöjda med att få detta tonnage för om inte dessa fartyg kan tjäna pengar på den nuvarande fraktmarknaden, då kan inga andra fartyg göra det".

Rugeley såldes 1948 till Stylehurst Shipping Co. Ltd., Newcastle och döptes om till **Stylehurst**. 1951 köptes hon av Rederi AB Alfa (Lundgren & Börjes-

son), Helsingborg och fick namnet **Aspen** (reg.nr 9274). Hennes dödvikt var 9.260 ton och bruttotonnage 5.117 ton. 1957 överfördes hon genom fusion på Rederi AB Atos, Helsingborg. Hon seglade vidare under svensk flagg till april 1960 då hon såldes till Panama och Lombard Nav. Co. Inc. för 1.270.000 kr. Namnet ändrades till **Metropolitan**. Hon anlände 4 juni 1970 till Hong Kong för skrotning.

M/S **Reserv** levererades från Doxford & Sons i december 1939 under namnet **Rodsley** till Stephens, Sutton Ltd., Newcastle. Hon inköptes 1951 av Red. AB Nordstjernen, Stockholm och fick därvid namnet **Reserv** (reg.nr 9309). Hennes dödviktstonnage var 9.200 ton och bruttotonnaget 4.995 ton. Hon stannade endast två år i handelsflottan. 1953

avyttrades hon till A. I. Langfeldt & Co., Kristiansand, Norge och döptes om till **Sirenes**. Som norrman seglade hon vidare till 1963 då hon såldes till Loutra Maritime Corp., Pireus. Hon sattes under grekisk flagg under namnet **Marcos G. F.** Hon såldes till Filippinerna 1965, bytte namn till **Sampaguita** och som ägare stod Benigno Lim, Manila. 1966 förlängdes namnet till **Philippine Sampaguita**.

Som ny ägare stod Laguna Nav. Inc., Manila. Hon lades upp på Singapore Roads 3 februari 1971 och skrotades i Singapore under 1972.

M/S **Ostbris** byggdes 1936 som **Skipsea** för William Brown, Atkinson and Co., Hull. 1938 bytte hon namn till **Cromarty**, redad av B. J. Sutherland, Newcastle. Hon köptes av Red. AB Bris (John Larsson rederier), Stockholm 1954 och fick då namnet **Ostbris** (reg.nr 9460). Hennes dödvikt var 9.115 ton och brutto 4.974 ton. 1958 såldes hon för 2.45 milj. kr till Red. AB Petra (Claes Mannes rederier), Göteborg och döptes om till **Carla**. Redan i december 1958 såldes hon dock vidare till DDR och blev **Steckenpferd** hos Deutsche Seereederei, Rostock. Efter tio år under östtysk flagg såldes hon till Soloi Cia Nav. S. A., Panama, döptes om till **Pelopidas 2** och sattes under cypriotisk flagg. I juni 1973 anlände hon till Kaohsiung för skrotning.

M/S **Adelsö** byggdes 1936 som **Wearpool** för Pool Shipping Co Ltd.



En grann bild på Adelsö från Stockholm. Hon tillhörde Red. AB Regin, ett av Rexbolagets bolag. Foto från Kjell A. Axelson.

(Ropner Shipping Co), Cardiff. Hon inköptes 1954 till Sverige av Red. AB Regin (Rexbolagen), Stockholm och fick namnet **Adelsö** (reg. nr 9513). Hennes dödvikt var 9.160 ton och bruttotonnaget 4.998 ton. I oktober 1964 såldes hon till Skarasteel Shipping Co., Panama för 1,2 milj. kr. Hon sattes under grekisk flagg med namnet **Lefkipos**.

1971 övertogs hon av Dimitros Shipping Co. som döpte om henne till **Dimitros**, fortfarande med grekisk flagg i aktern. 1972 såldes hon till Leanhe Nav. Co. Ltd. på Cypern men behöll namnet. Hon ankom La Spezia 20 oktober 1979 för skrotning 43 år gammal.

M/S **Transic** byggdes som nummer tre i serien och levererades i maj 1935 till Lord Runciman Shipping Co., London under namnet **Kirriemoor**. 1955 köptes hon av Red. AB Nordic, Stockholm och döptes om till **Transic** (reg.nr 9580). Hon lastade 9.185 ton och mätte 4.989 bruttoton. Liksom förstlingen i serien, M/S **Sutherland**, hade **Transic** rak stäv till skillnad mot de övriga under svensk flagg.



Transic var ett av de få fartygen i serien som hade rak stäv. Som svensk tillhörde hon Red. AB Nordic i Stockholm, åren 1955–1961. Foto från Lennart Rydberg.

I januari 1961 såldes hon till Valviosa Compania Naviera S. A., döptes om till **Kalliopi D. Lemos** och sattes under libanesisk flagg. 1965 bytte hon namn till **E. Myrtidiotissa**, fortfarande med Valviosa Comp. Nav. S. A. som ägare. Hon grundstötte i Vita Havet i oktober 1965 och blev vrak.

Till skillnad mot många av dagens fartyg fick dessa lastfartyg många år på nacken (**Adelsö** blev alltså 43 år) vilket möjligen antyder att de under lång tid uppfyllde epitetet "ekonomimotorfartyg".

Källor: *Motorship*
Lloyds Register of Ships · Båtologen

Skillingeskutor



Från K-E Hammarskär har vi fått detta foto av Leif med ordentlig däckslast.

Som ett apropå till Emil Svenssons artikel om skillingeskutor i Länspumpen 1986:1 har vi från Karl-Erik Hammarskär fått tillsänt oss ett antal fotografier med skutor som haft Skillinge som hemmahamn. Vi tänkte presentera dem i all korthet i ett par nummer framöver och inleder med "trepålingen" **Leif**:

Leif är ingen typisk representant för de marstalbyggda skutorna men det var i alla fall där hon byggdes av skeppsbyggmästaren N. Hansen & Co 1922. Hon fick Marstal som hemort men införlivades med skillingeflottan redan 1927. Köpare var ett partrederi med Henrik Johan Thorsson i spetsen. Detta rederi äg-

de redan **Selma** och utökade nu med ett fartyg.

Leif förblev ren seglare ända tills 1935 då en 2-cylindrig 130 Hk Skandia hjälpmaskin installerades.

Den 14 maj 1942 var **Leif** ute för ett olyckstillbud då man gick på grund nära Mjödö men kunde efter att ha tagits loss fortsätta resan utan problem.

Vid årsskiftet 1943–1944 övertogs huvudredarskapet av Johan Hjalmar Thorsson och detta rederi seglade nu skutan tills 1950 då det tragiska slutet kom.

Fyra man fick sätta livet till när **Leif** den 6 april 1950 sjönk efter att ha blivit påseglad av s/s **Eriksborg** av Kivik. Händelsen inträffade fyra sjömil SSO Understens fyr norr om Vaddö i Roslagen.

Redaktionen

Leif

7442/SKMR

Mått:	36,42 × 8,57 × 3,82 m
Dödvikt:	420 ton
Brutto:	322,48 reg. ton
Netto:	240,08 reg. ton
Djupgående:	4,3 m

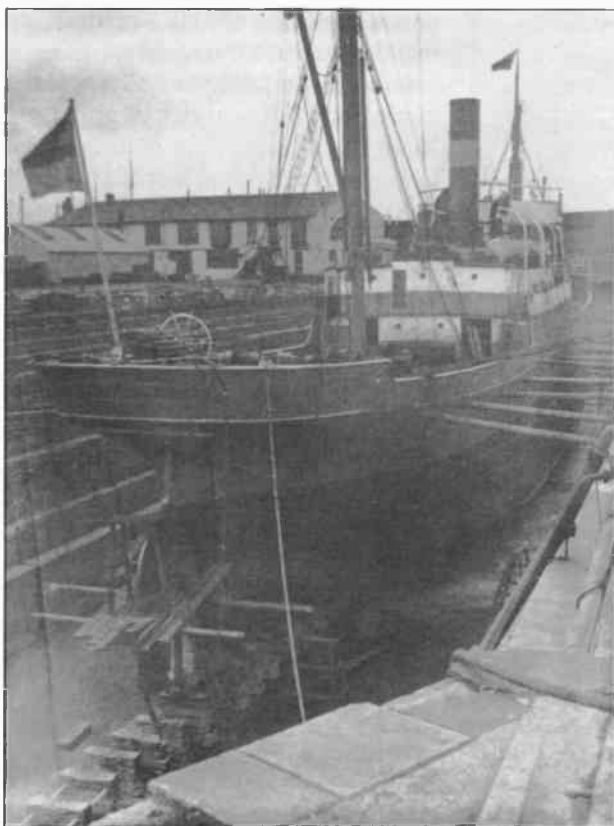
Foto från gamla glasplåtar funna i Medelpad

Jag har fått låna några glasnegativ, som återfunnits i Torpshamn i Medelpad. Bilderna är nog tagna vid samma tillfälle då de låg i en och samma negativask.

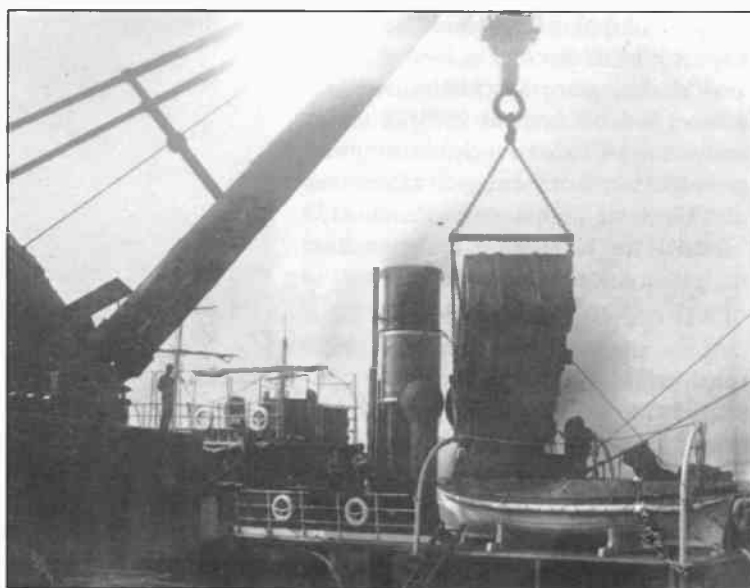
Några av bilderna visar en ångare vid namn **Olaus Olsson**, Stockholm, som varit ute för något missöde, då en del av däckslasten och aktermasten gått överbord.

Nu undrar jag om någon kan identifiera bilderna, dels var och när de är tagna, dels vad som hänt **Olaus Olsson**. Kanske till och med några av personerna. Sankt Erik-bolaget hade en ångare som hette **Ninian Paton ex Olaus Olsson**. Kan det vara den? Någon av besättningen bör ha varit från Medelpad eftersom negativen återfunnits här.

Tore Olsson



1. Vem känner igen denna gamla ångare?



2. **Olaus Olsson** bunkrar kol direkt från järnvägsvagnen som lyfts av kranen.



3. S/s **Olaus Olsson** med förlorad däckslast, aktermast och skorsten.



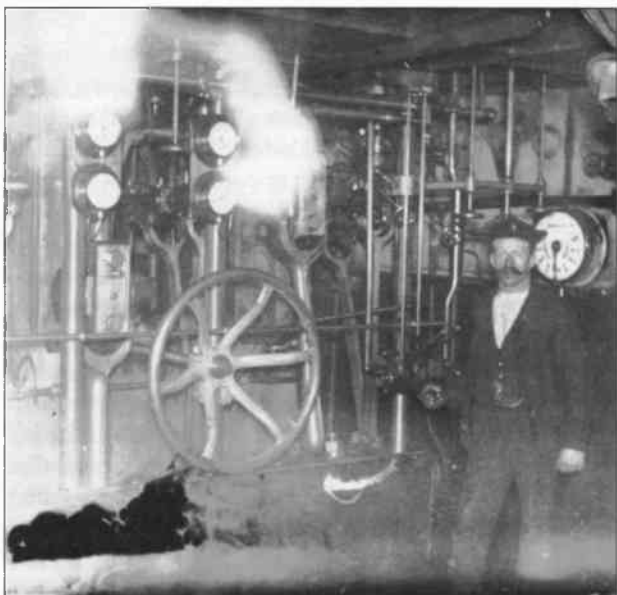
4. Ångaren **Concord** från Whitby lastar kol.



5. Fritidssysselsättning med djärvt simhopp.



8. Maskintelegrafen står på stopp och någon ur befälet tar en paus.



6. Mäster vid sin maskin.



9. Besättningsbild från den okända ångaren som dockar på bild 1.



7. En skål bland skeppskamrater.



10. Fest ombord med dans på bord.

I fraktfart med Sonja, Mone och Idog på 1950-talet.

av Börje Karlsson



Sonja på väg till slussen i Köpmannebro. Foto från kanalmuséet i Håverud.

I Robin Holmstedts översikt av Dalslands Kanal upptar han de flesta av de fartyg som trafikerade kanalen med utförlig och intressant data.

I Länsumpen 3/83 beskrivs de motoriserade pråmarna **Teje 1** och **2**. Namnet **Teje** uppkom från redarna Tage Elfström och Eskil Jansson som var anställda vid Silikaverken. Disponenten vid Silika Sven Zetterberg hade inget med re-

deriet att göra annat än att han befraktade fartygen.

Som befälhavare anlätades Hugo Sloborg, Köpmannebro och Herman Olsson, Snäcke. Fartygen fraktade mestadels färdigprodukter från Silika till Köpmannebro järnvägsstation, där godset vidarebefordrades. Det var på den tiden väglöst mellan Silikaverken och yttervärlden varför allt fick transporteras sjö-



Börje Karlsson seglade även i kvartsdragaren Mone. Foto från Robin Holmstedt.

vägen. I Robins historik saknar jag de fartyg som jag själv seglade i och det skulle vara kvartsdragarna **Sonja**, **Mone** och **Idog**. Dom seglade mycket riktigt inte direkt på Dalslands Kanal men gick alltid igenom Köpmannebro sluss som ju ingår i Kanalsystemet.

Eftersom jag hade äran att få segla i dessa fartyg ska jag här återge lite hur det fungerade i dessa små fartyg på femtiotalet.

I juni 1954 mönstrade jag jungman och allt i allo i M/f **Sonja**, hyran var 300 kr per månad. Mat fick man bestå med själv, likaså bränsle för uppvärmningen.

Maten inhandlades mestadels från Larssons Diverseaffär i Köpmannebro. Kostnaden delades lika mellan mej och skepparen och uppgick till 90–100 kr per man och månad.

Beträffande bränslet till kaminerna fick detta lämpligast tillhandahållas genom långfristig kredit från Wargöns koksupplag.

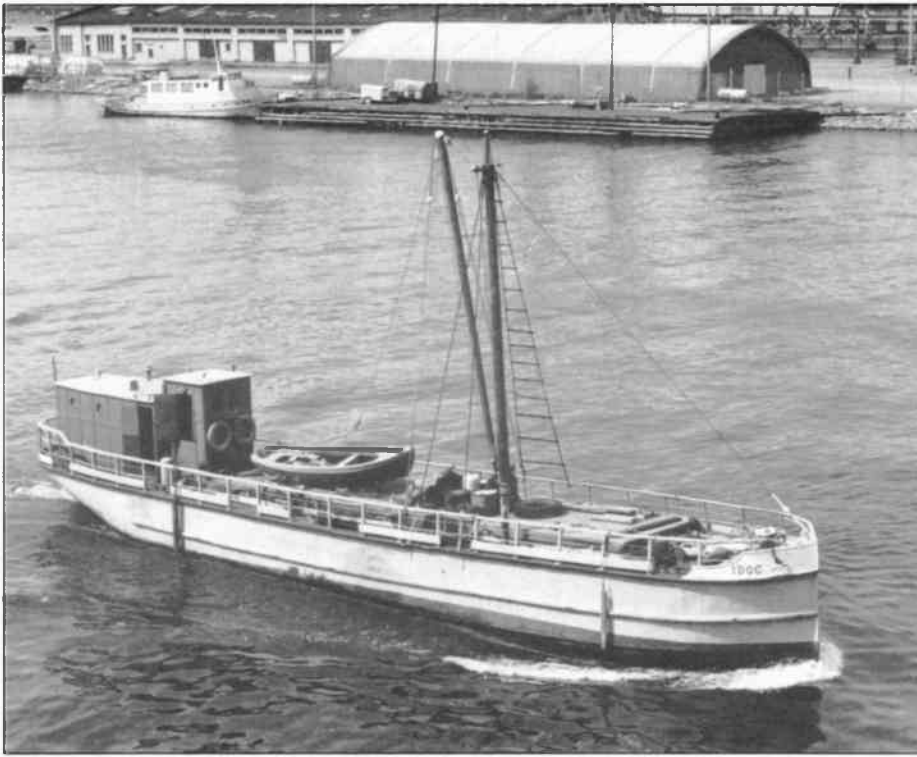
Maskinen i **Sonja** var en encylindrig tändkulemotor på 35 AHK. Att starta den maskinen var en rätt omständig historia. Först fick man värma på kulan med en vanlig blåslampa tills övre delen av cylindern började bli ljummen. Sedan fick man ta tag i starthandtaget som satt i balanshjulet och svänga detta kraftigt fram och tillbaka tills motorn tände och då formligen slet handtaget ur handen. När maskinen kom igång fick man kvickt springa akteröver och lyfta upp bränsle-reglagehandtaget, annars kunde den hita på att rusa.

I slutet av november 1954 upphörde min tjänst i rederiet sedan **Sonja** kom ur kus och hamnade på Gunnarsholmarna i Lurö skärgård.

M/f **Mone** användes endast sporadiskt det året, bl.a. vid försök till bärgning av m/f **Töcksfors** som i tjocka hade gått på Megrundets fyr.

Och nu till den färgstarkaste och mest omtalade av alla "dalslänningar" m/f **Idog**.

I början av december 1954 blev jag erbjuden anställning i **Idog** med för den tiden goda anställningsförmåner. Lönen var 500 kr i månaden, här till fri kost samt att arbetstiden alltid slutade kl. 17.00 till



Idog av Upperud ur en lite ovanligare vinkel. Foto Krister Bång den 15 maj 1976.

sjöss, då fartyget ankrades upp. Att kosten till 90% bestod av kaffe och bröd samt att någon ankring aldrig företogs är en annan historia.

Efter ankomsten ombord blev jag tilldelad överkojen i det av skepparen och mej gemensamt delade utrymme akter om styrhytten. Sängutrustningen var sparsam och bestod av en totalt utlegen halmmadrass, två stycken väl inlegna fabriksfiltar ifrån den mindre renlige företrädaren samt härtill en kudde av tvivelaktigt innehåll. Lakan var inte till att tänka på och ansågs dessutom för feminint. Eftersom resan från Wargön till Göteborg inte skulle påbörjas förrän

nästa dags morgon skulle det få bli full nattsömn.

Fram på nattkröken vaknade jag av en fruktansvärd odör. Genom rökångorna håll skepparen på med att få ordning på fotogenkaminen som var utan rökgasutsläpp. Enligt reklamen skulle avgaserna förbrännas totalt så att skorstenen var överflödig. Detta kanske hade en viss sanning om vejen var effektivt reglerad, men allt efter som den bränns ner måste den vridas upp och det blir ju inte fallet när man sover.

När befälhavaren märkte att jag vaknat sa han helt lugnt till mej att sova vidare "för det här är rätt vanligt." Då var

hela inredningen full av tung stinkande fotogenrök.

Efter utvärdringen somnade jag igen och blev utpurrad kl. 6.00 i en bitande kyla då hade kaminen lagt av helt och temperaturen var nog den samma inne som ute, minus 2 grader. "Sätt du på kaffet så går jag ner och startar maskin." Det var det första jag fick höra denna iskalla morgon.

Resan ner till Göteborg gick fort eftersom det var stark medström i Göta Älv. Efter ett par dagars väntan fick vi lasta järntråd från ett holländskt fartyg. På kvällen var vi lastade och resan mot Mustadfors påbörjades. Tråden skulle där omvandlas till hästskosöm.

Nu gick det inte så fort längre eftersom vi fick den starka strömmen emot oss. "Baklia" måste utnyttjas i varenda krök, och det tillgick så att man utnyttjade strömkantringen som blir efter en krök i älven.

Primusköket stod på för fullt i styrhytten för att ge lite värme. Men det hjälpte bara lite nere vid fötterna eftersom ett fönster fick vara öppet för siktens skull.

Jag glömmer aldrig hur trött jag var den natten, först genom maskinens monotona dunkande, kylan, mörkret och den låga farten.

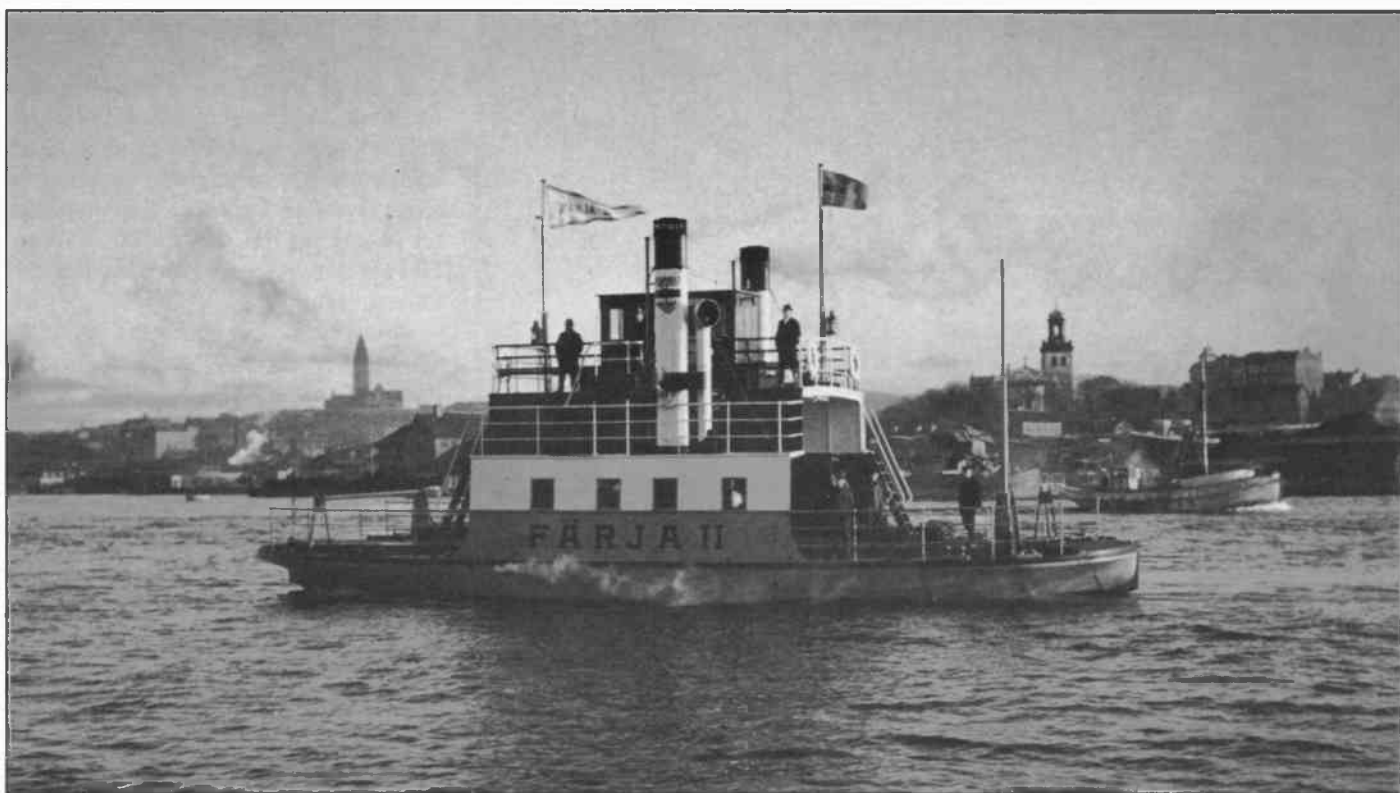
Men vi hann upp innan isen lade sig på Dalslands Kanal. Svängbron vid Häverud hade dock frusit fast så den fick vi putta upp med **Idogs** stäv.

Lossningen fick vi naturligtvis sköta själva med egen winsch och därefter gick vi ner till Upperud där befälhavaren var hemmahörande och så blev det vinteruppläggning.

Detta hände för 30 år sedan och idag anser vi nog detta vara höjden av primitivt tillvaro.



Gullbergskajen och Lilla Bommen med kanalbåtar, dalslandspesar och vänerskutor. Foto C. S. Ohlsson/Bildgrupp ETT 11/7-52.



Färja II på provtur utanför byggnadsvarvet 1923. Foto: Eriksbergs Varv.

Den första riktiga bilfärjan i Alnösundet

av Lars Pettersson

Sundsvall var i seklets ungdom känt i vårt land som centrum i landets mest kända sågverkssamhälle, med ett 40-tal sågverk, av vilka 19 st fanns på Alnö. Öns befolkning var 1910 6994 personer.

Det fanns sedan 1903 en liten ångfärja, **Färjan** som skötte trafiken till och från ön. Färjan var på 23 brt. och hade en längd av 14,23 m och en bredd av 4,9 m. Två ångmaskiner stod placerade akterut

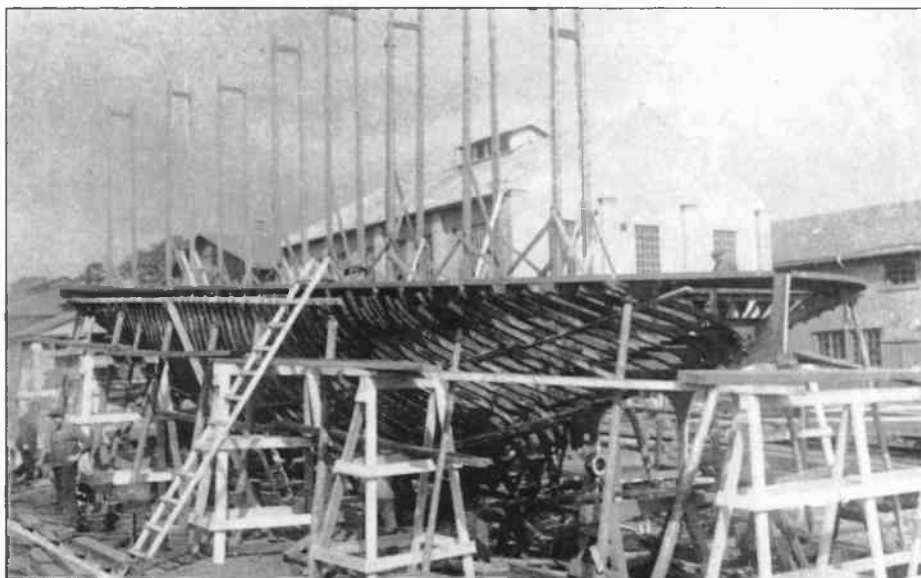
i färjan. Den lilla färjan var ej avsedd för biltrafik, men kunde ta någon enstaka bil över sundet.

Kollektivtrafiken till och från ön var livlig sommartid. Det gick då många skärgårdsbåtar i Alnösundet, vintertid när sågverken stog var det vintervägar över sundet, dessutom hade nästan alla sågverk bogserbåtar som var nyttiga i sågverkssamhället.

En radikal förändring inträdde redan i början av 1920-talet, sågverken minskade i takt med industrins utveckling, skärgårdsbåtarna blev färre, bilar, bussar och spårvagnar tog över trafiken.

Även i Alnösundet behövdes en modern bilfärja, den lilla ångfärjan som var byggd 1903 vid Lindbergs Mekaniska Verkstad i Sundsvall, behövde en ersättare.

Den första riktiga bilfärjan kom 1923 och var byggd på Eriksbergs Mekaniska Verkstad i Göteborg. Även denna gång blev det en ångfärja, utrustad med en 200 HK ångmaskin. Hon var på 75 brt., hade en längd av 19,87 m och en bredd



Spanten är resta och den blivande landvägsfärjan för Sköns Tingslags Vägstyrelse börjar ta form på stapelbädden. Foto: Eriksbergs Varv.

av 6,84 m. I dopet erhöj den namnet **Färja II**.

Redan 1930 såldes **Färja II** till Nora-Gudmundrå Tingslags vägstyrelse och lämnade Alnö 1931. **Färja II** sattes in på leden Hornö-Weda i Ångermanälven och döptes om till **Hornö-Weda**. Även här blev hon den första bilfärjan och var som sådan ordinarie färja till mitten av 1950-talet. Senare blev hon delvis skrotad, men skrovet finns kvar som mudderpråm i Husum och ägs i dag av Mo & Domsjö AB.

I Alnösundet sattes en ny ångfärja in i trafiken 1931, den tredje ångfärjan var byggd på Mohögs Mekaniska Verkstad i Sundsvall och var på 157 brt. och med en 250 HK ångmaskin. Även denna färja fick namnet **Färja II**.



Ersättaren för Eriksbergsbyggda **Färja II** var byggd på Mohögs Mekaniska Verkstad. Även denna färja fick namnet **Färja II**. Hon trafikerade Alnösundet 1931–1955. Foto från Lasse Pettersson.

I Alnösundet finns numera en fast broförbindelse. I Hornö-Weda finns en modern motorfärja i trafik med namnet **Färja 302** och byggd 1978 i Åmål.

Men den första riktiga bilfärjan vid dessa så kända färjelägen i Norrland, var byggd på Eriksbergs Mekaniska Verkstad i Göteborg 1923.

Rederimössmärken

Köpes av nybliven samlare. Bra betalt utlovas för alla sådana märken.

Ragnar Magnander
Telefon 031-95 11 54



Arbeten in i det sista före sjösättningen. Det målas, arbetas på stapeln och rivs ställningar, allt under överseende av någon tjänsteman. Foto: Eriksbergs Varv.

*Fotona från Eriksbergs Varv
på detta uppslag kan köpas genom
Svenska Varvs Centralarkiv
i Göteborg*

**Svenska Varvs Centralarkiv
Eriksberg · Box 8954 · 402 74 Göteborg**



Nybygge 212 går i sjön på Eriksbergs Varv 1923. Foto: Eriksbergs Varv.

Frågor – Svar – Kompletteringar



Götaverksbyggda **Peter den Store** i Stockholm vintern 1912. På skrovet står **Peter der Grosse**. Foto: Axel Swinhufvud.

Isbrytaren Peter den Store

I Länsumpen nummer 2:86 hade Robin Holmstedt låtit införa en smaskig bild av den ryska isbrytaren **Peter den Store** alias **Piotr Weliki**. Robin skrev att isbrytaren gick på provtur från Götaverken den 4 januari 1912 och avgick till den ryska hemorten den 8 januari. Jag undrar om det är riktigt rätt.

I Stockholm fanns ända in på 1970-talet en originell pappershandlare vid namn Axel Swinhufvud. Förutom att han skötte sin pappershandel uppe på Karlavägen, en affär som han drivit tillsammans med sin mor ända sedan 1907, var han en flitig stockholmsfotograf. Sina första stockholmsbilder hade denna ända in på 1970-talet verksamma man tagit redan 1903. Till många stockholmskännare och inte minst båtologers glädje, började han på senare år sälja kopior ur sin rikhaltiga produktion. En av många bilder jag förvärfvade var bif. kopia av **Peter den Store**.

Jag lyckades etablera en ganska god kontakt med Axel Swinhufvud och han berättade gärna om sina bilder. Om **Peter den Store** sa han att den var tagen kort tid efter leveransen då den gått från Göteborg till Stockholm, där den blivit liggande ganska länge. På bilden bogseras **Peter den Store** av den svenska **Isbry-**

taren från Skeppsholmen till Södra varvet. I bakgrunden syns **Centralfärjan 2** som idag heter **Stockholms Ström 1**.

Kunde verkligen Axel Swinhufvud minnas så fel om sin bild, han brukade vara pålitlig. Hur som helst är bilden tagen i Stockholm. Med lupp kan man se att på skrovet står målat **Peter der Grosse** och inte **Piotr Weliki**.

Jag delar Robins önskan att få reda på hennes senare öden. Jag vill minnas att Axel Swinhufvud berättade att denna gigant gick förlorad redan innan första världskriget.

Gunnar Hedman

S/s Ira hette Iri

Skulle härmed vilja bidra med en liten rad om **Ira** av Monrovia, som Jan A. Eriksson undrar över i Länsumpen 4/1985.

Detta är inte **Ira**, utan **Iri** ex. **Evelynhope-57**, ex. **Baltic** (9381)-57, ex. **Keilehaven-51**, ägd av Compania Iri de Vapores S. A., Monrovia, byggd 1919 i Krimpen a/d Ijssel. 1960: På resa från Fowey via Falmouth, destinerad till Montreal, via Sydney N. S., passerade hon Lizard den 8 november och har sedan dess ej avhört.

Bertil Zandelin

Barken i nr 1/1986 sid. 32

Hamnen måste vara Halmstad i början av seklet med vinterliggare, för det kan inte vara så många som ligger inne för storm, eftersom det är blek stilla.

Om det kan vara till någon vägledning i tiden för den, som kan identifiera det fina barkskeppet. Synd, att ännu ingen har kunnat identifiera det fina skonertskeppet från Länsumpen i fjor i nr 1/1985.

Sperling Bengtsson

Till salu

Södra Kretsen kastar sig från det äventyrliga medelhavet till det betydligt lugnare Öresund. Publikation nr 3 handlar om privat, kommunal och industriell fartygsupphuggning i Landskrona sedan 1945. Författare är Lennart Pettersson. Utgivningstid är i november. Sätt in 20 kronor, häftad, eller 30 kronor, inbunden, på postgiro 80 86 28-2 senast 31 oktober. Adressen är Klubb Maritims Södra Krets.

Till salu/bytes

Lloyds Register: div. årgångar registerböcker, Appendix, List of Shipowners, New Entries m.m.

Sveriges Skeppslista, div. årgångar samt supplement till d:o.

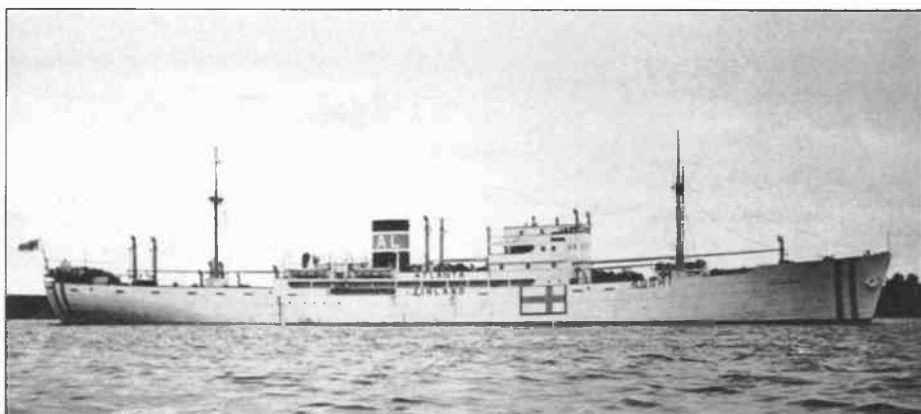
Svensk Sjöfarts Tidning, 1946–1983, hela årgångar samt udda nummer.

Spec. lista sändes mot svarsporto.

Säljes mot anbud att avgivas senast 86.10.15.

Bytesförslag emotes även tack-samt.

C.G.Nyström
Orkesterg. 6
253 71 Helsingborg.



Finska m/s *Atlantas* göteborgsbesök under kriget efterlyses av Bengt Sjöström.

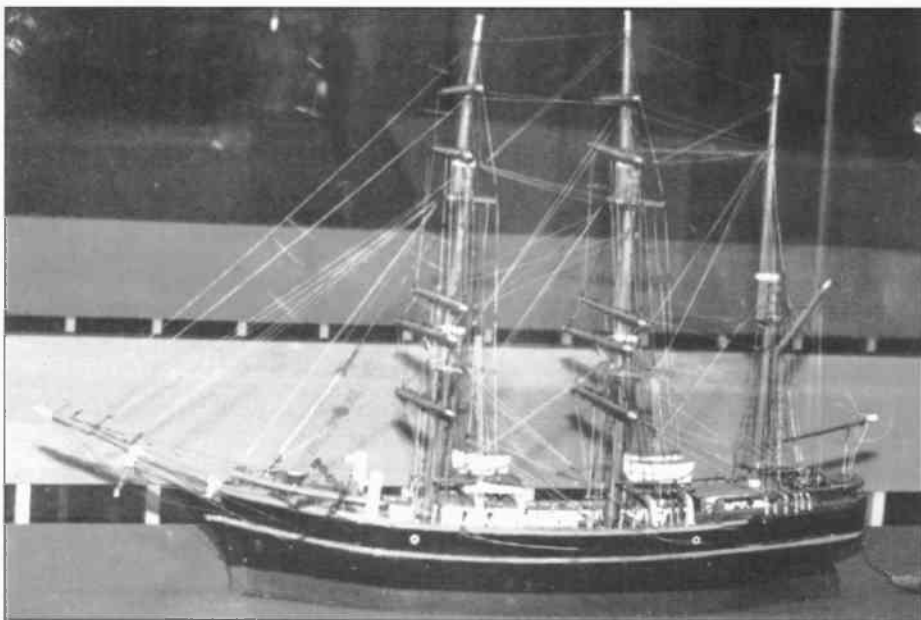
Finska m/s Atlanta

Jag har en fråga som gäller fartyget på bifogade foto, m/s *Atlanta* (2) - 39. I boken "Finland-Sydamerika Linjen 1926-1976" (s 38), står bl.a. följande: "... medan *Atlanta* först hotade bli kvarhållen i det tysk-ockuperade Norge och efter en svår grundstötning utanför Trondheim kunde tas in till Göteborg för reparation och efter en längre tids upplägg-

ning i det neutrala Sverige slutligen återficks i linjens tjänst". Detta hände troligen 1940. Kan någon hjälpa mig med svar på denna fråga?

Atlanta klarade kriget men inte freden, hon ingick som ett av de nyaste fartygen i krigsskandeståndet till SSSR. Synd på ett så vackert fartyg att råka i 'mongolernas' händer!

Bengt Sjöström



Den utställda modellen av en 3-mastad bark som utställaren kallar vänerskuta.

Foto: Agnar Gustavsson.

Vad är en vänerskuta?

Första Sparbankens avdelningskontor vid Frölunda Torg i Göteborg, har i ett av sina fönster en liten vacker fartygsmodell enligt bifogade foto. Bredvid modellen finns en tavla med texten: 3-mastad bark s.k. vänerskuta. Byggd i Masthugget av en segelskuteskeppare troligen i slutet av 1920-talet.

Det är uppgiften att fartyget skulle vara

en s.k. vänerskuta som förbryllar mig en smula och som därför föranleder dessa rader. För mig verkar det nämligen näst intill omöjligt att man en gång i tiden skulle ha seglat med fartyg av det här slaget på Göta älv och Vänern, utan framdrivningsmaskineri som de var.

Vad jag tror och vad en segelskuteskeppare en gång uppgivit kan emellertid vara två skilda saker, och därför undrar jag om någon av "de gamle" skutkännarna skulle vilja reda ut begreppet "vänerskuta".

Agnar Gustavsson

Den efterfrågade slupen Svan

Det är alltid tråkigt när någon efterlyser uppgifter om ett fartyg men inte får något svar. När Mats Gustavsson efterlyste uppgifter om slupen *Svan* trodde jag det skulle komma så mycket uppgifter att min medverkan skulle vara överflödig. Men så blev tydligen inte fallet.

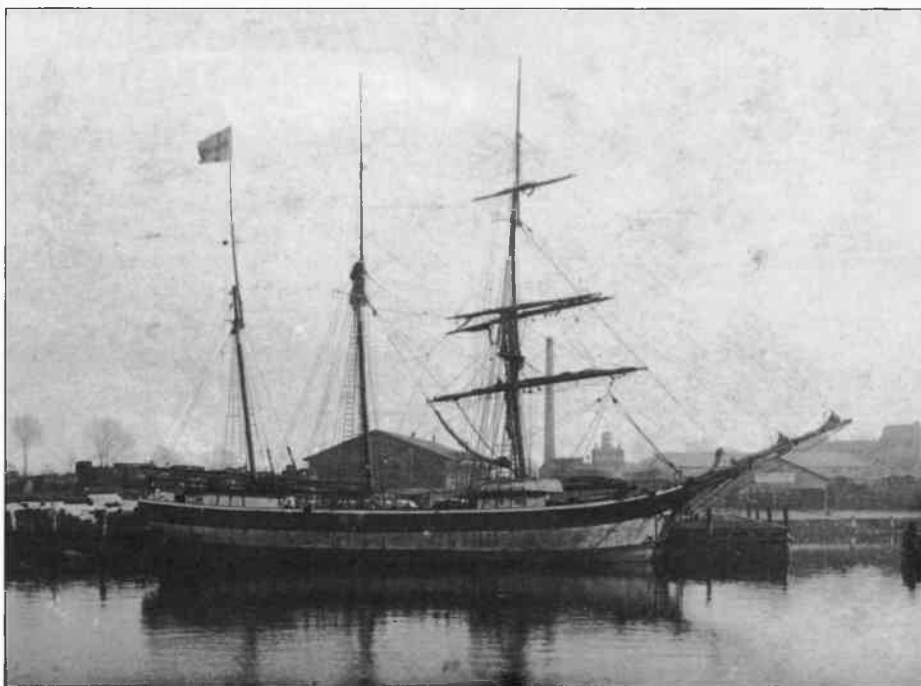
Slupen *Svan* blev Vätterns sista seglare utan motor och högs upp år 1943 trots att skutan var i förhållandevis gott skick. Men den var olämplig för Vätterns förhållande eftersom båten hade ett djupgående på 11 fot.

Svan köptes från Loftahammar på våren 1940 av skeppare Sven Ivan Holmberg i Vadstena för 3500 kr. Tyvärr blev Sven Holmberg inkallad så det blev brodern Gunnar som fick stå för seglationen. Denne gjorde bara ett par resor med vedlast och under de följande tre åren låg *Svan* stilla. Sven Holmberg insåg naturligtvis att det var nödvändigt att förse slupen med motor men tiden och konjunkturerna pekade inte på någon gynnsam utveckling för fraktfart för småtonnage och så fick skutan istället bli kaffeved.



Slupen *Svan* var byggd i Gottenvik år 1877 och förbyggdes bl.a. 1891. Båten, som var mätt till 69,90 bruttoton hade måtten: längd 19,14 m, bredd 6,58 m och djup 2,75 m. Skutan hade St. Anna som hemort år 1905 med N. T. von Koch som redare. År 1929 anges hemorten till Stora Askö med Carl Edvin Persson som skeppare och redare.

Yngve Malmquist



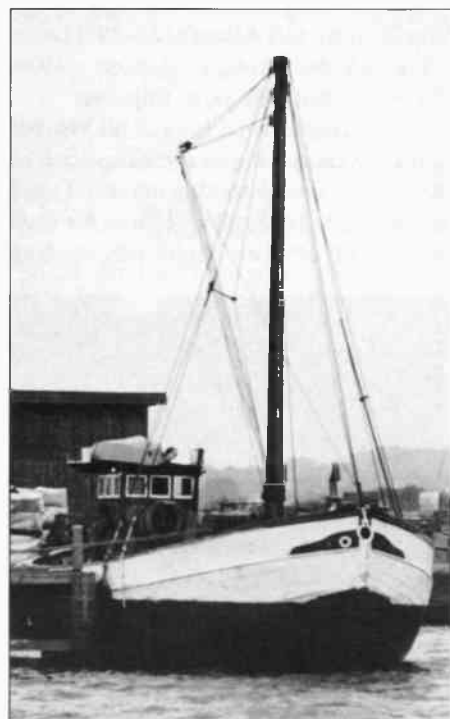
Har ett foto av ett okänt skonertskepp som förmodligen blir svårt att identifiera men hoppas att kanske någon i läsekretsen trots allt känner igen fartyget. Jag har dessvärre heller ingen aning om när eller var kortet är taget.

Tore Olsson, Mörrum



Ett "arbetsmotorskepp" och/eller en f.d. trålare, men vilken? Hon fotograferades av Jan Johansson strax söder om Kyrkesund en gråmurrig höstmorgon 1980. Fartyget har även figurerat på vykort.

Länspumpsredaktionen



De Okändas Bildkavalkad

Kan jag få hjälp med identifiering av fartyget på ovanstående foto, som är reprofotat från ett vykort.

Vykortet är avstämplat i Stugsund den 15 oktober och adresserat till fru Maria Sandberg, Gräddö, och undertecknat av C. A. Sandberg. Han berättar att det är lastat och klart för avresa i morgon (15 oktober 1915) "om vinden är sådan". Destinationen torde vara Lübeck eftersom han uppger sin adress till en skeppshandlare där.

*Anders Johannesson
Bandyvägen 11
871 00 Härnösand*



*Till Frågespalten. Vem vet något om den här ångaren. **Ellna** av Lysekil vid Uddeval-la Mekaniska Verkstad 30 april 1896, undrar Terje Fredh?*



Svenska Amerika Liniens passagerarfartyg **Stockholm** kolliderade med **Andrea Doria** den 25 juli 1956. I Algot Mattssons bok ges nya vinklar åt händelsen.



Böcker på frivakten

Sjöfolk och fartyg från Viken 1880–1985 (del 2), av B. B. Malmsten, Helsingborg 1986. Andra delen av en serie på kanske fyra band har nu lämnat trycket. För mig var boken en mycket angenäm bekant-skap, eftersom författaren bemödat sig om att göra boken så detaljrik som man kan önska sig. Det är inte bara skeppsredare utan också befälhavarna som port-rätteras med levnadsöden vilket gör att man finner boken så intressant. En mängd fartygsöden finns naturligtvis med och då inte bara som "köpt-såld" som vi vanliga båtologer brukar nöja oss med utan lite omständigheter runt ikring.

Malmsten har med djupt engagemang passionerat beskrivit sitt objekt. Det märks att han haft trevligt själv när han skrev boken.

Vad handlar då boken om? I stort är den uppdelad i två avdelningar. Den första handlar om släkten Banck från Carl August, Otto och Bror till Percy Banck. Den andra behandlar segelfartygsredaren Anders Petter Horndahl med bröder.

Många av fartygen som beskrivs hade inte sin hemort i Viken utan i Helsingborg, Norrköping, Stockholm eller Sölvesborg. Bröderna Banck och deras ättlingar flyttade och bodde på många olika håll i landet. Verksamheten på dessa orter finns också noggrant beskrivet.

Otto Banck hade ett långt affärssam-

arbete med Johan Ingemansson i Mörum och på så vis har även denne blekingebo fått ett eget kapitel i boken. Otto Banck och Johan Ingemansson startade och drev Sölvesborgs Varv. Man använde varvet främst för istandsättning av ångare som havererat och som man köpt. Många seglade sedan för de båda herrarna under svensk flagg. Förbluffande många av dessa fartyg fick fyra bokstäver i sitt namn till synes utan något som helst samband som t.ex. **Rosa, Para, Haga, Göta och Arla**. Något svar på hur denna namnserie uppstått lämnas dock inte i boken.

Alltsom oftast avbryts framställningen av fartygsöden av reseberättelser från befälhavare om snabba och långsamma resor, livet ombord, haverier osv. Man minns med förtjusning beskrivningen av skeppet **Dianas** förlisning i Stilla Havet i juli 1886. Fartyget strandade på en obodd ö men hela besättningen lyckades trots stora umbäranden ta sig i land. Därefter började ett Robinson Cruseliv för besättningen som först efter flera månader kunde räddas.

Boken, som är på 344 sidor, är mycket rikt illustrerad med såväl fartygs- som personporträtt. Priset är **285 kr** exklusive porto och kan rekvireras direkt hos författaren B. B. Malmsten, Näckrosvägen 12, 260 40 Viken. Tel. 042-23 71 08.

Krister Bång

Den långa natten, Algot Mattsson, Göteborg 1986. Boken är utgiven av förlaget Tre Böcker i Göteborg, vilket redan tidigare utgivet ett par av samme författare.

Boken är en redogörelse om kollisionen mellan **Andrea Doria** samt **Stockholm**, den 25:e juli 1956. Ämnet torde väl bland de flesta uppfattas som högtintressant även om det nu är mer än 30 år sedan katastrofen var ett faktum.

Algot Mattsson behandlar ämnet med en insiktsfullhet som slätar över det faktum att det ju trots allt är en partsinlaga. Han har enligt mitt förmenande verkligen vinnlagt sig om att se saken ur alla vinklar, vilket det kapitel, som behandlar ett tänkt samtal mellan en italiensk och svensk advokat, bevisar.

Stockholms dåvarande tredjestyрман Carstens Johannsen har för första gången sedan händelsen givit en uttömmande berättelse om hur han upplevde de fassansfulla timmarna under katastrofen. Det är främst på detta nya material samt de redan kända berättelserna som boken bygger. Utöver detta så har Algot Mattsson även framletat delvis okänt (i sin helhet) material. Sammantaget är det en läsvärd bok även om bildmaterialet inte håller den höga klass vi vant oss vid i Algot Mattssons böcker. Titeln är även en beskrivning på mitt genomläsande. Jag sträckläste boken genom en hel natt.

Boken som är i A4 format och på hela 213 sid. kan köpas genom insättande av beloppet **190 kr**, vilket inkluderar porto och emballage. **PG 439 50 28-6. Klubb Maritim Västra Kretsen.**

Bo Lindquist

Säljes

Än finns det kvar äldre årgångar av Länspumpen.

1981, 1983, 1984 och 1985.

Pris: 60:— årgången.

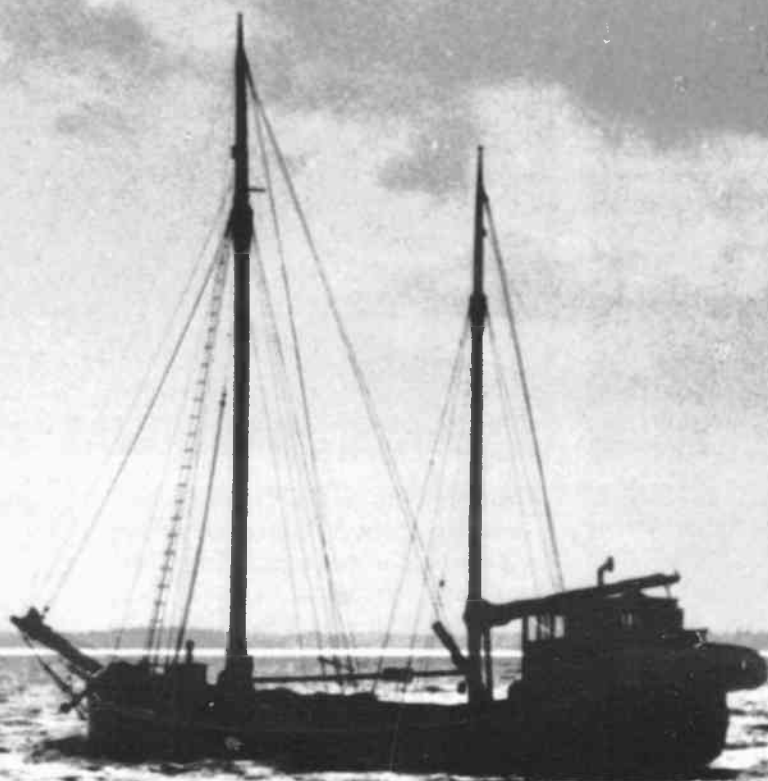
Paketpris för samtliga årg 200:—.

Postgiro: 81 57 68-7 Länspumpen.

Fotot på sista sidan

Den granna bilden på sista sidan kommer från fotoarkivet i Sjöfartsmuséet i Göteborg. Muséet vill ha hjälp med att identifiera skutan. Fotot är taget av fotograf S. Zeeman i Delfzijl obekant år. På baksidan står skrivet "One of the handsome little ships in the Swedish "Kystfart""

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".